

De diabolische snelweg

Wim Nijenhuis

Na een kleine eeuw angelieke landschapsillusie zal de integrale werkelijkheid van de stad geopenbaard worden door de diabolische snelweg die daarmee de enige zinvolle optie is voor de mobiliteitsaesthetiek in de metropool van de toekomst.

De wil om mooie autowegen te maken kreeg met ir. G.A. Overdijkink zijn eerste invloedrijke voorvechter in Nederland. Met publicaties als 'De weg in het landschap' in *Wegen* (1936) en het boek *Langs onze wegen* (1941) pleitte hij ervoor de weg te verfraaien met een beplanting die aansloot op de bomen en struiken in de omgeving en daarbij de karakteristiek van het landschap zo mooi mogelijk te laten uitkomen. Overdijkink was van mening dat een weg het landschap verscheurde. Een nieuwe harmonie moest worden ingesteld door het geweld te camoufleren en de weg zorgvuldig 'in te passen'. Wat goed inpassen is tonen de illustraties uit 'De weg in het landschap'. (afb. 1) De beelden zijn ingedeeld in de categorieën goed en fout. Fout zijn de wegen met lintbebouwing, met hoogspanningsmasten en ontsierende reclameborden. Deze elementen vervuilen het landschap en storen de relatie ermee. In hetzelfde artikel prijst Overdijkink rijksweg 16 van Rotterdam naar Dordrecht met zijn brede groene middenberm en zijn strakke rijen bomen. Opvallend is het ontbreken van wegmeubilair: geen vluchtstrook, geen vangrail, geen witte strepen op het wegdek en geen lantaarnpalen. Dankzij deze afwezigheden kon de weg naadloos opgaan in het landschap, zoals ook de bedoeling was.¹

De opvattingen van Overdijkink zijn gezaghebbend geweest voor de esthetische traditie van het snelwegontwerp in Nederland. Landschapsarchitecten en wegenbouwers van het eerste uur zoals Huizinga en Elffers zijn door hem geschoold. In de jaren vijftig ontwikkelde Staatsbosbeheer, waar ze alledrie werkzaam waren, een meer uitgesproken beleid voor de autosnelwegen. Men sprak over de 'esthetische verzorging en de plaats van de weg in het landschap'. Voorstellen voor het profiel, de tracering en de aankleding van de weg maakten deel uit van een 'functionele esthetiek', dienstbaar aan de verkeersveiligheid die ook wel 'techniek van de schoonheid' werd genoemd. Het was opnieuw Overdijkink, ditmaal samen met ir. H.B. Bakker en ir. A.E.J. Nap, die er een boekje aan wijdde: *De schoonheid van de weg* (1959).

Toen wij tijdens ons onderzoek in de periode 1999–2001 aan een keur van ingenieurs en landschapsarchitecten vroegen welke autosnelwegen zij in esthetisch opzicht het meest geslaagd vonden noemden zij rijksweg 16 bij Renkum, rijksweg 12 bij Kootwijk en rijksweg 28 tussen Zwolle en Harderwijk. In al deze voorbeelden is het idee van de landschappelijk naadloos ingepaste snelweg

prominent aanwezig. Hypothesen die de snelweg in Nederland duiden als een zuiver functioneel ingenieurswerk, zoals die van Koos Bosma, Harm Tilman en Adriaan Geuze, kunnen we voortaan vergeten. Zij negeren dat er ook in Nederland een traditie is geweest van meer dan een halve eeuw die bewust gestreefd heeft naar de mooie autosnelweg.

Onze bevindingen worden ondersteund door recent onderzoek in Zwitserland. Ook hier blijkt de algemene geaccepteerde gedachte dat de autosnelweg een strikt technisch en functioneel object is onhoudbaar te zijn. In de catalogus van de tentoonstelling *Die Schweizer Autobahn* (Museum für Gestaltung Zürich, 1999) schrijven de auteurs dat de Zwitserse snelwegen, die voor het merendeel aangelegd zijn vanaf de jaren zestig, in het teken staan van: 'een esthetiek, die ideologisch en formeel samenviel met de actie 'Gute Form' van de Zwitserse Werkbond. Deze richtte zich op het waarderen van producten en had in de jaren vijftig zijn hoogtepunt. Vanaf 1952 gaf de Werkbond onderscheidingen aan producten die voldeden aan bepaalde criteria van rationalistisch functionele vormgeving – tegen de Heimatstil en het ornament, tegen goedkope massawaren, tegen de onzuivere kitsch. De Zwitserse snelwegen passen heel goed in dit schema. Het predikaat van de goede vorm karakteriseert hen treffend. Doelrationeel, terughoudend geësceneerd en met gladde oppervlakken lijken ze het perfecte ingenieurswerk.' (afb. 3)

De overeenstemming tussen de wegen en de producten van de Gute Form blijkt te liggen in een bewuste esthetische opvatting die met een pretentieuze bescheidenheid streeft naar een perfectie waaruit expressiviteit en banaliteit zijn geweerd.²

Zowel in Nederland als in Zwitserland richt de esthetica van de snelweg zich op de relatie tussen de weg en het landschap. Zoals we nog zullen zien maken De Noordrand van Rotterdam en rijksweg 10 in Amsterdam duidelijk dat deze leer tekortschiet in stedelijke situaties, terwijl juist daar de opgave van de toekomst ligt.

Hoe moeten we dit falen duiden? Is het een technische fout, of is het misschien een gedachte die tekortschiet? In dit essay wordt onderzocht of het falen in de stad in verband gebracht kan worden met intrinsieke cultuurhistorische pretenties van de traditie van het esthetisch snelwegontwerp. Pretenties die misschien hun beste jaren wel hebben gehad. Het denken over de mooie weg mag dan wel gaan over de relatie tussen weg en landschap, het heeft ook gestreefd naar subliminale werkingen in de orde van verheffing, of opwekking. Bovendien heeft het de vorm van de weg willen gebruiken om de uit de metropool wegvliedende massa's (die deterritorialiseren) opnieuw te wortelen in een grotere ruimtelijke eenheid, zoals de regio of het territorium van de natie (reterritorialisering). Met haar subliminale werkingen heeft de esthetiek van de snelweg een buitengewone verleidingskracht uitgeoefend op de massa's en compenseerde zij hun angst voor het verlies van de traditionele stadsvorm die hen door de gevolgen van het autoverkeer ontnomen zou worden, met een enthousiasme voor het nieuwe.

Giedion heeft dit aspect van het esthetisch snelwegontwerp goed gezien. Als de stad transmuteert naar een nieuwe toestand onder de druk van een noodzakelijkheid dan moet daar iets tegenoverstaan dat gewild kan worden. Noodzaak en wil gaven voeding aan een complexe omgang met angst, genot en verlangen die hebben geheerst in het hart van de mobiliteitsaesthetiek vanaf het

¹ Michelle Provoost, *Asfalt, Automobilität in de Rotterdamse stadsbouw*, Uitgeverij 010; Rotterdam 1996

² Martin Heller, Andreas Volk, 'Einfahrt', in: *Die Schweizer Autobahn* (catalogus), Museum für Gestaltung; Zürich 1999

begin van de twintigste eeuw. Deze esthetiek had een positieve invloed op de instemmingsbereidheid van het publiek en het is zeer de vraag of de recentelijk in zwang gekomen strategieën van herkenning en identiteit haar daarin kunnen evenaren.

Laten we het wagen. Kunnen we de mobiliteits esthetiek in de twintigste eeuw met haar streven naar enthousiasmering en verheffing kwalificeren als angeliek?

Een zeker engeskundig weten spreekt uit de passages die Sigfried Giedion, dé theoreticus van de moderne architectuur, in zijn *Ruimte, Tijd en Bouwkunst*³ heeft gewijd aan de parkway, de Amerikaanse voorloper van de snelweg:

‘Het op- en afrijden van de lange soepel glooiende hellingen geeft een tweeledig opmonterend gevoel, dat van de verbondenheid met de bodem en de gewaarwording er toch nog juist overheen te zweven (...).’

‘Opmontering’, dat precies is de werking van de engel. In de film *Der Himmel über Berlin* (1987) van Wim Wenders worden de depressieve en suïcidale figuren die zich los willen maken van hun wereld, opgemonterd door een wezenloosheid, waarvan ze de aanwezigheid niet zien, maar wel voelen. Denkers van het modernisme zoals Rainer Maria Rilke en ook Walter Benjamin hebben in hun werk dit aspect van de engel uitvoerig gethematiseerd. Cacciari heeft het samengevat.⁴ Waar de mens door zijn wanhoop loskomt van zijn wereld, daar redt de engel door scheidingen te voltrekken. Hij redt mens en wereld uit hun band met de tegenwoordigheid, maakt hen los van hun schijn en beeldt hen uit in overeenstemming met hun nieuwe waarheid. De engel is exegese – exodus. Exegese: tevoorschijn laten komen. De engel transformeert vorm en waarde van de representatie en opent zwiingend een mogelijkheid. Wanneer hij scheidt, stelt de engel tegelijkertijd de onbedwingbare en onbuigzame kracht van de verwachting in, de Eros van het geduld. Cacciari ziet in hem een ‘zwak messianistische kracht’, een voorteken met suspense die ons losmaakt van de wereld en onze blik richt op de tijdruimte van het komende. We moeten dit schema denken in zijn moderne fixatie op de nu-tijd. De engel neemt ons op in het zalige voortduren van een onthecht heden met uitzicht op het komende. Is dat niet het schema van de parkway in een notendop?

De ‘opmontering’ van Giedion staat aan het slot van een groter fragment dat hier niet onvermeld mag blijven: ‘De parkweg maakt integendeel de verkeersweg menselijker, doordat hij zorgvuldig de gesteldheid van het terrein aftast, volgt en ten nutte maakt, met de contouren van de grond daalt en stijgt en volmaakt in het landschap opgaat. De weg is in het landschap aangelegd en ligt tussen liefelijke groene hellingen gebed. De parkweg gaat zo natuurlijk in het aangrenzende landschap schuil, dat het oog tussen wat natuur is en dat wat de landschapsarchitect bijdraagt niet kan onderscheiden. Ter scheiding van de twee tegengestelde verkeersbewegingen heeft men in het midden groene stroken aangelegd, veelal met cipressen beplant, die al naar gelang het verloop van de weg breder of smaller zijn. Soms, wanneer zij bijvoorbeeld een viaduct naderen, vloeien deze verkeersbanen ineen, verenigen zich zolang zij er onderdoor gaan en splitsen zich hierna opnieuw waarbij de landschappelijke ruimte tussen hen wordt hersteld.

Luchtfoto’s mogen dan het grote élan van de verkeersbaan, de schoonheid van haar afbakening, de sierlijke volgorde harer krommingen aantonen, pas achter het autostuur kan men ten

volle navoelen wat dit alles in werkelijkheid betekent: verschoond blijven van onverwachte lichtsignalen en dwarsverkeer, als mede de vrijheid van een ononderbroken voortwaartse beweging, zonder de onmenselijke druk van de aanleg in rechte lijn, die iemand tot gevaarlijke snelheden ophitst. De wijze waarop de baan van de ‘parkway’ bij de aarde behoort en tussen haar hellende zijanten rust, de bescherming welke de haag van verdelend groen en de beplante stroken tegen de toevalligheden van het tegenliggende verkeer bieden, vervullen de automobilist met zekerheid en vertrouwen. Bovendien is hij door de aanpassing van het wegbed aan de structuur van het landschap en het hieruit voortvloeiende stijgen en dalen, de soepele zwenking der weggrommingen en het klare open wegverloop voordat de baan onder een kruisende verkeersweg of brug doorflitst, aan een natuurlijke snelheidsgrens gebonden. De bestuurder krijgt de volle macht over zijn voertuig en de machine haar grootste vrijheid. Het op- en afrijden van de lange soepel glooiende hellingen geeft een tweeledig opmonterend gevoel, dat van de verbondenheid met de bodem en de gewaarwording er toch nog juist overheen te zweven, een gevoel, dat meer dan wat ook het vlugge voortglijden op ski’s door de ongerepte sneeuw van hoge bergen benadert.’

We zien dat de esthetica van de parkway haar brandpunt heeft in de subjectieve ervaring van de automobilist. De welgecalculeerde vormen zijn erop gericht om ambivalente gevoelens te laten ervaren van onthechting en verbondenheid. Bovendien worden de opwinding en de latente angst van het autorijden overwonnen door voorzieningen die zekerheid en comfort bieden.

De onthechting van en verbondenheid met de omgeving zijn ervaringen die duiden op de grote sensatie van de ontwerkelijkheid die de moderniteit met zich mee zou brengen en die de moderne kunst zo uitgebreid gethematiseerd heeft.

In navolging daarvan brengt Giedion de parkway in verband met zijn notie van de nieuwe ruimtetijd. Deze wordt geproduceerd door de dynamische perceptie die behalve in de trein en bij de film ook een rol speelt bij het autorijden. In het vervolg van de boven geciteerde passage uit *Ruimte, Tijd en Bouwkunst* lezen we daarover het volgende:

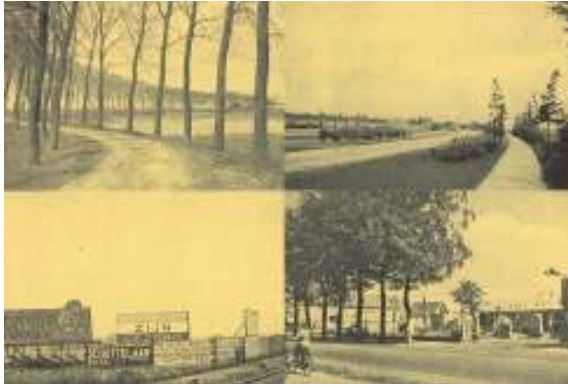
‘Evenals zulks met vele andere scheppingen die aan de geest dezer eeuw zijn ontsproten het geval is, kunnen doel en schoonheid van de parkweg niet van een enkel waarnemingspunt worden omvat, zoals de gehele uitgestrektheid der natuur nog wel met één oogopslag van een raam van het kasteel van Versailles was te overzien. Thans kunnen doel en schoonheid ons alleen door de beweging worden geopenbaard, doordat wij in een gestage stroom langs de parkweg heensnellen, zoals de verkeersregels dit voorschrijven. Het tijd-ruimtegevoel van onze tijd ondergaan wij zelden zo levendig als dan, wanneer wij, het stuurwiel in eigen hand, over heuvelen op- en afwaarts, onder overgangen door, tegen hellingen op en over ontzaglijke bruggen toeren.’

Enkele pagina’s verderop bespreekt Giedion de dynamische waarneming en de ervaring van de tijdruimte aan de hand van het Rockefeller Center (afb. 7) en de stroboscopische fotografie van Edgerton:

‘Zulks een groot gebouwencomplex veronderstelt niet het ene gezichtspunt van de renaissance, doch de veelzijdige benadering onzer eigen eeuw. Het verschil springt ook door een vergelijking met dertiende-eeuwse constructies, zoals b.v. de scheve torens van de twee adellijke families van Asinelli en Garisenda te Bologna in

³ Sigfried Giedion, *Ruimte, Tijd en Bouwkunst*, Amsterdam & Antwerpen 1954

⁴ Massimo Cacciari, *Der Notwendige Engel*, Ritter Verlag; Klagenfurt 1987
Massimo Cacciari, *Zeit ohne Kronos*, Ritter Verlag; Klagenfurt 1986

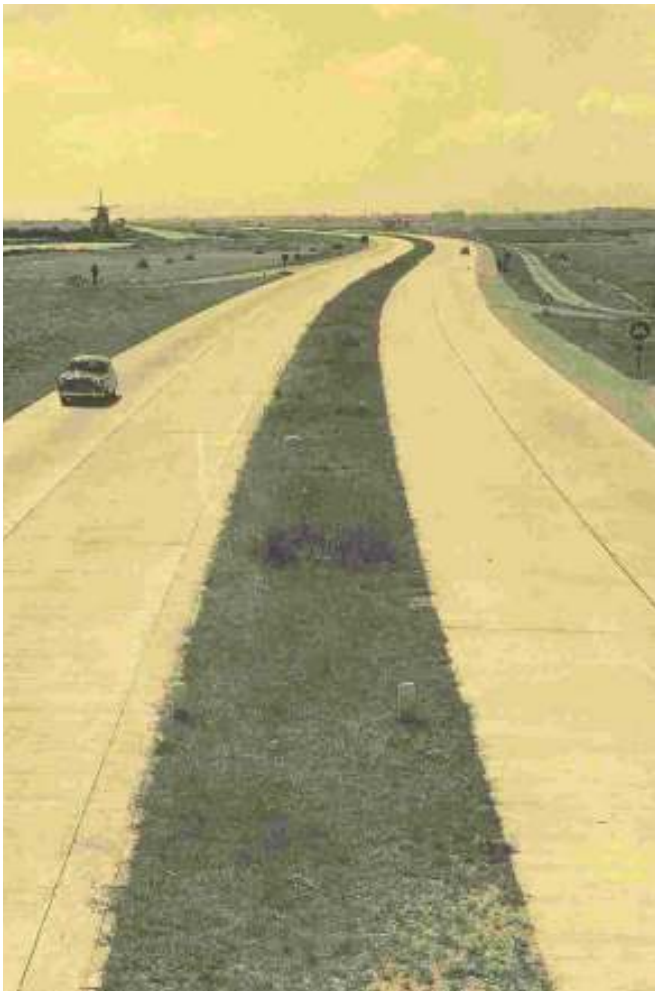


1

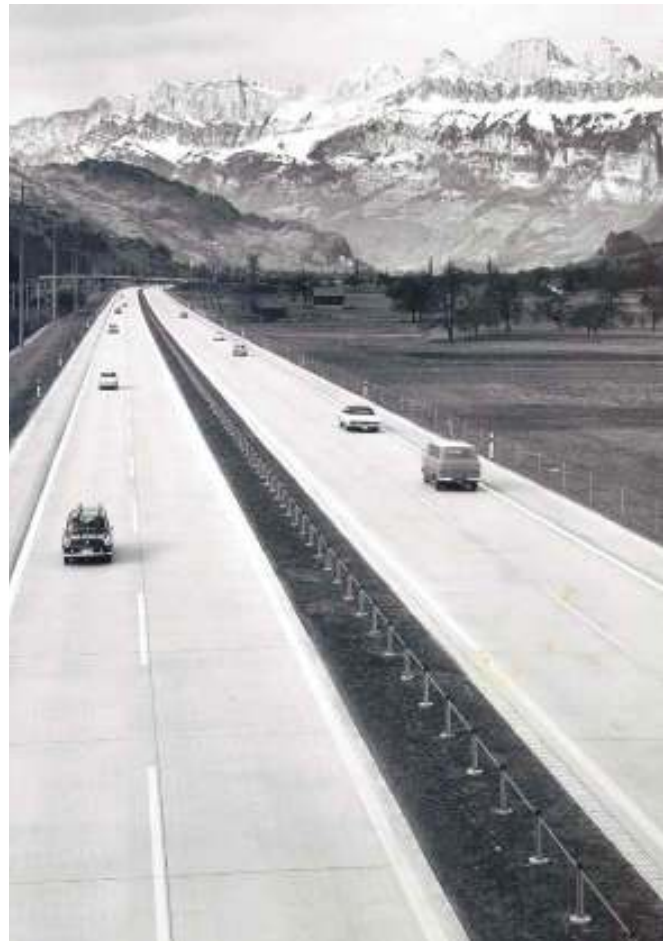
1 Ir. G.A. Overdijkink, 'Het beeld van de weg, zo moet het wel en zo moet het niet', citaat uit: 'De weg in het landschap', in: *Wegen*, 1936

2 Rijksweg 4a, Zoeterwoude 1958

3 Autobahn A3 Flums-Mels, Kanton St. Gallen CH (ca. 1970)



2



3

het oog. Als patricische bolwerken in eigen bezit, rijzen zij onvergankelijk schoon naar de wolken op, men kan hen evenwel met één blik, met een enkele oogopslag omvatten. In de beschouwer heerst geen onzekerheid, omtrent hun relatie tot elkander. Het verschil is nu dat door één blik die zich tot de centrale aslijn beperkt niets van het wezenlijke karakter van een organisme als het Rockefeller Center valt te vatten.

Het Rockefeller Center bezit symmetrieën die met betrekking tot de esthetische betekenis van het geheel zonder zin zijn. Het verlangt een begrip in tijd en ruimte dat nauw verwant is aan hetgeen het moderne wetenschappelijke onderzoek en de moderne schilderkunst hebben bereikt.

Edgertons stroboscopische studies, waardoor een beweging in gearreerde fracties van 1/100 000e seconde vastgelegd en ontleed kan worden, tonen, gescheiden in haar opeenvolgende componenten, de afloop van een gehele beweging. Bij het Rockefeller Center moet het menselijk oog op soortgelijke wijze functioneren; het moet elk individueel gezichtspunt afzonderlijk vatten en het met alle andere in verbinding brengen, terwijl het hen tot een opeenvolging van tijdfracties samenstelt. Slechts op deze manier zijn we in staat het grootse spel van de volumens en vlakken te begrijpen en zijn veelzijdige betekenis te beseffen.⁵

Naast zijn pleidooi voor de relatieve waarneming en de explosie van het enkelvoudige object in eindeloze series van opnames en montages, beeldt Giedion een stroboscopische foto af van Edgerton, die een buitengewone schoonheid heeft. Het onderschrift daarvan luidt:

‘Edgerton, fotografische opname van de snelheid van een slag met een golfstok. Bij de stroboscopische studies van Edgerton, waarbij bewegingen van 1/100 000e van een seconde in gestuurd fracties kunnen worden afgebeeld en ontleed, wordt het geheel van een beweging in haar opeenvolgende bestanddelen gescheiden en onderverdeeld waardoor ons begrip voor deze processen zowel in tijd als in de ruimte wordt gewekt.’ (afb. 9)

In diverse tentoonstellingen en publicaties hebben we de laatste tijd opnieuw kennis kunnen nemen van de klassieke meesters van de chronofotografie, Edward Muybridge en Étienne-Jules Marey. In de jaren tachtig van de negentiende eeuw waren zij met hun pogingen de beweging te vangen in wetenschappelijk verantwoorde voorstellingen de voorlopers van Edgerton. De *Human Motion*, no. 133 (New York, 1887) van Edward Muybridge (afb. 8) en *Chronofotografische studie van de menselijke beweging. Man in zwart kostuum met witte strepen en punten* (1886) van Étienne-Jules Marey (afb. 9) zijn gemaakt met camera's die opgesteld werden in een rij. Hun sluiters werden bewogen door een draad die aangeraakt werd door de bewegende persoon, of het bewegende dier. De chronofotografie, waaraan ook vaak het beroemde chronofotografische geweer te pas kwam, maakt duidelijk dat de beweging alleen wetenschappelijk voorgesteld kon worden onder de aanname dat de tijd in een microfragment kan worden stilgezet. Het zien van beweging wordt vervolgens herinneringsarbeid, dat wil zeggen: het mentaal monteren van de waargenomen microtijden.

Giedion geeft aan de kunst, de architectuur en de vormgeving van autosnelwegen het advies om de regels van de dynamische waarneming en de wetenschappelijke pretenties daarvan te volgen. De Franse beeldhouwer Auguste Rodin was daarentegen van mening dat de kunst de opgave had de zichtbare wereld op een

andere manier te tonen dan geleerd werd door de technieken van de momentopnamen. In een vraaggesprek met Paul Gsell licht hij zijn standpunt toe:

‘Terwijl mijn Johannes de Doper met beide voeten op de grond staat, zou een fotografische momentopname dezelfde houding hebben weergegeven met de achterste voet al opgeheven en op het punt om naar voren te worden getrokken. Het tegenovergestelde is ook mogelijk, de voorste voet raakt dan nog net niet de grond, terwijl de achterste voet dezelfde positie heeft als die van mijn beeld. De fotografische weergave zou de wonderbaarlijke aanblik geven van een mens die plotseling verlamd is. Daar ligt het bewijs van wat ik u zo-even verteld heb over de beweging in de kunst. Wanneer er momentopnamen gemaakt worden van personen in volle actie, dan laat de weergave hen verschijnen alsof ze verstand zijn in de lucht. Dat komt, omdat alle delen van hun lichaam weergegeven worden in de tijdslijm van een tiende of een twintigste seconde. Van een voortschrijdende ontwikkeling van het gebaar kan zo geen sprake zijn.’⁵

Volgens Rodin laat de fotografie geen objectieve waarheid zien want ze verdraait de tijd.

‘De kunst heeft gelijk en de fotografie liegt, want in werkelijkheid staat de tijd nooit stil: en als het de kunstenaar lukt om de indruk te wekken dat een beweging meerdere tijdsmomenten kent, dan is zijn werk misschien minder conventioneel dan de exacte wetenschappelijke voorstelling, waarin de tijd op een bruske manier is onderbroken.’

De Lopende man van Rodin (afb. 10) raakt met beide voeten aan de grond. Hij heeft een houding die wij nooit kunnen aannemen en die nooit in een fotostill kan worden vastgelegd. Hier wordt de dynamiek van de beweging met de middelen van de beeldhouwkunst zo weergegeven dat wij met onze blik de beweging kunnen navoltrekken. Wanneer we door een werk worden uitgenodigd de beweging van de uitgebeelde persoon te volgen en met onze blik af te tasten, krijgen we de illusie dat we zien hoe de beweging werkelijk is. In tegenstelling tot de elkaar opvolgende momentopnames van de chronofotografie wordt deze illusie niet gewekt door een mechanisch procédé maar door het eigen netvlies dat de beelden enige tijd vasthoudt en zo op natuurlijke wijze een bewegingsillusie geeft. De voorstelling is werkelijk naarmate het punt voor punt wordt afgetast met snelle oogbewegingen. Alleen dan is er sprake van een ‘heldere waarneming’.

Rodin leert ons dat een voorstelling ‘waarachtig’ en een waarneming ‘helder’ kan zijn juist door details die fysiologisch en wetenschappelijk gezien niet kloppen. Anderzijds geeft iedere still, van de golfspeler van Edgerton bijvoorbeeld, een houding weer die afhankelijk is van een tijdconcept dat niet kan bestaan. Giedion wil de architectuur onderwerpen aan een code die hoort bij de observeerbaarheid door de (technische) wetenschap en offert daarvoor de natuurlijke tijd en de heldere blik. Rodin geeft de voorkeur aan de natuurlijke tijd en de heldere niet mechanische blik ten koste van de fysiologisch correcte weergave.

Vanuit zijn ‘wetenschappelijke visie’ op de ruimtetijd opent Giedion de aanval op de ‘rue corridor’, die niets anders zou zijn dan een relic uit de tijd van het perspectief: ‘Het eerste dat ons te doen staat is de ‘rue corridor’ met haar stijve huizenlijnen en haar ver-

⁵ Auguste Rodin, *Die Kunst. Gespräche des Meisters*, gesammelt von Paul Gsell, Zürich 1979
Rainer Maria Rilke, *Auguste Rodin* (1913), SUN; Nijmegen 1991



4.5 Merritt Parkway, 1940

4



5

menging van verkeer, voetgangers en woningen af te schaffen. De fundamentele constitutie der hedendaagse stad eist, dat alle drie in vrijheid worden hersteld – verkeer, voetgangers, woon- en industriewijken. Dit kunnen wij alleen door een volstrekte scheiding dezer functies bereiken. Haussmanns eindeloze straten behoorden niet slechts wat haar architectonische karakteristieken aangaat, maar ook wat haar conceptie zelf betreft tot de artistieke visie die uit de renaissance was gesproten: de perspectief. In onze tijd evenwel moeten wij ons met de stad van een nieuw aspect uit bezighouden dat, oorspronkelijk door de verschijning van het motorvoertuig bepaald en op technische overwegingen berustende, tot een artistieke visie behoort die uit onze eigen aera werd geboren: tijd-ruimte.’

De tragische engel van het futurisme en het drama van de ontwerkelijking

Op het schilderij *L'Automobile al passo del Penice* (1904) van Giuseppe Pellizza da Volpedo zien we een turbulent landschap dat in beweging is gebracht door een penseelvoering die de geest adem van Cézanne en de impressionisten en een wegdek vol streperige lijnen die snelheid moeten suggereren. (afb. 11) Ons interesseert vooral de weergave van de auto. Rechts boven zien we een vage en glasachtig transparante vorm die aan de bovenkant versmelt met de lucht en zich aan de onderzijde ternauwernood onderscheidt van de donkere ondergrond met wittige aanzetten rond dunne zwarte lijntjes. Als we goed kijken kunnen we ook een paar ragfijne, nauwelijks waarneembare vleugels onderscheiden. De vormen suggereren dat de auto op het punt staat om te verdwijnen, maar aarzelt over de manier waarop. Ze kan doorrijden en verdwijnen naar beneden over de kromming van de horizon heen, maar ze kan ook omhoog springen en oplossen in het blauw van de hemel wat haar gemakkelijk gemaakt wordt door haar immaterialiteit. Een zelfde neiging tot oplossing in translucide vormen zien we ook bij de dynamische foto van een bewegend hoofd dat Anton Giulio Bragaglia maakte in 1911. (afb. 12)

Door hun dematerialisering en oplossing zijn deze verdwijningen van een andere orde dan die van de veel bekendere Giacomo Balla. Diens schilderijen over de snelheid van de auto uit 1913, waartoe zijn *Automobile in corsa* (1913) (afb. 13) en *Velocità astratta* (1913) (afb. 14) behoren, proberen de suggestie te wekken dat de vorm van de auto verdwijnt in de snelheid zelf. Om dat te bereiken vervangt hij de translucide vorm door seriële verbrokkeling. Een samenspel van diagonale lijnen, turbulente krullingen en verschuivingen verwickelen vormresten in een dramatisch proces van decompositie. Bij Balla verdwijnt de auto niet omdat haar materie oplost, maar omdat haar vorm zoals ze die gegarandeerd werd door de snijlijnen van het perspectief versplinterd wordt in de wanorde daarvan. Dit perspectief, zoals Giedion al opmerkte, was voor de burgerlijke cultuur de zekerheid biedende grondslag van de werkelijkheidsgetrouwe verschijning, waarvan de moderniteit zich zou moeten ontdoen.

Tussen de ‘auto’s’ van Volpedo en Balla liggen acht jaren. In die periode hebben de futuristen hun aandacht verschoven van de snelle auto naar de snelheid zelf. Ze vonden dat de kunstzinnige voorstelling van de snelheid moest aansluiten op de ‘wetenschappelijke’ voorstellingen van de chronofotografie en de film want het ging hen tenslotte om het uitbeelden van de waarheid.

Om greep te krijgen op de angelieke dimensie van hun den-

ken moeten we nog een stap verder teruggaan in de tijd. In 1876 presenteert Gustave Moreau zijn schilderij *L'Apparition* (De verschijning) in de Salon van Parijs. (afb. 15) In dit symbolistische schilderij, waarin de ‘femme fatale’ Salomé haar beroemde ‘dwingende blik’ werpt op het onthoofde hoofd van Johannes de Doper zien we net als bij Volpedo de onderneming om een minder werkelijke omgeving uit te beelden. Er wordt precies hetzelfde middel gebruikt als bij Volpedo: de dunne witte glasachtige lijn, getrokken op een donkere achtergrond. Uit de voorliefde die het symbolisme had voor het niet bestaande mogen we afleiden dat het zowel bij Moreau als bij Volpedo gaat om de uitbeelding van een ding of wezen dat niet meer, of nog niet substantieel aanwezig is in de werkelijkheid.

Op 20 februari 1909 publiceert Filippo Tommaso Marinetti in *Le Figaro* zijn manifest ‘Le Futurisme’. We lezen daarin de volgende passage: ‘Kom, zei ik; kom vrienden! Laten we gaan! Eindelijk zijn de mythologie en de mystiek achterhaald. Wij staan op het punt de geboorte van de centaur bij te wonen en weldra zullen wij de eerste engelen zien vliegen!’

Elders bezingt Marinetti hoe hij weder geboren wordt als Nieuwe Mens dankzij het technisch geweld van het auto-ongeluk: ‘Oh! Moederlijke sloot, bijna helemaal vol met modderwater! Heerlijke fabriekssloot! Ik genoot gulzig van je versterkende modder, die mij de heilige borst van mijn Soedanees voedster in herinnering bracht ... Toen ik opdook – smerig stinkend vod – vanonder de over de kop geslagen auto, voelde ik hoe mijn hart heerlijk doorboord werd door het gloeiende ijzer van vreugde! ... Toen, het gezicht vol heerlijke fabrieksmolter – mengsel van metaalslakken, zinloos zweet, hemels roet – hebben wij, overal gekneusd, met onze armen in het verband maar onverschrokken, onze eerste eisen gedictieerd aan alle levende mensen op aarde.’

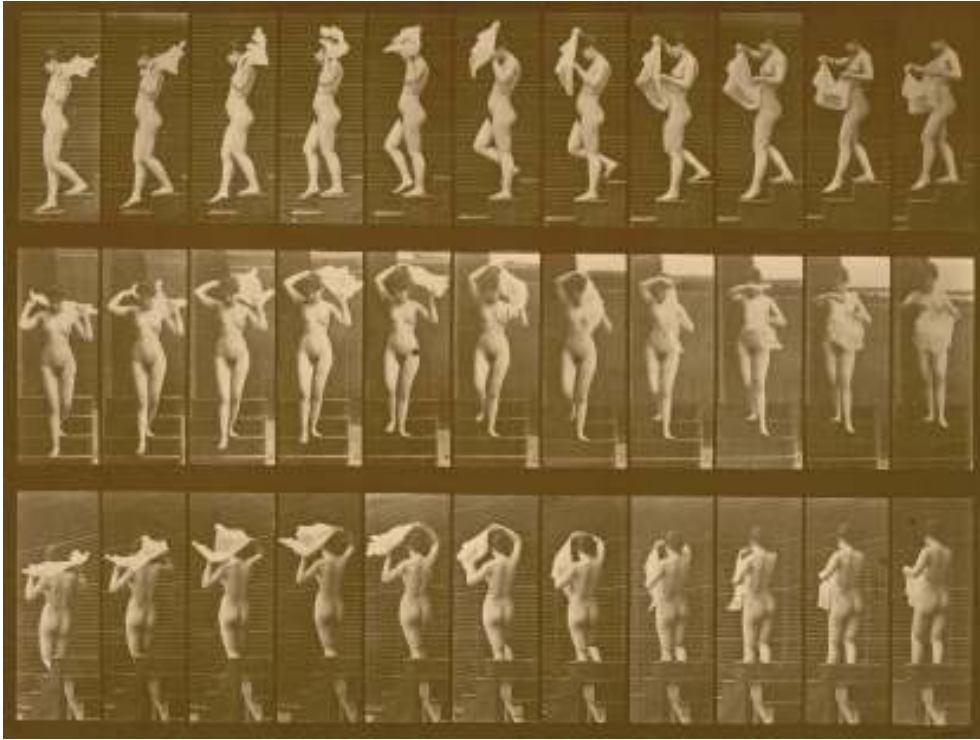
We zien dat de taal van de futuristen bestaat uit een mengeling van technische begrippen en mystiek-religieuze symbolen.

Deze mengtaal geeft ons de hint om in de verdwijnende verschijning van de auto van Volpedo de metamorfose te zien van een engel.

Dematerialisering, ontwerkelijking, verkeren in staat van verdwijning en zweven: wat zijn dat anders dan de attributen van de engelwording?

Technische fenomenen werden mythisch en mystiek geduid omdat men hen zag als uitdrukkingen van een tendens naar het absolute, die voorheen gereserveerd was voor de religieuze en de mythische ervaring. Net als de religie zal deze tendens uitmonden in het betreden van een ‘ruimte van het licht’ die gewijd zal zijn aan de totale transparantie en de ondergang van het object. Vergelijk daartoe de ervaring van Thomas van Aquino.⁷ In de veertiende eeuw kreeg hij de eretitel ‘Doctor Angelicus’ omdat zijn verlangen naar het ‘hele’ geleid had tot zijn engelwording. Hij wilde de tijd van de materie volledig maken door er de schouw van het buitentijdelijke aan toe te voegen. Aquino verheerlijkte de engel omdat diens trouwheid met de buitentijdelijkheid hem zou bevrijden van de eeuwige cyclus van veranderingen waaraan alle materiële gestalten onderworpen zijn. De engel biedt de mogelijkheid te naderen tot ‘licht’ van een ‘tijd zonder Kronos’ omdat hij een puur geestelijk en dat wil zeggen onwerkelijk wezen is. Thomas van Aquino heeft deze ‘waarheid van de engel’ aan het licht gebracht door zelf engel te worden. Bij zijn heiligverklaring

⁶ Ferdinand Holböck, “Thomas von Aquin als “Doctor Angelicus” und “Doctor Angelorum””, in: Engel, *Tumult* 6, Verlag Büchse der Pandora; Wetzlar 1983

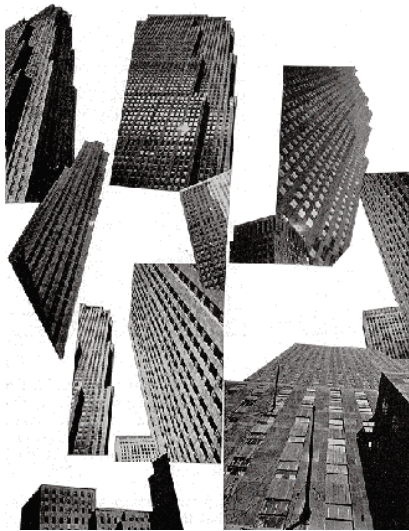


6 Edward Muybridge, Human motion no. 133, 1887

7 Sigfried Giedion, Rockefeller Center, fotomontage

8 Harold Eugene Edgerton, Densmore shute bends the shaft, 1958

6



7



8

werd opgemerkt dat hij in de loop van zijn leven steeds meer op een engel was gaan lijken. In hem was de hemel neergedaald, maar omgekeerd was hij ook een man van gene zijde geworden. Hij was Doctor Angelicus, 'niet alleen vanwege zijn scherpe, in de diepte van de waarheid doordringende intellect, maar omdat hij geestelijk in de hemel was en met de engelen verkeerde, terwijl zijn lichaam op aarde verwijlde.'

De tragische vervlakking van de concrete, essentialistische, ware wereld in de deformaties en schijn gestalten van de moderne ruimtetijd zijn in de literatuur van de negentiende eeuw opgetekend vanuit ervaringen met de treinreis. Wolfgang Schivelbusch doet er verslag van in zijn *Geschichte der Eisenbahnreise* (1977).⁷

Over het traject Manchester-Liverpool schreven reizigers van het eerste uur: 'Wij komen in de uitgraving van de Mount Olive. Hier heeft men de spoorlijn zeventig voet diep en ongeveer vijftien voet breed door een solide rots uitgehakt ... Meerdere bruggen verbinden de tegenoverliggende delen; voor ons, die zich in de diepte bewegen, verschijnen ze als afkomstig uit een andere wereld'.

Men voelt zich uit de wereld geslingerd door de uitvlakking van het tracé die het logische gevolg is van de technische eis dat de spoorbaan effen, vlak, hard en redelijk recht moet zijn. De effenheid correspondeert met de eenparige versnelling en continue snelheid van de locomotief, en later de auto, wat door de reizigers van die tijd buitengewoon geapprecieerd werd in verhouding tot de schokkende bewegingen van de door wispelturige paarden voortgetrokken koets. De effenheid van het rijvlak en de eenparigheid van de beweging verwekten volslagen nieuwe ervaringen en zorgden ervoor dat de reizigers de weerstand van de bodem, die hen sinds mensenheugenis geteisterd had, niet meer voelden. In de negentiende eeuw had menig reiziger daarom tijdens de treinreis dan ook de ervaring in de hemel te vertoeven.

Andere wereld en hemel zijn de termen waarmee de kick van de treinreis op begrip werd gebracht. Hoe scherp contrasteert dit niet met Goethe die in zijn reisverslagen nog verhaalde van de vele details die hij waarnam:

'De straat was met kalksteen verbeterd. Achter de wachtplaats bos. De boomklimmer, die met een touw en ijzer aan de schoenen tegen de sterke en hoge beuken omhoog klautert.'⁸

In het midden van de negentiende eeuw ziet Victor Hugo de wereld vanuit de trein veranderen in een wonderbaarlijke werkelijkheid:

'De bloemen in de berm zijn geen bloemen meer, maar kleurige vlekken, of nog eerder rode en witte strepen; er is geen punt meer, alles wordt streep; de korenvelden worden tot lange gele slierten; de velden met klaverbladen verschijnen als lange groene vlechtbroden, de steden, de kerktorens en de bomen voeren een dans uit en vermengen zich op een krankzinnige wijze met de horizon.'

Schivelbusch noteert dat de medische tijdschriften van de negentiende eeuw al vroeg vermelden dat de snelheid en de verscheidenheid van de indrukken zowel het oog als de hersens vermoeien. Veel treinreizigers konden na een rit niet vertellen wat ze gezien hadden. Om zich te beschermen tegen dreigende overprikkeling waren ze ingedommeld. In dit stadium van de ontwikkeling van de moderne ruimtetijd werd het reizen een bijzondere variant van het wachten. Daarmee sloeg ook de verveling toe. Gustave Flau-

bert verveelde zich zo erg in de trein dat hij uit pure stompzinigheid begon te huilen. Hij zorgde er dan ook voor doodvermoed te zijn als hij instapte. Zo was hij er zeker van tijdens de reis te kunnen slapen. De reis naar de 'andere wereld' werd afgelost door het 'vertrek van het subject'.

Omdat men afstand nam van de omgeving wat afgedwongen werd door de snelheid en de beperkingen van het menselijke waarnemingsvermogen, ging men de ware wereld zien als een droomwereld. Aandachtige en heldere waarneming van details was niet meer mogelijk. Daarvoor in de plaats kwam de vluchtige blik die gericht was op gehelen. Het beste uitgangspunt voor een aangename treinreis was volgens een reisbrochure uit het midden van de negentiende eeuw om te doen alsof er niets interessants te zien was. Dan zou men ontdekken dat alleen de veraf gelegen velden en bomen lang genoeg in het blikveld bleven om een blijvende indruk na te laten:

'Als er nauwelijks bijzondere objecten zijn die de blik vangen of de aandacht afleiden van het betoverende geheel, dan droom ik mij door deze zachte schoonheden heen alsof ik door de lucht zweef, snel alsof ik rij op een tornado.'

De trein produceert de panoramische blik.

Hij wil een omgeving zonder objecten.

Beklijving is het geheim van de nieuwe wezenlijkheid.

Landschap bestaat in het lome glijden van lege vergezichten.

Indruk door persistentie.

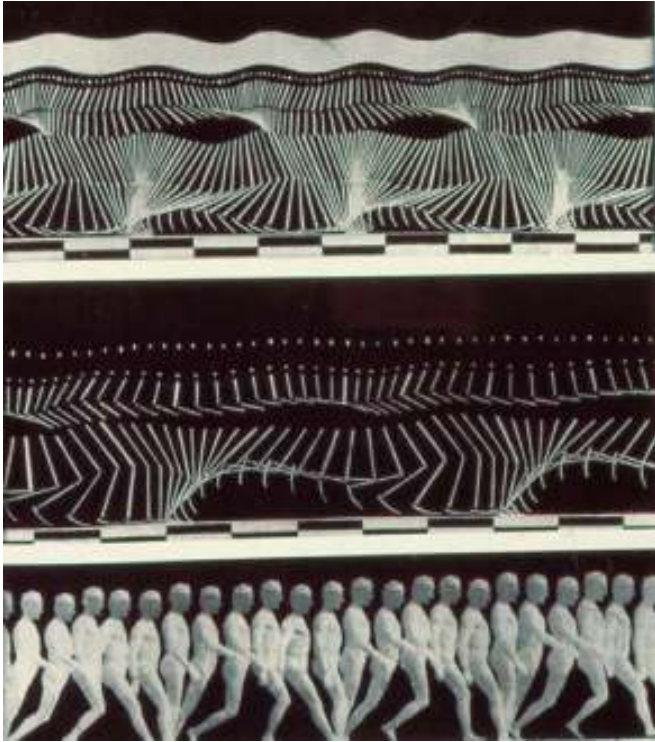
Onhelder zien: vrij van interpretatie wordt de omgeving opgenomen. Zo verliezen de uitzichten uit de vensters van de wagons hun diepte. Gestript van handeling en interpretatie muteren ze tot een irrealistische wereld.

In de negentiende eeuw werd een treinreis gelijk aan een bezoek aan het theater. Een kaartje kopen was hetzelfde als het kopen van een toegangsbewijs. Het landschap werd een ongenaakbare, wonderbaarlijke voorstelling die hoorde bij de trein, zoals het toneel hoorde bij het theater. Zoals de toeschouwer van het theater en later de bioscoopbezoeker, zich terugtrekt in de anonieme toeschouwer massa in de donkere zaal, zo bevordert de panoramische blik de terugtrekking uit de omgeving die daardoor een decor of een coulisse wordt. Zo groeit er tussen de waarnemer en de zichtbare wereld een leegte die uiteindelijk net zo werd opgeladen met melancholie en verlangen als het 'neutrale' woestijnlandschap dat de hemel scheidt van de aarde en de verdrevenen weghoudt uit het Paradijs. Ook hier staat de engel. Ook hier maakt hij de dingen en de wezens los van hun (schijn)essenties. Ook hier onttrekt hij landschap en reiziger aan hun alledaagse tegenwoordigheid door ze toe te wijzen aan uitbeeldingen van een nieuwe orde: de relatieve orde van de ruimtetijd. Het is de engel die de teleurgestelde treinreiziger de zwijgende hint geeft op de relatieve afwezigheid van de omgeving te reageren met zijn eigen afwezigheid.

Men droomde, doezelde, sluimerde, dommelde of sliep en nam het landschap af en toe vluchtig waar vanuit een diepe retraite. Door de apathie van het bewustzijn ging de reiziger voor de buitenwereld steeds meer samenvallen met zijn eigen vleeselijke massa. Veel auteurs in de negentiende eeuw vergeleken de wereldvreemde en apathische passagier dan ook met een dier. Treintransport: veetransport.

⁷ Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise, Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im neunzehnten Jahrhundert*, München/Wenen 1977

⁸ Johann Wolfgang Goethe, *Tagebuch der Schweizerische Reise, 1797*



9

9 Étienne-Jules Marey, Chronofotografische studie van de menselijke beweging. Man in zwart kostuum met witte strepen en punten, ca. 1886

10 Auguste Rodin, Lopende man, ca. 1880



10

De retraitebeweging van de dynamische waarneming maakte van het reizen een paradoxale ervaring: in het hart van de uiterste beweging ervoer men afwezigheid van de wereld en stilstand in de ruimte. Voor het gevoel was er geen afstand tussen vertrek en aankomst. Reizen werd een kwestie van tijd. De dichter Mallarmé verklaarde dat voor hem Normandië begon in de Gare de L'Ouest in Parijs. Het station werd steeds meer gezien als een dorpel die toegang gaf tot een andere wereld waar een ander bewustzijn heerste en waar de omgeving veranderd was in tijd. De oude wereld met haar voorkeur voor de ruimte werd dan weer opgepakt als men op de plaats van bestemming was aangekomen.

De omzetting van ruimte in tijd produceert de infra-gewone tijdruimte. In haar tussenruimten huist de wankele vorm die opdoemt, beklijft en weer verdwijnt. Feitelijk is de moderne verschijning geheel en al afhankelijk van intervalla lucida die de chronologische tijd van het dagelijkse handelen onderbreken. Wat zich daar vertoont bevindt zich niet in de ruimtetijd van Newton en kan niet gemeten worden met euclidische meetkunde omdat het geen continuïteit bezit in de ruimte. Het fond van de verschijning, het 'oppervlak van de zichtbaarheid' dat opdoemt in het interval, is niet zozeer de autoweg, of het aan de horizon opgehangen landschap, maar kan het beste vergeleken worden met een temporele scheur in de kosmos: verschijningstijd, openbaringstijd, of oplichtingstijd. De spelingen van het licht op het netvlies zijn de werkelijke dragers ervan. Net zoals religieuze openbaringen relativeren ook de technologische openbaringsmachines zoals eerst de trein en later de auto de geslotenheid en de uniciteit van de ware en concrete wereld van de wezens en de dingen: ze stellen present wat in het hier en nu feitelijk geen plaats heeft. Ook daar ligt een structurele analogie met de engel, vooral met de ruimte waarin hij verschijnt. Het technisch-angelologische wonder is de verschijning die opdoemt in de opening van het temporele interval en die ons uitnodigt de wereld te verlaten.

Ongetwijfeld werkt hier onder de conditie van de techniek een poëtische macht die met de religie gemeen heeft dat ze in staat is het buitengewone te presenteren. Wanneer de auto over de parkway glijdt brengt ze een wereld in ervaring die alleen kan bestaan in de infragewone tijdruimte van de snelheid. De ruimte van de snelheid is structureel analoog met de scenische taalruimte van de poëtische objecten. Taal is apofantisch want ze kan onmiddellijk voorstellingen oproepen. Met haar enscoveringsmacht laat ze poëtische objecten verschijnen die er zijn zolang als hun tekendragers er is. Typisch voor deze ruimten van de openbaring is hun gebrek aan continuïteit in de werkelijke wereld. Hun bestaan wordt namelijk niet gedragen door een samenspel van gedachte en uitgestrektheid. Als dat waar zou zijn, zouden de poëtische objecten of infra-gewone verschijningen een locatie kennen in een veld, waar we hen later terug kunnen vinden. De temporele orde van de verschijningen kent geen ruimte die voorduurt in de tijd. Als we dus een serie 'poëtische objecten' waarnemen, dan hebben deze geen samenhang buiten de gedachteassociatie die hen met elkaar verbindt. Causaliteit is een effect van de verbeelding, de ruimte van de openbaring wordt bijeen gehouden binnen een mundus imaginis.

Paul Bonatz, architect van de Deutsche Reichsautobahn, verklaart daarover het volgende: 'Die Reichsautobahn folgt nicht dem alten Siedlungszug der Täler, die überbeansprucht sind. Sie sucht bei der Verbindung großer Städte den freien Raum, führt

über Hochflächen und Bergrücken, überspringt Taleinschnitte, sie hat ein neues rhythmisches Gesetz der Bewegung erfunden, einer schwingenden Bewegung, die dem Fliegen am nächsten kommt.'⁹

Zo bejubelt hij de vreugde die voortkomt uit het nieuw verworven vermogen tot wereldvreemdheid, het vermogen om de wereld te verlaten en zich te laten aan de krachten van het wonder.

Het dramatische theater van de ontwerkelijking komt altijd neer op de verdubbeling van de omgeving met een laag van tekens die haar vervolgens stap voor stap vervangt. Deze substitutie wordt voltrokken door de fotografie, de film en de televisie, maar ook door de directe, onbemiddelde representaties van de trein en later de auto die door het modernisme vanaf het prille begin al opgevat zijn als waarnemingsmachines en als machines van de openbaring ineen.

Tegenwoordig reageren wij op dit wonder door het te vernietigen en een integrale realiteit in te stellen. Daarvoor willen wij de beelden aan het werk zetten. Wij dwingen hen om te betekenen en de werkelijkheid te tonen vanuit een overdreven begeerte naar identiteit en waarheid.¹⁰

De wetenschappelijk-artistieke benadering van de beweging leidde tot de verstrooiing van de waargenomen wereld in myriaden van fragmenten, die gereconstrueerd moesten worden door het subject. De stroboscopische waarneming die Giedion propageert naar aanleiding van de experimenten van Edgerton en de daaraan voorafgaande chronofotografische studies van Marey en Muybridge zijn er voorbeelden van. Paul Virilio associeert deze waarnemingsmodus met verdwijning en ontwerkelijking die afgedwongen worden door een geprononceerde agressie. In zijn boek over de film, *Guerre et Cinéma* (1984)¹¹, laat hij beelden zien van camera's die op machinegeweren gemonteerd zijn en die tussen de bladen van de propeller door kunnen opnemen wat het machinegeweer van de piloot heeft aangericht. (afb. 16) Opname en vernietiging zijn gesynchroniseerd. Dit is hoogstwaarschijnlijk de krachtigste allegorische voorstelling van de waarneming onder de conditie van de moderne tijdruimte die we kennen. Vervolgens toont Virilio een luchtfoto van Edward Steichen uit de Eerste Wereldoorlog. Onder een bommenregen zien we een dorpje langzaam verdwijnen. (Afb. 17) De moderne tijdruimte die we volgens Giedion moeten affirmeren in de kunst en het ontwerp, wordt door Virilio neergezet als een orde die vijandig staat tegenover het object, d.w.z. tegenover de materialiteit en de lichamelijke ervan. Zij laat de dimensie verdwijnen die de materialiteit en de werkelijkheid van de lichamen garandeert:

'Wie kan nog geloven in de ondoorschijnendheid van de lichamen, sinds ons gescherpte en veelelvoudigde waarnemingsvermogen al doorgedrongen is in de obscure eigenschappen van het medium? Waarom zouden we in onze scheppingen de verdubbelde kracht van onze blik negeren, die resultaten mogelijk maakt gelijk aan die van de röntgenstralen? (...) Onze lichamen dringen door in de sofa's waarop we zitten, en de sofa's dringen door in onze lichamen.' (Umberto Boccioni e.a., *Futurist Painting: Technical Manifesto* (1910))

Kijken wordt een actie waarbij een grote wissel wordt getrokken op de herinnering en het vermogen om de herinnerde fragmenten te ordenen. Waarnemen wordt: objecten construeren met de

⁹ Paul Bonatz, 'Dr. Todt und seine Reichsautobahnen', in: *Die Kunst im Dritten Reich*, München 1942

¹⁰ Jean Baudrillard, 'Integral Reality' in: *The Intelligence of Evil or the Lucidity Pact*, Berg, Oxford 2005

¹¹ Paul Virilio, *Krieg und Kino, Logistik der Wahrnehmung* (*Guerre et Cinéma* 1984), Hanser Verlag; München 1986



11



12

11 Giuseppe Pellizza da Volpedo, Auto op de pas van de Penice, 1904

12 Anton Giulio Bragaglia, Een beweging met het hoofd, 1911, fotodynamica.

rekenen fragmenten die men heeft 'opgenomen'. Het kubisme heeft hiermee uitgebreid geëxperimenteerd, zie bijvoorbeeld Georges Braques, *Man met gitaar* (1911). (Afb. 18)

Ook het hedendaagse hersen- en geheugenonderzoek affineert dit mechanisme. (Hubert Dreyfuss) Volgens haar werkt ook de (natuurlijke) herinnering met een geheugen dat bestaat uit fragmenten die steeds wanneer dat noodzakelijk is door het herinneringsvermogen van de geest op een actieve wijze in een verband worden gezet. Zien wordt monteren en zich herinneren ook. De calculatie van deze manier van zien in het ontwerp voor de mooie weg komt altijd neer op het monteren van traag vergelijkende sequenties van panoramische zichtbaarheden.

De (re)constructie van de ene wereld

De wereld werd door de openbaringsmachines van de snelheid gespleten in twee domeinen: het dagelijkse leven en de wonderlijke wereld van de snelheid. De alledaagse werkelijkheid werd verrijkt met en 'vernietigd' door dynamische representaties waarbij de subjecten zichzelf de wereld uitdroomden en verslingerd raakten aan het wonder van het technische zien. Op de kaarsrechte Italiaanse autostrada's van de jaren twintig verdween menig coureur 'in de snelheid'.

De kunst en het ontwerp traden deze scheuring tegemoet met (pogingen tot) nieuwe syntheses: men verlangde naar de (re)constitutie van één hele wereld.

Wat betreft de organisatie van de stad springen de projecten van Sant'Elia, Combinatie van vliegveld en station in de Città Nuova (1914) (afb. 19) en Le Corbusier, *La ville contemporaine* (1922) (Afb. 21) eruit. In beide gevallen ging het erom nieuwe syntheses te construeren van de dynamische wereld van de mobiliteit en de *stabilitas loci* van de stad, of juist gezegd, om de dynamische wereld van de mobiliteit in de statische wereld van de stad te absorberen. Het is veelzeggend dat ze daarbij grepen naar een hybride typologie: het station.

Sant'Elia combineerde treinstation en vliegveld met woningen en wegen. Le Corbusier tekende in het centrum van zijn *Ville Contemporaine* een snelweg die fuseert met een vliegveld. Op de begane grond vinden we parkeerplaatsen en restaurants.

'De stad van de snelheid is gemaakt voor het succes', zei Le Corbusier en hij ontwikkelde een zaken centrum, waarin de infrastructuur centraal staat.

'Het machinewezen, dat het tijdsbegrip heeft omgeworpen en de snelheid tot een voorwaarde heeft gemaakt, vereist de stichting van zakensteden. Intensiteit, uitbreiding, snelheid. (...) het zaken centrum zal zich op een plaats bevinden, die het dichtst ligt bij alle punten van de stedelijke concentratie, dit punt is het centrum.' (Le Corbusier, *L'Urbanisme* 1925)

Daarentegen was in de negentiende eeuw al aangekondigd dat het snelle verkeer de stad zou absorberen in haar systeem: 'Altijd zullen er een of meerdere wegen samenkomen van het grote wegennet dat het oppervlak van onze aardbol ompant. Vanuit deze zogenaamde hoofdwegen vertrekken andere wegen die de beweging verdelen ... over de gehele stad' (Ildefonso Cerdà, *Téoría general de la urbanización* 1867)

Bij de taal- en vormexperimenten van de moderne kunst in het begin van de twintigste eeuw was menging de favoriete techniek om gespleten werelden te verenigen. De futuristen fabriceerden taalbouwsels met elementen uit het mystiek/religieuze denken en

de industriële techniek, waarbij de techniek gezien werd als een vehikel om contact te maken met de kosmos. Het verbindende element was de roes.

De expressionisten daarentegen mengden elementen van de techniek en de natuur. In een van de meest controversiële werken van deze stroming, *Oorlogsroes* van Ernst Jünger¹², die kort na de Eerste Wereldoorlog verschenen, vinden we de meest fantastische staaltjes daarvan: tanks worden beschreven als 'onbeholpen reuzenkevers', elders spreekt hij van Duitse helmen, die naderen door een 'kraterveld' en die als 'ijzeren zaad' opschoten uit de 'met vuur geploegde grond', een artilleriewaarnemer steekt zijn telescoopverrekijker 'ijverig uit de loopgraaf [...] zoals een insect zijn voelsprietten', het wemelt in het boek van 'kogelzwermen', 'ijzerhagel' en 'staalstormen'. De Duitse titel *In Stahlgewittern* doet dus veel meer recht aan de inhoud dan het Nederlandse *Oorlogsroes*. De versmelting van techniek en natuur is zo alomtegenwoordig bij Jünger, dat we mogen spreken van een waarachtig dynamisch technolandschap. Uit de ervaringen die hij op de slagvelden van de Eerste Wereldoorlog had opgedaan met het technisch kunnen van met name de artillerie trok Jünger in een essay met de magische titel *Die Totale Mobilmachung* (1931) de conclusie dat technische vooruitgang onvermijdelijk was.

Voor hun kunst van het mengen lieten de expressionisten zich inspireren door het maniërisme uit de zestiende eeuw. Ariosto, met zijn vuistdikke ridderepos *Orlando Furioso* was het grote voorbeeld van Jünger, net als Cervantes' *Don Quichotte*.

Volgens Jünger had het dynamische technolandschap het voorzien op de mens. Je kunt er alleen maar op de been blijven wanneer je tegelijkertijd alert en gedistantieerd bent. In *Der Arbeiter* (1932)¹³ voert Jünger deze gedachte op tot zijn concept van de organische constructie; de hele samenleving is een samensmelting van techniek en natuur. Het oorlogslandschap wordt nu gezien als de doorslaggevende kwaliteit van de moderne metropool met zijn eindeloze shockervaringen. Een overeenkomstige zienswijze werd in die tijd ook geformuleerd door Walter Benjamin. Giedion spreekt in dit verband van de nieuwe alerte mens, waarvan het lijkt of hij ogen in zijn achterhoofd heeft gekregen.

Tegenover techniek en metropool ontwikkelt Jünger de houding van de desinvoltuure. We kunnen overleven met een persoonlijke ethiek en... met een techniek die beproefd was door Kierkegaard, de stoïcijnen en de grote humanisten. Het komt steeds neer op het actief scheppen van een tweede pool die een distantie tot de wereld mogelijk maakt. Was dat vroeger de intimiteit van het dagboek (Jünger rapporteerde in zijn dagboeken aan een mannetje op de maan) of de persoonlijke correspondentie, in onze metropolitane technosfeer doen we allen (onwillekeurig) hetzelfde door ons te wapenen met onverschilligheid en desinteresse en ons terug te trekken in het intieme interieur van gesloten auto's die we koesteren als extensies van onze huizen: *a room with a view*.

Het is in deze jaren na de Eerste Wereldoorlog, toen de cultuur ervan droomde om de door de techniek gescheiden werelden te verenigen, dat de autosnelweg zich aandienende als object van design. Hoewel de Italianen er aanvankelijk de voorkeur aan gaven 'in de snelheid' te gaan op kaarsrechte autostrada's en men elders het voorbeeld volgde van de rechte lijn van de spoorwegen, bevorderde deze op synthese gerichte cultuur esthetische experimenten met de vormgeving van snelwegen, die gezaghebbend zijn gebleven tot de dag van vandaag.

¹² Ernst Jünger, *Oorlogsroes* (In *Stahlgewittern* 1920), De Arbeiderspers; Amsterdam 2002

¹³ Ernst Jünger, *Der Arbeiter*, Klett-Cotta; Stuttgart 1932



13 Giacomo Balla, Rijdende auto, 1913

14 Giacomo Balla, Abstracte snelheid, 1913



14

Met name de Duitse Reichsautobahnen dragen de wil tot synthese in hun hart en hebben een krachtig paradigma opgeleverd voor het ontwerp voor de mooie snelweg.

Thomas Mann zag in hun esthetica een robuust modernisme en een bevestigende houding tegenover de (technische) vooruitgang, die gecombineerd werden met dromen uit het verleden. Hij noemde het technologische romantiek.¹⁴

De technologische romantiek is diep doorgedrongen in het discours van de snelweg dat sindsdien niet alleen spreekt over de weg als een technisch ingenieurswerk, maar haar ook ziet als onderdeel van een esthetische en pedagogische onderneming.

De Autobahn moest meer zijn dan een transportsysteem. Ze moest een cultureel monument worden, dat de burger het gevoel zou geven te horen bij een natie. Natievorming lag ten grondslag aan de imponerende bruggen en viaducten van de Autobahn, die vormgegeven werden naar het voorbeeld van Romeinse monumenten, en aan de benzinepompen die vormgegeven werden in de stijl van een regionalistische Heimatkunst. De bruggen werden in de jaren twintig en dertig bovendien een vast bestanddeel van de filmcultuur die rond de snelwegen ontstond. Aan de films kunnen we nog beter dan aan het ontwerp zelf aflezen welke esthetische en culturele betekenis de brug had. Het was onmogelijk om een film over de Duitse Autobahn af te sluiten zonder de sequentie van een brug. Dit is begrijpelijk vanuit de cultuur, denk bijvoorbeeld aan de naam van de expressionistische kunstenaarsgroep Die Brücke en de centrale rol die Heidegger op een later tijdstip zou toebedelen aan de brug in zijn essay *Bauen, Wohnen, Denken*.¹⁵ We moeten ons echter ook realiseren dat er tussen 1933 en 1941 9.000 snelwegbruggen gebouwd zijn in Duitsland. De eerste waren eenvoudige constructies van gewapend beton en staal en werden ontworpen door vooraanstaande architecten zoals Paul Bonatz. De functionele verschijningsvorm van dergelijke Zweckbauten stoorde in veel gevallen de partijfunctionarissen.

Zij vonden dat de bruggen cultuurmonumenten moesten zijn en uitgevoerd behoorden te worden in een heroïsche neoklassieke stijl. Na 1935 werden ze dan ook in toenemende mate opgetrokken in steen en voorzien van motieven uit de oudheid en de middeleeuwen. In zijn film *Reichsautobahn* (1986) maakt Hartmut Bitomsky het belang van de bruggen binnen het Autobahnproject meer dan aannemelijk. Veel stenen bruggen hadden een kern van gewapend beton. De omhulling van steen verlangde van de bouwvakkers dat ze weer lang vergeten metseltechnieken gingen leren. Het grote voorbeeld van deze tendens is de brug in granietsteen die zich bij Hirschberg in Thüringen op een indrukwekkende manier over het riviertje de Saale welft. (afb. x)

Hoewel als type de tegenhanger van de Saalebrücke was ook de constructie van de Mangfall Brücke op het traject tussen München en Salzburg die plaatsvond tussen december 1934 en augustus 1935 het favoriete onderwerp van veel documentaires. Zijn eenvoudige en lange overspanning, die bestond uit een staalconstructie op pilaren van gewapend beton, bleek een architectonische uitdrukking te hebben, die moeiteloos kon functioneren als een krachtige allegorie van de concentratie van macht en kracht.

'Als we de wil tot vorm (Formwille) van vandaag willen uitbeelden, dan moeten we kiezen tussen een technisch gebouw, of een brug'.

De brug was de meest uitdagende metafoor van het esthetische en pedagogische programma van de Autobahn. Zij representeerde

duidelijk voelbaar het ideaal van een sociale orde, waarin 'alles onderworpen is aan het geheel, zonder dat er geweld aan te pas komt' en 'alle structuren passen in elkaar als zelfstandige schakels van een ketting die het Reich omspant'.¹⁶

Belangrijker dan de koppeling door de brug is de gronding door het landschap.

Voorsprekers van het Duitse Autobahnproject hebben onophoudelijk benadrukt hoe dicht hun snelweg wel niet stond bij de natuur en hoezeer zij het landschap toegankelijk maakte voor de gewone man. Dit gold overigens ook voor de parkway. Over haar banen kon de stedeling een trip 'naar buiten', een 'uitje' maken dat eindigde bij het ontspanningsoord Jones Beach op Long Island, aangelegd door Robert Moses in 1929.

In eerste instantie trad men de snelweg tegemoet als een object met technologische grandeur. Toen echter de schoonheid op de agenda werd gezet ging het vooral om de inpassing in het landschap. Ook hierin ging een Amerikaans project vooraf aan de Duitse Autobahnen: de Bronx River Parkway uit 1923.¹⁷ Er was een intensieve uitwisseling tussen Amerika en Duitsland op dit terrein. Duitse ingenieurs bestudeerden de Amerikaanse parkways zorgvuldig en in een latere fase onderzochten de Amerikanen de Duitse Autobahn waarin ze het prototype zagen voor hun eigen systeem van transcontinentale snelwegen.

'Het zijn meer dan alleen maar technische wonderen die in de ruimte priemen als pijlen en die de obstakels negeren die het ongenaakbare landschap opwerpt tegen de voortgang van hun loop. Wat de techniek betreft, hoe hoog we haar ook inschatten als ons handwerk en als ons instrument om het leven te verkennen en te ontwikkelen, zij bezit geen levende ziel ... Deze wegen getuigen van de machtige eenheid van het Rijk, die het mogelijk heeft gemaakt voor de menselijke wezens om zich zonder oponthoud te verplaatsen met een snelheid die past bij het glorieuze ritme van het zingen van de motor, ... van oost naar west, van noord naar zuid, door bos en hei, over berg en dal, daarbij de steden en de dorpen achter zich latend ... Ze worden door het hele Duitse volk begrepen en maken het zo mogelijk voor ons om opnieuw als één nationale kunstgemeenschap, ervaringen te delen, zoals we dat generaties lang niet meer hebben kunnen doen. ... Zij leggen voor de Duitsers grote delen van hun vaderland open, waarvan zij tot dan toe praktisch niets wisten. De autowegen voeden hen op tot zien ... Bergketens, bossen, bosjes, weilanden, molens, meren trekken de aandacht en verdwijnen weer, roepen en gebaren naar de reiziger om te stoppen, een tijdje te blijven, uit te rusten en na te denken,' noteerde Georg Fritz in *Strassen und Bauten Adolf Hitlers* (1939).¹⁸

Niets mag in de weg staan tussen automobilist en landschap. Geen wallen, geen vangrails, geen reclameborden, ook niet bij de benzinepompen. De vormgeving van het landschap moet een zo volledig mogelijk geësthetiseerde ruimte tot stand brengen. Met zijn dunne plakjes net iets té wit oplichtend beton, badend in een eeuwige zonnige dag in de zomer en innig versmolten met de hoogtelijnen van de bodem is deze esthetische ruimte van de snelweg vervolgens uitvoerig gefotografeerd en gefilmd. Deze hebben het beeld gevestigd van de weg die ingepast is in het landschap, dermate ingepast dat haar technische karakter en het feit dat arbeiders en machines haar hadden gemaakt volledig uit de voorstelling werd

¹⁴ Thomas Mann, 'Deutschland und die Deutschen' (1938-1945), in: *Essays Bnd. 2*, Fischer Verlag; Frankfurt am Main 1993-1997

¹⁵ Martin Heidegger, *Over Denken, Bauen, Wonen* (1954) Vier Essays, SUN; Nijmegen 1985

¹⁶ Hartmut Bitomsky, 'Reichsautobahn', in: Pirschat, J. (hg) *Die Wirklichkeit der Bilder, der Filmemacher Hartmut Bitomsky*, Edition Filmwerkstatt; Essen 1992

¹⁷ Sigfried Giedion, *Ruimte, Tijd en Bouwkunst*, Wereldbibliotheek; Amsterdam 1954

Norman T. Newton, *Design on the Land: The Development of Landscape Architecture*, The Belknap Press of Harvard University Press; Cambridge, MA 1971
Michelle Provoost, *Asfalt, Automobilität in de Rotterdamse stedenbouw*, Uitgeverij 010; Rotterdam 1996

¹⁸ Georg Fritz, *Strassen und Bauten Adolf Hitlers*, Verlag der Deutschen Arbeitsfront; Berlin 1939

15 Gustave Moreau, De verschijning, 1876

16 De filmcamera is gemonteerd op een machinegeweer. Opname en machinegeweervuur interfereren. De bediening van het wapen bevindt zich onder de camera.

17 Edward Steichen, After attack, 1918

18 Georges Bracque, Man met gitaar, 1911



15



16



17



18

verdrongen teneinde de snelweg te kunnen beschouwen als integraal onderdeel van het landschap zelf. (afb. x)

‘We leven in een technologisch tijdperk en hoe erger dat wordt, hoe meer we ernaar streven om terug te keren naar de natuur.’

Welke natuur? Het pastorale landschap dat de Duitse autorijders werd aangeboden was namelijk net zo kunstmatig als de weg zelf. Het tracé van de Autobahn werd met het oog op zijn mogelijke ‘natuurlijke’ schoonheid heel nauwkeurig vastgesteld na uitvoerige terreinverkenningen vanaf de grond en uit de lucht. Monotonie werd bestreden met rollende curven. Ze werden zo gecombineerd dat er nergens een recht stuk was van meer dan acht kilometer. Met dit thema hebben ook de ontwerpers in Nederland zich diepgaand beziggehouden. Hun studies leidden in de jaren zeventig tot de uitvinding van de zogenaamde tangente-methode. Met een eenvoudige rekentechniek konden series van curven in het verticale en horizontale vlak worden gecombineerd zonder knikken en rechtstanden en zonder gebruik te maken van geschakelde cirkelbogen.

De rollende curve was de persoonlijke verdienste van rijksbouwmeester Fritz Todt die rechtstanden verbood en de curvilineariteit als ontwerpnorm voorschreef.¹⁹ Om het landschap beter te kunnen ervaren werden de tracés aanvankelijk aangelegd op een dijklichaam. Alleen benzinepompen mochten bij de weg staan. Andere gebouwen werden geweerd of op een afstand geplaatst, zodat ze ‘niet de mooiste kwaliteit van de weg zouden beschadigen: de directe blik op het natuurlijke landschap.’

Parkeerplaatsen werden aangelegd op aantrekkelijke locaties waar de automobilisten konden genieten van het uitzicht op de omgeving. Beroemd is de parkeerplaats bij de brug over de Saale.

In het traject tussen München en Salzburg werd de weg 24 kilometer omgelegd langs Irschenberg vanwege het uitzicht op de Alpen. Dit stuk weg werd bekend door een amateur-fotograaf die een prijsvraag had gewonnen over de ‘mooiste autoweg’.

Ontsienderende reclameborden, waartegen in Nederland Overdijkink in het geweer kwam, werden in Duitsland al spoedig het onderwerp van politieke acties van de Duitse Heimat-beweging. Zij keerden zich tegen de ‘smakeloze kapitalistische reclametechnieken’ die het landschap besmetten.²⁰

Om de belangen van de inpassing van de weg in het landschap te dienen wees Todt aan iedere bouwplaats een landschapsadvocaat toe.

De volgende stap met betrekking tot het landschap en de schoonheid van de weg werd gezet door Alwin Seifert. Hij was een prominente landschapsarchitect die samenwerkte met Fritz Todt. Tot ver na de oorlog heeft hij invloed gehad op de Nederlandse landschapsarchitecten die betrokken waren bij het snelwegontwerp in dit land. Seifert voegde aan het landschapontwerp de notie toe van de identiteit die hij begreep als: geworteld in de bodem. Zijn *Bodenständigkeit* gaf aanleiding om ‘natuurlijke’ omgevingen te construeren die bovenal streekeigen en in zijn concrete geval dus Duits moesten zijn.²¹ Seifert regionaliseerde het landschapontwerp door planten te kiezen die hoorden bij de biotoop ter plekke. In Duitsland had dit tot gevolg dat planten vermeden werden die niet thuishoorden in de biotopen van het nationale territorium. Met deze houding oefende Seifert natuurlijk kritiek uit op het principe van de supranationaliteit in de landschapsar-

chitectuur. We gaan er hier niet dieper op in en verwijzen naar de literatuur.²² Om dezelfde reden zochten zijn geestverwanten hier te lande zoals Overdijkink en later Huizinga en Zuurdeeg aansluiting bij de Nederlandse natuurlijke omgeving, of specifiek, bij de biotoop van de regio. Men moest geen bomen planten die niet pasten bij bodem en streek, eiken horen niet thuis in de polders en op de klei, populieren wel. Een vage echo van het regionalistische denken van Seifert horen we in het werk van Francine Houben, voormalig hoogleraar mobiliteitsaesthetiek, die zoekt naar de pedagogische en culturele potenties van een landschap dat geoptimaliseerd is in zijn Nederlandsheid. Daarbij grijpt ze over Seiferts ‘*Bodenständigkeit*’ heen ook terug op de grote canon van de vaderlandse geschiedenis door de wegen namen te geven als Erasmuslijn en Rembrandtlijn en door te spreken over uitzichten zoals die beroemd geworden zijn door de Hollandse landschapschilderkunst. We hebben het aan Seifert te danken dat diep in het discours over de mooie snelweg zich een unieke *völkische* trek heeft genesteld die er nooit meer uit is verdwenen.

In de tijd dat Seifert samenwerkte met Todt ging men er toe over om van tevoren een brede bermstrook te reserveren, de zogenaamde Pücklerstreife, die vervolgens synthetisch werd behandeld. Kunstmatige boscoulisten werden aangeplant, gebouwen in de diepte van het landschap werden voorzien van afscherpende bosschages, of ze werden gesloopt. Soms werd de weg omringd door kunstmatig aangelegde landschapskamers, open ruimten, zichtbaar vanaf de weg, die omzoomd waren met bosranden en coulisten.

Over de ‘inpassing’ merkte Todt op:

‘Al in de ontwerpfasen werd er veel aandacht besteed aan de perfecte inplanting van de weg in het Duitse landschap. Het is de pioniersarbeid geweest van de bouwers van de Autobahnen van het Derde Rijk, dat ze niet alleen functionele wegen hebben aangelegd, maar vooral ook mooie ... Een organisatie van de weg die leidt tot een volledige adaptatie aan de natuur, is de beste.

De mooie wegen trekken verkeer aan als magneten. Maar de nieuwe wegen, de wegen van Adolf Hitler, geven ook uitdrukking aan een nieuw kenmerk van het Duitse landschap. De open weg trekt de blik naar zich toe. Oorsprong en doel worden helder. Na enige tijd zal het Duitse volk door deze grote routes ertoe aangezet worden om ook zelf in grotere ruimten en dimensies te denken dan ze tot nu toe hebben gedaan.’²³

De zuiging van de weg en de psychologische consequenties zoals het zwellen van het ego en het krimpen van het territorium zijn het gevolg van een gecontroleerde visuele ervaring. Wanneer de automobilist langs de lanen snelt ‘openbaren zich achter elkaar nieuwe beelden aan hem. De automobilist ervaart de ruimten van het landschap als een spannende opeenvolging van nauwe en ruimere uitzichten’, noteerde Hans Lorentz, in ‘Die Mitarbeit der lebendigen Natur’.²⁴

Met name de ontwerptechniek van de landschapskamer speelt in op dit abstracte effect van vernauwing en verwijding. Bij dit ontwerp-principe gaat het om een soort muzikaal of ritmisch effect. Het weten van de mooie weg calculeert dus ook voorbij de symbolische en semantische betekenissen. Het samenspel van de landschapskamer, als vorm die verwijdt en de begeleiding van de weg met groen, als vorm die vernauwt, vraagt van de automobilist geen cognitieve interpretatie, maar speelt in op een subliminale beleving die het kan stellen zonder de actieve deelname van het

¹⁹ Franz W. Seidler, *Fritz Todt, Baumeister des Dritten Reiches*, Hebrig; München und Berlin 1986

²⁰ Zie: ‘Kampfwoche gegen die Verschandelung der Heimat’, *Völkstum und Heimat* 1 (April 1934)

²¹ Alwin Seifert, ‘Die Wiedergeburt des Landschaftsgebundenen Bauens,’ in: *Die Strasse* 17 (September 1941)

²² Joachim Wolschke – Bulmahn en Gert Groening, ‘The ideology of the Nature Garden: Nationalistic Trends in Garden Design in Germany in the Early Twentieth Century,’ in: *Journal of Garden History* vol. 12 no. 1 (1992)
Voor de samenwerking tussen Seifert en Todt, zie: Seidler, *Fritz Todt* etc. en Alwin Seifert, ‘Die Wiedergeburt landschaftsgebundenen Bauens,’ in: *Die Strasse* 17 (September 1941)

²³ Fritz Todt, *Die Strassen Adolf Hitlers*, hg. Dr. Otto Neumann, Hermann Hilger Verlag; Berlin und Leipzig 1939

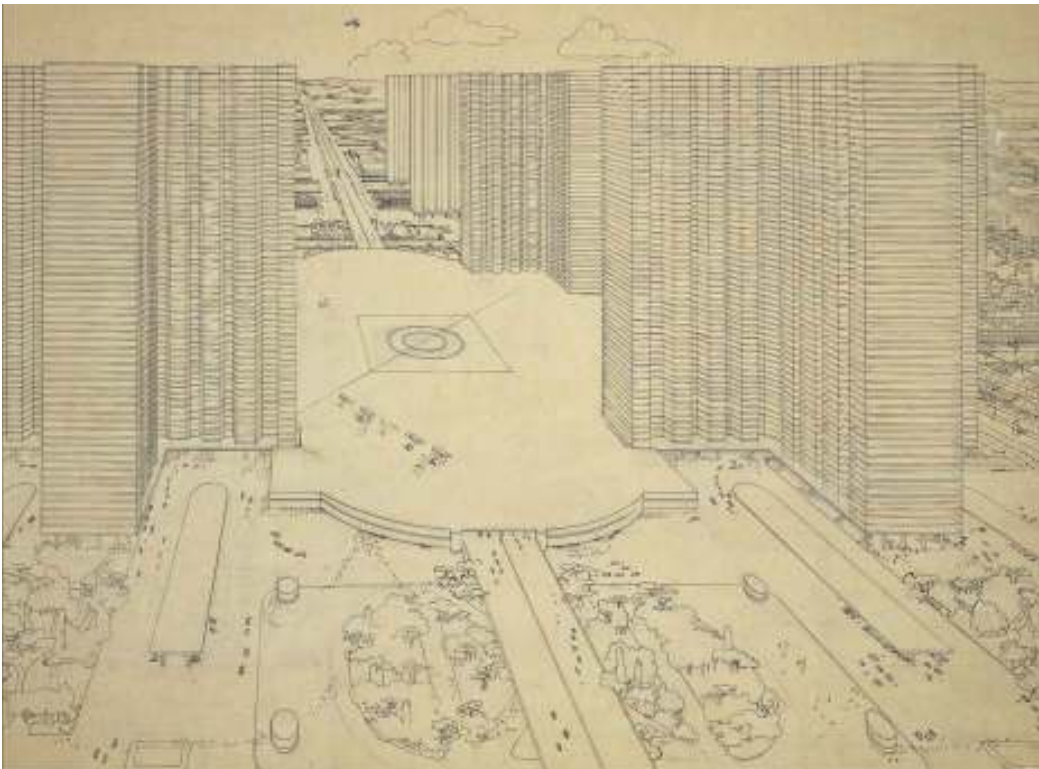
²⁴ Hans Lorentz, ‘Die Mitarbeit der lebendigen Natur,’ in: *Die Strasse* (1941)



19

19 Antonio Sant' Elia. Vliegveld en treinstation met roltrappen en liften op drie straatniveaus, 1914; uit zijn project De nieuwe stad

20 Le Corbusier. Hedendaagse stad met drie miljoen inwoners, 1922



20

137

bewustzijn. De schoonheid van de snelweg ligt dan in het ritme van de afwisseling van de ruimten, en het ritme wordt een gevoel, van spanning... ontspanning... Landschapskamers zijn in Nederland geconstrueerd in het uiteindelijke ontwerp van rijksweg 6 rond Lelystad en maken een belangrijk bestanddeel uit van het ontwerp dat Niek Zuurdeeg – de laatste geschoolde leerling van Alwin Seifert in Nederland – maakte voor rijksweg 50 bij Renkum. We zien de inzet om spanningswisselingen aan te brengen ook terug in het schetsontwerp dat Cornelis van Eesteren maakte voor de Ceintuurparkweg in Amsterdam.

‘In het paardentijdperk zal men niet zoveel naar de weg gekeken hebben. Wie niet zat te suffen keek om zich heen en hoefde slechts nu en dan de besturing te controleren. De weg zelf was meer een tijdsfactor dan een visueel element.

De autobestuurder van nu kijkt noodgedwongen veel naar de weg. (...) Ook de bestuurders hebben de neiging veel voor zich uit te kijken, omdat de snelheid bij het opzij zien vermoeiend werkt en men een stijve nek krijgt. De vorm van de weg is dus in letterlijke zin een in het oogvallende zaak geworden.’ (Huizinga, 1971)²⁵ De weg valt in het oog door de voorruit van een auto, d.w.z. vanuit een kleine kamer die uitgerust is met een bevrijde stoel. Iedereen kijkt dezelfde kant op. Autorijden wordt zoiets als filmkijken, of actueler: televisiekijken. Auto en weg treden toe tot de zevende kunst: onbezielden objecten worden met een heftige beweging tot leven gewekt. De specifieke kwaliteit van auto en weg is voortaan die van een comfortabele en regelbare projectiemachine, waarbij de snelheid van de film geregeld wordt met het gaspedaal.

Kijken vanuit de auto is niet hetzelfde als kijken vanuit de trein. Op de Autobahn en op de parkway werd het rijden niet ervaren als tijdverlies maar als een licht geëxalteerd vliegen. Auto en weg hebben dan het oorspronkelijk geweld van de snelheid met hun wederzijdse vormgeving getemd. In hun samenspel zijn ze comfortmachines geworden.

Feitelijk wordt er niet gereden door het landschap, maar wordt het opengescheurd. Niet meer aan de schokken, de wind of het lawaai merkt men hoe hard men gaat, maar uitsluitend nog aan het tempo waarmee de afwisselende scènes op de voorruit worden gesmeten en het oog treffen.

Deze kick gaat symbool en semantiek te buiten. Als ervaring geeft het ook uitdrukking aan de diepgaande scheiding van de omgeving die veroorzaakt wordt door de tussenkomst van een machine die we overigens moeten opvatten als een gecombineerde machine van auto en snelweg. Samen maken ze het grote voertuig dat onze zinnen vervoert.

De representatiemachine en haar verleiding

Het Duitse Autobahnproject gaf in wezen geen antwoord op de vraag naar mobiliteit en bevredigde niet een behoefte aan beweging. Hoogstwaarschijnlijk was het ook geen voorziening met een eenduidige functie, maar functioneerde het vooral als een representatiemachine. Het bood uitzicht op het landschap en het verzoende techniek en natuur op een manier die iedere verwijzing naar menselijk handelen en arbeid uitsloot. Dit spoor loopt dwars door de angelieke theorie van het snelwegdesign in Duitsland, de Verenigde Staten en ook in Nederland tot op de dag van vandaag.

Hier stuiten we op een merkwaardige overeenstemming tussen de ingenieursethieten van de Autobahn en protagonisten van de moderne beweging, die zich laat onderzoeken aan de hand van

fotografen uit de traditie van de Neue Sachlichkeit zoals Albert Renger-Patzsch en August Sander. Dit is temeer van belang omdat de esthetiek van de Nieuwe Zakelijkheid zich er voor leent om ingelijfd te worden bij een ingenieursethiek van de functionaliteit. In zijn inleiding bij *De Kunstwerken van Rijkswaterstaat* (1993)²⁶ legt Koos Bosma uit dat de veelheid aan vormen die Rijkswaterstaat in de twintigste eeuw heeft voortgebracht gereduceerd kunnen worden tot een beperkt aantal typen. De vormen zijn namelijk zo drastisch gereduceerd dat alleen de essentie van de functie nog uit hen spreekt. Ze dwingen nog wel ontzag af, maar doen dat door ongenaakbaar hun functie te demonstreren. Bosma vindt dit een vorm van zelfcensuur die pronkzucht, arrogantie, frivoliteit, overtollig ornament, decoratie of iconografisch programma tot verboden terrein verklaart. Anderen zoals Harm Tilman, hoofdredacteur van *de Architect*, willen de discussie over de mobiliteitsethiek afsluiten met een pleidooi voor de zuivere functionaliteit. Door nader te onderzoeken wat precies de rol is geweest van Neue Sachlichkeit in relatie tot de Duitse Autobahnen kunnen we deze posities misschien in een ander daglicht stellen.

De term Neue Sachlichkeit werd in de periode na 1924 gebruikt om de nieuwere kunst van de Weimarrepubliek te onderscheiden van de vroegere vormen van het expressionisme. In de fotografie duidde ze op een esthetiek die uitblonk met een heldere, scherpe en precieze weergave, opnames vanuit ongewone standpunten, in close-up, of vanaf grote afstand, kleine detailuitsneden inplaats van een geheel, het geïsoleerd weergeven van bepaalde kenmerken, nadruk op het materiaal van het oppervlak en op de abstracte structuur. Dit geheel resulteerde in uiterst esthetische beelden die eerder een technische en mechanische indruk maakten dan een menselijke.²⁷

Uit de foto's die in de jaren dertig in Duitsland gemaakt werden van de autosnelwegen en de bruggen spreekt een voorkeur voor wegluchtende perspectieven, vogelvluchtaanzichten en luchtopnamen, verticaal, of diagonaal georganiseerde composities en vooral ook voor de afwezigheid van de menselijke gestalte. Het is precies deze esthetiek, die geassocieerd wordt met de Neue Sachlichkeit.

De hoofdvertegenwoordiger van deze stijl, Albert Renger-Patzsch, publiceerde foto's in *Die Strasse*, het tijdschrift van de Reichsautobahn. (afb. 25) Uit zijn Strijkijzers voor de fabricatie van schoenen uit 1926 blijkt dat de visuele strategie van Renger-Patzsch zich kenmerkt door het in serie plaatsen van industrieproducten wat enthousiast werd opgepakt door adverteerders. (afb. 26) Walter Benjamin had bezwaren tegen deze vorm omdat ze een onverhulde lofzang was op de warenvorm.

De vlekkeloze objectenwereld van dergelijke foto's zou de werking versterken van de op productie gerichte machine-esthetiek die heerste tijdens de rationaliseringsgolf van de jaren twintig van de vorige eeuw. Benjamin richtte zijn kritiek met name op het boek dat Renger-Patzsch in 1928 publiceerde onder de naam: *Die Welt ist schön*. Zijn aangrijpingspunt was de creativiteit: 'Het creatieve in de fotografie is haar uitlevering aan de mode. 'De wereld is mooi' – zo luidt haar devies. Daarin ontmaskert zich de houding van een fotografie, die elk conservenblik in verbinding kan brengen met het Al, maar die niet bij machte is één van de menselijke verbanden te vatten, die er in samenkomen, en die daarmee nog in haar dromerigste onderwerpen meer een voorbode van hun verkoopbaarheid is, dan een middel dat inzicht verschaft.

²⁵ Ir. K.E. Huizinga, De vorm van de weg, preadvies ir. Huizinga, NW-congresdag 1971

²⁶ Koos Bosma, *De Kunstwerken van Rijkswaterstaat*, Uitgeverij 010; Rotterdam 1993

²⁷ Herbert Molderdings, 'Urbanism and Technological Utopianism; Thoughts on the Photography of Neue Sachlichkeit and the Bauhaus', in: David Mellor (ed.), *Germany: The New Photography 1927-33*, Arts Council of Great Britain; Londen 1978
O.c. Edward Dimendberg, 'The Will to Motorization – Cinema and the Autobahn', in: Jeremy Millar and Michiel Schwarz, *Speed – Visions of an Accelerated Age*, Londen en Amsterdam 1998



21



22

Omdat evenwel het ware gezicht van deze fotografische creativiteit de reclame, of de associatie is, is haar rechtmatige tegenhanger de ontmaskering of de constructie. Want de situatie is daarom zo gecompliceerd, omdat minder dan ooit alleen maar een 'weergave van de realiteit' iets over realiteit zegt.²⁸ Benjamin gaf daarom de voorkeur aan het surrealisme dat de kunstmatigheid in de fotografie heeft voorbereid en fotomontages zoals die van John Heartfield mogelijk heeft gemaakt.

De Neue Sachlichkeit identificeerde schoonheid met 'tweede natuur', mechanische adequatie en technische vorm. Haar artistieke en literaire uitingen werden erg populair in het Duitsland van na de grote crisis omdat ze het concrete verheerlijkten, het ding dat geen sociale relaties kende, geen geschiedenis had en dat het verlangen van de mensen met zijn aura van buitentijdelijkheid tot rust zou kunnen brengen. De mystiek van de techniek, van de productie, de efficiency, en het romantische vertrouwen in de snelheid en het geronk van de machines, behoorden allemaal tot de cultus van het Sachliche.²⁹ In de jaren twintig van de vorige eeuw konden alle producten, van frituurpan tot versnellingsbak, tentoongesteld worden omdat ze allemaal rekenschap gaven van economische vorm, efficiency in het ontwerp en mathematische precisie. Naarmate het moderne design meer aspecten van het dagelijkse leven ging bestrijken nestelde zich in de sociale verhoudingen een wereldbeeld dat het vertrouwen in het technisch kunnen bevestigde. Baudrillard zag in het design een escalatie van de politieke economie. Het veranderde producten in objecten die een evidente rol gingen spelen in het sociale verkeer. Een 'object' is een product dat niet alleen een functie vervult, maar dat ook een rol speelt in de communicatie tussen de mensen. Objecten ontleen hun betekenis en hun waarde niet alleen aan hun functionaliteit, in de zin dat ze inwisselbaar zijn voor andere objecten met dezelfde functie, maar ze kennen ook een 'tekenwaarde', een soort maatschappelijke ruilwaarde die ze ontleen aan hun positie op de statusladder. Hierbij speelt de merknaam of de naam van de ontwerper een belangrijke rol. Om kort te zijn: jouw 'objecten' bepalen wat je waard bent in het sociale verkeer.³⁰

De foto's die Renger-Patzsch maakte vanaf de late jaren twintig en gedurende de jaren dertig tenderden naar de verheerlijking van het concrete object, niet in het minst vanwege de opdrachten die hij kreeg van industriëlen. Hij werkte mee aan publicaties met titels als: *Wegweisung der Technik Werkbundbücher Band I* (1928), *Eisen und Stahl* (1930) en *Leistungen der Deutschen Technik* (1935). In deze boeken manipuleerden zijn foto's de betekenis van de zuiver technische onderwerpen zoals de motorassemblagehal in de motorenfabriek van Zündapp in Neurenberg, door hen weer te geven als bezielde en organische vormen. In *Die Welt ist schön* (1928) draait alles om de vergelijking tussen en de gelijkstelling van industriële objecten enerzijds en bomen en dieren anderzijds. (Afb. 26) Hugo Sieker, een bewonderaar die reeds vroeg de isomorfie tussen de bezielde en de onbezielde vormen in het werk van Renger-Patzsch was opgevallen, schreef in zijn boek *Absoluter Realismus* (1928):

'Deze fotografie onthult de natuur intenser, dan ze zichzelf onthult – precies omdat het in een geconcentreerde selectie aanbiedt wat de natuur in haar overvloed verbergt'.

'De natuur is het model van het functionele', luidt het esthetische principe van het werk van Renger-Patzsch in de jaren dertig. Een

ander waarnemer noteerde: 'De orde van het wetmatige heerst in het hart van het hedendaagse Kunstwollen. Structuur en niet stemming bepaalt de voorstelling.'

In *Die Form*, het tijdschrift van de Deutsche Werkbund, lezen we: 'De natuur zelf scheidt de kunst. Hier regeert een vormwil die diepgaand soeverein is, zelscheppend ... Een zichzelf-versterkende vormwil, die alle organismen stuurt en leidt, moet erkend worden als een feit. Nu is het nodig om meer diepgaand het effect van deze 'logos', zijn kunstzinnige principe, te begrijpen. Daartoe wil ik de volgende claim leggen: in de natuur wordt dezelfde stilistische opvolging gevonden als in de kunst; een welomlijnd ritme regelt de menselijke scheppingen van onze cultuur en hetzelfde ritme kan duidelijk herkend worden in de structuren waarin de natuur zichzelf naar voren brengt.'³¹

Hoewel de foto's van Renger-Patzsch de esthetiek van de machinale productie promootten, vestigden ze in dezelfde mate de aandacht op de natuur. Diens ritmes, essentiële vormen en logos werden op een calculerende manier beconcurrerd door zijn foto's. Zijn werk stond op een scheidslijn: aan de ene kant werden de dingen organisch gemaakt en bezielde, aan de andere kant maakten zijn beelden de natuurlijke omgeving technisch. Planten, dieren en landschappen werden opgenomen in een visuele orde die afgedwongen werd door de 'vormwil' van het machinetijdperk. Techniek en natuur versterkten elkaar, verzoenden zich met elkaar in een spiraal van zelfreferentiële bepalingen waarbij de ene vorm de andere legitimeert: de natuur drukt de technische vormwil uit en de industrie scheidt een esthetisch sublieme tweede natuur.

In het functionalisme van de Neue Sachlichkeit spiegelt het functionele object zich in de natuur en omgekeerd terwijl natuur en product allebei voortgebracht worden door een algemene creativiteit.

Vanaf het allereerste begin kunnen we een bondgenootschap waarnemen tussen de expressionistische designprincipes van de snelweg en Neue Sachlichkeit met haar manier van representeren in foto en film. Deze combinatie heeft een diep maatschappelijk bewustzijn gesticht van de mobiliteitsaesthetiek die in ons mediatijdperk nooit alleen door het technische object zelf tot stand had kunnen worden gebracht.

Het idee van de algemene creativiteit zorgde ervoor dat in de fotografische voorstellingen allerlei aspecten van stoffelijkheid en maken systematisch werden uitgewist, of uitgesloten. In de jaren dertig ondergingen het historische karakter en het geweld waarmee de weg werd aangelegd en dat ze later ook op haar omgeving uit zou oefenen dit lot. Misschien wel in navolging van de fotografie deed het concept van de 'natuurbouw' zijn intrede in de praktijk van de wegaanleg, in Duitsland, maar ook in Nederland: 'Een mooie weg is een weg die er uitziet alsof hij natuurlijk is, alsof hij niet is gemaakt door mensenhand.' (J.A. Bleijs 1972)³² Het werd de gewoonte om met kunstig graafwerk en listige buldozertechnieken het terrein rond de weg zo te behandelen dat de sporen van de technische inspanningen onzichtbaar werden.

Op de foto's werden de formele verhoudingen tussen de elementen van de snelweg zodanig in de compositie verwerkt dat ze macht, maar ook een geruststellende betrouwbaarheid uitstraalden, waardoor hun extatische en meeslepende coëxistentie met de natuur verhevigd werd. De esthetische snelweg van de jaren dertig werd weliswaar erkend als transportmachine, maar dan wel als een die er met zijn hele wezen naar verlangde om landschap te worden, net zoals het robotjongetje in Artificial Intelligence van

²⁸ Walter Benjamin, 'Kleine geschiedenis van de fotografie' (1931), in: Walter Benjamin, *Het kunstwerk in het tijdperk van zijn technische reproduceerbaarheid* (1973), SUN; Nijmegen 1985

²⁹ Anson Rabinbach, 'The Aesthetics of Production in the Third Reich', in: *International Fascism: New Thoughts and New Approaches*, Sage Publications; Londen, Beverly Hills 1979

³⁰ Jean Baudrillard, 'Design en omgeving of de escalade van de politieke economie', in: Arie Graafland en Harm Tilman (red), *Ontwerp & theorie*, Delft 1981 Or. 'Design et environnement ou l'Escalade de l'économie politique', in: Jean Baudrillard, *Pour une critique de l'économie politique du signe*, Gallimard; Parijs 1972

³¹ Rudolf von Delius, 'Kunstform und Naturform', in: *Die Form* vol. I, no. 6 (Maart 1926)

³² Ir. J.A. Bleyss, Hoofd Afdeling Verkeerswegen van de Inspectie Landschapsbouw van Staatsbosbeheer, 'Het milieu van de weg. Het landschap langs de onlangs geopende rijkswegen 15 en 75', in: *Land en Water*, nr. 5 (1972)



23



24

23 August Sander (foto). Reichsautobahn bei Neandertal, 1936

24 Saalebrücke bij Hirschberg / Reichsautobahn Berlin-Bayreuth, ca. 1936

Steven Spielberg ernaar verlangt om mens te worden. Deze huntering is treffend tot uitdrukking gebracht door August Sander in zijn foto van het viaduct in het Neandertal uit 1936. (afb. 28)

Renger-Patzsch en Sander hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van een esthetische theorie die aanstuurde op de synthese van techniek en natuur. Hun werk stimuleerde de culturele onderneming om autosnelwegen te presenteren als vitale organismen die vanuit zichzelf groeiden door het landschap. Dankzij deze voorstelling van zaken werd het publiek verleid om zich te identificeren met een krachtig object dat ogenschijnlijk buiten het ik, buiten de cultuur, buiten de geschiedenis en buiten de politiek stond en staat. Een object dat er gewoon nou eenmaal zonder meer is.

‘Zowel het esthetische ogenblik, een soort van epifanie, of Godwording van het ding, en de perceptuele identificatie met het ding – een identificatie die plaatsvindt in het esthetische ogenblik, en er inderdaad ook door bevorderd wordt – hebben dezelfde opmonterende eigenschap: de notie, dat het geësthetiseerde object op zijn beurt het subject kan esthetiseren, of transformeren, door hem het gevoel te geven vernieuwd, of herboren te zijn.’ (Donald Kuspit, *Joy before the object* 1993)³³

Albert Renger-Patzsch heiligde de objecten. Marianne Bieger ziet zijn foto's als pogingen om uitdrukking te geven aan energie en kracht. Van welke aard is die energie? Zij stelt dat de beeldcompositie van fabriekshallen bijvoorbeeld lijkt op die van perspectiefschilderijen uit de vroege renaissance. Het gaat hier meer om de overeenkomst in de betekenis, dan in de vorm. De centraal-perspectivische symmetrische weergave van een ruimte in de renaissance was meer dan een nieuwe methode om haar werkelijkheid weer te geven. Ze had ook een symbolische betekenis en vormde als retorische beeldformule, als ‘Pathosformel’, een decor voor betekenisvolle handelingen die voorheen geplaatst werden voor een gouden achtergrond die vaak de hemel, of in ieder geval een ruimte van het licht voorstelde. Renger-Patzsch neemt deze centraal perspectivische ruimte over en gebruikt haar als een beeldmiddel, als een metafoor om een soortgelijke hogere waarde toe te voegen aan een aardse, zo niet technische voorstelling. Samen met de uitbanning van mensen wordt de op de foto weergegeven ruimte zo bevrijd van haar alledaagse functie, om te verschijnen als ‘ideaal’.³⁴

In de Neue Sachlichkeit ‘gaat het om aanbidding, autoriteit, de aanspraak op eeuwigheid, (...) het gaat om representatie, niet om functie.’³⁵ Of, zoals Kuspit zegt in *Joy before the object*: ‘Renger-Patzsch (...) leek de camera eerder te beschouwen als iets ‘mystieks’, dat wil zeggen: als een openbaringsinstrument, een manier om de dingen vroom te aanbidden.’³⁶

Op alle foto's en in alle films die in de jaren dertig en ook nog daarna gemaakt zijn van de autosnelweg schittert het technische object, badend in een hemels licht, dat overigens zonder bezwaar verward mag worden met het licht van de toekomst. Het is de aanraking van de hemel die verjongt ... Touched by Heaven.

Om de verjonging door en de jeugdigheid van de Autobahn te demonstreren heeft Bitomsky in zijn overigens prachtige documentaire Reichsautobahn de propagandafilm Schnelle Strassen opgenomen. De landweg is ouderwets, want rijden op de landweg is arbeid. Op de snelweg kan men ‘reizen’, want hier is het rijden een vorm van nietsdoen. Dankzij de dragende en zijgende in-

spanning van de weg en de schokbreker worden auto en inzittenden gespaard. Een dichter bezingt de snelweg als de laatste schoonheidscorrectie van de schepping:

‘Ze voegt zich in het geheel met de vanzelfsprekendheid van de natuurlijke vorm, zoals elders de loop van de rivier dat doet, ze lijkt op een magisch lint dat in een zekere nacht naar beneden kwam uit de hemel en zich zachtjes neervlode over berg en dal.’

De autosnelwegreizigers zitten al uitgerust en fris aan het ontbijt, als hun concurrenten die de landweg hebben genomen, buiten adem aankomen: ‘We hebben gereden als gekken, het ging gewoon niet sneller.’³⁷

Uit voorgaande dringt zich een merkwaardige conclusie op. Hoewel we weten dat de snelweg zich uitstrekt in het horizontale vlak – welk technisch werk is er horizontaler dan een snelweg? – wordt haar (culturele) betekenis geheel bepaald door de verticale as tussen hemel en aarde. Hier is het engkundig weten natuurlijk kind aan huis. Een esthetica die de mens wil ‘opmonteren’ en ‘verjongen’ door krachten te situeren in de ongedeelde ruimte van natuur en technisch werk begeeft zich in een domein dat voorheen gereserveerd was voor religie en mystiek.

Haar verleiding ligt in de magische belofte van verjonging door een tekenvorm die het oneindige present stelt op aarde. Walter Benjamin noemde hem de symbolische vorm.

Mens, machine en wereld

Autorijden en panoramische sequenties waarnemen doen we in een disjunctieve ruimte. Ondanks de schijn van het omgekeerde zijn automobilist en landschap eerst gescheiden, om daarna weer verbonden te worden. Tussen hen staat het grote voertuig dat toont en jaagt.

De Amerikaanse techniekfilosoof Don Ihde ontwikkelt in zijn postfenomenologie³⁸ de gedachte dat wij altijd verbonden zijn met onze wereld en er nooit los van komen. We zijn wat we zijn vanuit de manier waarop we in onze wereld aanwezig zijn en de wereld is op de manier waarop wij hem waarnemen en ervaren. Wij kunnen niet op onszelf bestaan; we zijn altijd gericht op en aanwezig in onze wereld. De tendens om ons van de wereld te verwijderen, of de situatie dat wij en de wereld allebei afwezig zijn voor elkaar, zoals boven besproken is in verband met de treinreis, is in deze definitie inbegrepen. De wereld-op-zich bestaat alleen in relatie tot ons, die haar dan uitsluiten. Volgens Don Ihde maken mens en wereld elkaar in en door hun onderlinge verhouding. In en door deze verwevenheid worden we wat we zijn. Onze ‘subjectiviteit’ als waarnemer en de ‘objectiviteit’ van onze wereld krijgen gestalte in hun wederzijdse betrokkenheid. Nu is de auto een machine en de autosnelweg een voorziening die samenspannen in het grote voertuig dat zich nestelt tussen ons en onze wereld. Van dit grote voertuig gaat een bemiddelende werking uit. In het bovenstaande hebben we al uitgebreid stilgestaan bij de bemiddelende werking van de trein en de autosnelwegen van de jaren dertig en later. De postfenomenologie stelt dat er meerdere typen bemiddeling zijn: de inlijving en de alteriteitsrelatie.

Bij inlijving verdwijnen de apparaten en machines die we gebruiken helemaal naar de achtergrond en wat we dankzij hen waarnemen of kunnen doen gaat helemaal op in ons idee van een natuurlijke wereld.

Wie een spijker in de muur slaat is helemaal bezig met die spijker en niet met de hamer. Werktuigen maken het mogelijk om iets bijzonders te doen, maar trekken daarbij niet onze aandacht. Met

³³ Donald Kuspit, ‘Albert Renger-Patzsch, a critical – biographical profile’ in: *Albert Renger-Patzsch, Joy before the object*, New York; the J. Paul Getty Museum 1993

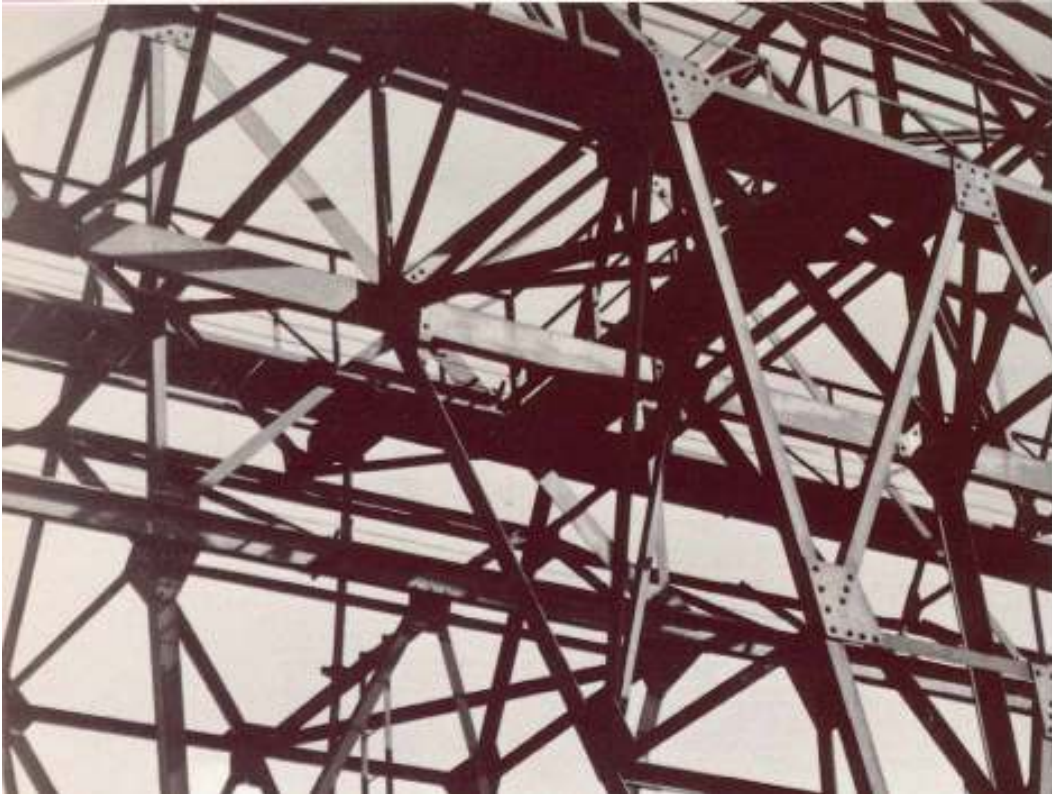
³⁴ Marianne Bieger, ‘Uitdrukking van energie en kracht, de industrie foto's van Albert Renger-Patzsch, in: *Archis* 9 (september 1993)

³⁵ Jörg Boström, ‘Fabriekbau und Fotografische Interpretation’, catalogus bij de tentoonstelling Industrie-architektur in Bielefeld. Geschichte und Fotografie, 1987

³⁶ Donald Kuspit, ‘Albert Renger-Patzsch, a critical – biographical profile’ in: *Albert Renger-Patzsch, Joy before the object*, New York; the J. Paul Getty Museum 1993

³⁷ Hartmut Bitomsky, ‘Reichsautobahn’, in: Pirschat, J. (hg), *Die Wirklichkeit der Bilder, der Filmemacher Hartmut Bitomsky*, Essen: Edition Filmwerkstatt 1992

³⁸ Peter Paul Verbeek, ‘Don Ihde. De relatie tussen mens en techniek’, in: Hans Achterhuis (red.), *Van stoommachine tot cyborg. Denken over techniek in de nieuwe wereld*, Ambo; Amsterdam 1997



25

25 Albert Renger-Patzsch, Stalen vakwerk

26 Albert Renger-Patzsch, Strijkijzers voor de fabricatie van schoenen, 1926

27 Albert Renger-Patzsch, Slangenkop, 1926



26



27

een hamer kun je timmeren – hij bemiddelt de relatie tussen een timmerman en de spijker – maar krijgt geen bewuste aandacht van de timmerman. De hamer wordt ‘ingelijfd’ en transmuteert tot een verlengstuk van zijn lichaam. Je timmert niet op je hamer, maar met je hamer, op een spijker. Hetzelfde geldt voor voorwerpen waarmee we waarnemen. Een bril, een sonde, een telescoop, een televisie, en in ons geval de voorruit van een auto zijn geen eindpunten van de waarneming, maar het middel ervan. Je kijkt niet naar je bril, maar naar de wereld, door je bril heen. De relatie tussen mens en wereld vindt plaats dwars door een artefact heen, waarbij deze relatie zowel de wereld, als de mensen vormt. Ter discussie staat hier de vraag naar wat het perfecte is. Is het zo dat het menselijke lichaam, zoals in de renaissance werd verondersteld, het perfecte is en het werktuig de uitbreiding, zoals ook Kas Oosterhuis graag beweert, of is de lichaam-werktuigcombinatie het perfecte en het naakte lichaam een invalide residu, zoals Paul Virilio en talloze Amerikaanse denkers stellen? Veel menselijk gedrag van de laatste tijd kan heel goed verklaard worden vanuit enerzijds de persoonlijkheidsvergroting die voortkomt uit de versmelting met de prothese en anderzijds vanuit de frustrerende ervaring uiteindelijk ‘slechts’ een organisch lichaam te zijn met alle beperkingen van dien. Maatschappelijk gezien is de norm voor het perfecte hoogstwaarschijnlijk al verschoven naar de combinatie van mens en machine waardoor wij allen ‘prothesemensen’ geworden zijn.

Tegenover de inlijving staat de alteriteitsrelatie. Waar een ingelijfde, prothesemensvormende techniek zich (ogenschijnlijk) terugtrekt uit de relatie tussen wereld en mens, eist dezelfde techniek in een alteriteitsrelatie onze aandacht op, meestal omdat ze faalt.

Bovenstaande betekent dat we de auto en de snelweg tijdens het autorijden allebei inlijven en dat pas het landschap omgeving of ‘wereld’ wordt. Als bestuurders en passagiers nemen we de wereld waar door de technische prothese van het ‘grote voertuig’ heen. Alsof we kijken door een lens of een bril. De ervaring is multisensorisch: we voelen het wegdek dwars door de banden en de schokbrekers heen, zien de buitenwereld en de andere weggebruikers door de voorruit en de spiegels, ervaren de helling van de ondergrond dwars door het wegdek heen en ervaren het oppervlak van de auto als onze eigen huid door middel van een proprioceptische waarneming, die volledig afgestemd is op de maten van ons vehikel.

Door gewenning wordt het grote voertuig een integraal bestanddeel van onze visuele belevingswereld, terwijl we de conditie daarvan als het ware ‘vergeten’. Met zijn ‘inlijving’ geeft het grote voertuig vorm aan onszelf en onze wereld. Het spreekt vanzelf dat hier meer gebeurt dan het vervullen van een functie. Door zijn functioneren heen richt het grote voertuig onze blikken dag na dag op het wonder van het dynamische landschapspanorama.

Wie echter vaak sleutelt onder de motorkap, of wie een ongeluk heeft meegemaakt kent daarnaast ook een alteriteitsrelatie met de auto.

In de roman *Crash* van J.G. Ballard³⁹ hebben de hoofdpersonen een alteriteitsrelatie met het hele systeem van het grote voertuig want ze streven naar het ongeluk en verheerlijken een techniek die zich keert tegen hun lichaam.

In de gelijknamige verfilming van *Crash* kijkt de hoofdpersoon vanuit zijn hoogbouwappartement uit op een geweldige, uitgestrekte vlakte van autosnelwegen die als een soort celebrering van de orde een onmetelijke verkeersstroom geleiden. De lichten en

het rumoer dringen ongehinderd door in zijn appartement dat iedere zweem van privacy en intimiteit verloren heeft. Hij bedrijft er de liefde in een baaierd van koplampen. ‘Het lijken er steeds meer te worden’ klaagt hij, ‘ik kan er niet meer tegen’.

In een andere scène laat een man vol trots op zijn borst het stuurwiel en de claxon tatoeëren van een Mercedes Benz. De tatoeëerster vraagt hem of hij lid is van een bende. ‘Nee’, replicceert hij, ‘Het gaat hier eerder om een profetie’.

Wij slagen erin met lichamen stand te houden in een vijandige natuur dankzij de functionele verfijning en perfectionering van een systeem waarin lichaam en techniek samenwerken. Ongevallen zijn marginaal en uitzonderlijk en wanneer ze de techniek plotseling laten verschijnen als het vreemde en het tegenoverstaande ervaren we dat als een disfunctioneel toeval. Het ongeval en de begrijpelijke wil om het te marginaliseren leiden tot de groei van een supplementair systeem dat het risico terug moet dringen en de effecten ervan moet verzachten. Ook de apparaten en instrumenten van dit supplementaire systeem worden uiteindelijk weer ingelijfd.

Het auto-ongeluk is de hoogste manifestatie van de alteriteitsrelatie, omdat de techniek dan op een indringende wijze aandacht vraagt voor zichzelf. Wij met onze cultuur beleven het ongeluk meestal als een opeenpersen, als het plotselinge krimpen van een tussenruimte en als een gewelddadige inbreuk op ruimten die we als extensies hebben toegevoegd aan het immobiele bestaan in onze huiselijke sfeer. Het ongeluk is de fatale schending van een privé domein dat wij hebben uitgebreid door de auto in te lijven.

In *Crash* is de wereld omgekeerd. Er is geen privé domein en geen huiselijk milieu. Er is alleen maar een onophoudelijke circulatie en de hele wereld bestaat uit wegen, garages, benzinepompen, vliegtuighangars, ziekenhuizen, tunnels en bruggen. Door de afwezigheid van huiselijkheid is er geen plaats voor de normale inlijvingsrelatie met technische prothesen. De alteriteitsrelatie met haar aandacht voor het falen en het ongeval heeft vrij baan. Overal is het ongeval aanwezig. Het bezet het centrum van de wereld als een elementaire en onomkeerbare figuur, als de banaliteit en de uitzonderlijkheid van de dood ineen. In *Crash* is het ongeval niet de uitzondering op de regel, maar de regel zelf. Het is de zekere toekomst van de automobilist en de getatoeëerde profetie geeft aan het autorijden zelf de opgewonden kwaliteit van het leven als een lot. Net als de dood behoort het ongeval hier niet tot de orde van het neurotische, het verdrongene, het residuele of het transgressieve, maar maakt het deel uit van de strategische organisatie van een leven dat zijn startpunt vindt in het einde: het ongeluk en mogelijksterwijs de dood.

De persoon die zijn stuur op zijn borst laat tatoeëren ziet in de auto een gewelddadige technische kracht die tot hem komt van gene zijde. Deze verschaft geen macht en leven, maar kan het lichaam wel een nieuwe verschijningsvorm geven. Deze kracht van gene zijde kan het lichaam hervormen en het zo geschikt maken om opgenomen te worden in een orde die het voltooit.

Het ongeluk, de plotselinge krimp van de allerpersoonlijkste tussenruimten, de gewelddadige inwerking van het metaal, het leer, de kunststof, het glas en het chroom kerven in het lichaam wonden die een bijzondere symbolische betekenis hebben. Waar het lichaam diepgaand verward raakt in de gewelddadige dimensies van de techniek wordt het onderworpen aan een wilde chirurgie

³⁹ J.G. Ballard, *Crash*, Londen; Vintage Press 1995/1973



28



29



30

- 28 Rijksweg 16 met Alexanderpolder, Rotterdam
- 30 Rijksweg 20 tussen Rotterdam Noord en Hillegersberg, ca. 1972
- 29 Terbregseplein, Rotterdam, ca. 1972
- 31 Kleinpolderplein, Rotterdam



31

die door dit geweld wordt uitgevoerd. Incisies, excisies, kervingen en kloven kenmerken een lichaam dat voltooid is door het merkteken van de auto in de vorm van sneden en littekens.

‘Toen Vaughan de auto de benzinepomp in reed gleden het scharlakenrode neonlicht boven de ingang over grofkorrelige foto’s van gruwelijke verwondingen: borsten van vrouwelijke teenagers waren vervormd door instrumentenpanelen, partiële plastische chirurgie van de borst ... tepels waarop sectie was gepleegd door de merkeblemen op het dashboard, verwondingen van vrouwelijke en mannelijke genitaliën veroorzaakt door stuurkolommen en voorruit tijdens de uitwerping.. (...) Op sommige foto’s was de bron van de verwonding aangegeven door een detail van het stuk van de auto dat de wond had veroorzaakt: naast een klinische foto van een gespleten penis was een handremunit te zien; boven de close up van een indrukwekkend gekneusde vulva hing de knop van een stuurwiel met daarop het embleem van de fabriek.’

Ballard tovert ons een wereld voor waar de klassieke tegenstelling tussen functioneel en disfunctioneel, en dus ook die tussen inlijving en alteriteitsrelatie verlaten is ten gunste van een radicale hyperfunctionaliteit. In de uiterste verering van de functie wordt ook het ongeluk meegenomen. Door radicaal een ongebroken functionaliteit te bevestigen en door een altijd synchrone machine van het functioneren te laten zien wordt voorbijgegaan aan de vorm van interne techniekcrisis die alleen maar kan functioneren binnen de tegenstelling tussen functioneel en disfunctioneel.

In *Crash* nemen de protagonisten deel aan een proces dat altijd loopt. Want wat normaliter een anomalie is in de verkeersstroom en een ophouding in het proces, daaraan kennen zij een evolutionair-culturele betekenis toe. Zij zien in het ongeluk de kans om het lichaam te laten voltooien door de techniek wat hetzelfde is als de initiatie in een tweede bestaan bij de primitieve volkeren.

Ballard tovert ons een wereld voor van gelijkshakelingen. Een geheim principe verzamelt verkeer, onhuiselijkheid, ongeluk, profetie, voltooiingsmythen en de klinisch-medische fotorapportage van de ombouw van het menselijke lichaam door de techniek in een verontrostende symfonie. Maar uiteindelijk deelt deze wereld zijn grondslag en mogelijkheid met die van de angelieke snelweg, die we zo makkelijk inlijven. Wat ze gemeenschappelijk heeft met de wereld van *Crash* is het oog dat geconditioneerd is door de fotocamera en de film, dat ook het oog is van de automobilist van vandaag; het cameraoog. De nevenschikkingen van *Crash* zijn niet denkbaar zonder deze ‘teruggetrokken’ blik die dan weer technisch-klinisch en dan weer dromerig gedistantieerd is. Losgekoppeld van de omgang met de alledaagse dingen en de ruimte van het menselijke handelen is deze blik ook de conditie voor het esthetische snelwegontwerp. Het cameraoog maakt integraal deel uit van de universele, gemetalliseerde en lichamelijke lagen van het verkeer en de stromen van vandaag waarin voorspelling en reproductie gelijk worden aan de gebeurtenis zelf. Waar voorheen de diepten waren van ruimte en tijd, daar heerst nu het oog van de camera: ons oog.

De ontwerkelijking van de omgeving, de virtualisering van het landschap is het gevolg van de bemiddeling van het grote voertuig. Bepaalde aspecten treden op de voorgrond en andere verdwijnen naar de achtergrond. De postfenomenologie beaamt dit met de constatering dat technische bemiddeling van de waarneming altijd een structuur instelt waarin bepaalde aspecten van de

werkelijkheid worden ‘versterkt’ en andere worden ‘gereduceerd’. De verwerking van de perceptie die daarvan het gevolg is heeft implicaties voor de manier waarop we onze wereld interpreteren en ... voor de manier waarop we in haar handelen.

‘De Autobahn brengt perspectief aan in het landschap,’ noteert Hartmut Bitomsky in het script van *Reichsautobahn*.⁴⁰

Aan het onophoudelijke voortrollen van steeds weer nieuwe vista’s voor de ogen van de automobilist heeft de snelweg het te danken dat ze een krachtige allegorie werd van continuïteit en vooruitgang. Zaken als historische teleologie en visie op de toekomst werden in haar geprojecteerd. Veel films over Autobahnen uit de jaren dertig laten met het oog op dit effect lege autowegen zien die eindeloos lijken voort te slingeren door een overigens schitterend landschap.

Terwijl de snelweg zelf overdreven naadloos werd ingeplant in het landschap, werd de automobilist overdreven nauwgezet opgesloten in de ruimte van de weg. De zuiging van het perspectief en de onophoudelijke aanwezigheid van het betonvlak in zijn uitzicht benadrukken dat hij visueel gebonden maar ook fysiek gescheiden was van zijn omgeving. Het ‘perspectief in het landschap’ oefende een zachte dwang uit tot unidirectionaliteit en continuïteit, wat voortgezet wordt in het dagelijkse leven. Wanneer we daaraan de spanningen toevoegen van de autoriteiten om in de vorm van de weg gedragscodes te verwerken zien we dat het snelwegontwerp vanaf het eerste uur ethische effecten kende die voortkomen uit de aard van de vorm zelf.

Ieder design bevat een ‘script’, een impliciete gebruiksaanwijzing, waarvan wij als weggebruikers in de loop van de tijd de code hebben leren ontcijferen en gehoorzamen, aldus de Franse antropoloog Bruno Latour. Bij script gaat het om een specifieke vorm van prescriptie: doe dit wel en dat niet! Doe dat meer, en doe dat minder! Op deze manier schrijven voorwerpen en ruimten ons voor hoe we met hen om moeten gaan. In een script vindt een ‘translatie’ van ons handelen plaats. Wat we van plan en gewend zijn om te doen wordt vertaald en omgezet in andere handelingen. We zijn bezig om door te rijden, maar een stoplicht verandert dit in ‘stoppen om te overleven’. We willen lekker hard rijden en we hebben haast, maar een drempel vertaalt dit in ‘langzaam rijden, want ik wil mijn schokbrekers sparen’. Stoplicht en verkeersdrempel hebben een ‘antscript’ dat zich keert tegen het programma van veel weggebruikers, dat overigens op een positieve manier geconditioneerd is door het script van het grote voertuig dat haast en continuïteit bevordert.

Translaties van lopende handelingen door dingen kennen dezelfde structuurcomponenten als deformaties van waarneming en interpretatie door hulpmiddelen. Er is altijd sprake van versterking en verzwakking. De Duitse Autobahnen, maar ook de parkways en de snelwegen in Nederland in de jaren vijftig en zestig kenden allemaal de invitatie, zoals Latour de versterkende translatie noemt. Het stoplicht of de verkeersdrempel onderscheiden zich door inhibitie, het ontmoedigen van handelingen. Dit met de kanteekening dat ieder script tegelijkertijd uitnodigt en ontmoedigt.

Fenomenologie en antropologie sluiten zo aan bij de conclusies die Ernst Jünger in de jaren dertig al getrokken had in *Der Arbeiter*. Hij noteerde dat het afgelopen was met de speelruimte van de burgerlijke vrijheid als voorwaarde voor een ethisch handelen (Kant) omdat de technologie altijd een rol speelt in het handelen

⁴⁰ Hartmut Bitomsky, ‘Reichsautobahn’, in: Pirschat, J. (hg), *Die Wirklichkeit der Bilder, der Filmemacher Hartmut Bitomsky*, Edition Filmwerkstatt, Essen 1992

van de mensen met wat hij noemt: het bevel van het object.

Met een knipoog naar Von Clausewitz bedrijven snelwegen 'ethiek met andere middelen'.

Materiaal van de moraal.

Zien en Weerzien

Een gegeven schaakopstelling wordt door een meesterschaker niet geanalyseerd maar herkend, stelt Merleau Ponty. Dit herkennen is de vrucht van langdurige oefeningen, veel ervaring en de systematische opbouw van een geheugen. De herkenning van de schaakmeester werkt op dezelfde manier zoals wij gezichten herkennen. Getriggerd door een taakaspect kristalliseert het gezicht uit een diffuus veld. We hebben hier te maken met een Gestalt, waarvan enkele contouren door de waarnemer worden herkend en vervolgens vanuit zijn geheugen worden voltooid. Daarna kan hij op de figuur reageren vanuit dezelfde herinnering. Volgens Herbert Dreyfuss in zijn lezing 'Merleau Ponty vindicated by Neuro-Science' (1998)⁴¹ heeft modern hersenonderzoek aange- toond dat bij dit proces geen, of nauwelijks analytische hersencapaciteit wordt benut.

Dreyfuss noemde ook het voorbeeld van het autorijden. Er vindt hier überhaupt geen perceptie plaats van een perspectiefisch georganiseerd landschap. Het rijden gebeurt op grondslag van een Gestaltmatige herkenning van patronen waaraan een automatische gedragsimpuls is gekoppeld.

Uit dit gegeven zijn twee conclusies te trekken:

Ten eerste. De waarneming van de automobilist is niet perspectiefisch maar is wel geconditioneerd door de verwachting van continuïteit en door de herhaling van hetzelfde. Snelwegontwerpers hebben altijd gesteld dat veiligheid alles te maken heeft met continuïteit (geen plotselinge wijzigingen, geen verrassingen, geen veranderingen). Denken over veiligheid loopt parallel met de gedachte dat autorijden plaatsvindt op basis van een Gestaltwaarneming die geconditioneerd is door ervaring, gewenning, oefening en ten slotte: herkenning. Iedere automobilist is uiteindelijk een weerziener, of een terugherkenner.

Ten tweede. Er blijft bij de automobilist veel hersencapaciteit beschikbaar om aan te spreken en te benutten teneinde hem te bevrijden uit de gevangenis van zijn automatisme. Omdat de rij-functie zelf slechts minimale voorzieningen vraagt zoals een lijn en een lichtspoor, een Gestalterische lichtlijns spoor, ligt hier misschien wel terrein braak voor de esthetiek van de diabolische snelweg.

De 'wording' van de diabolische snelweg

'De fout is de eigenschap van een systeem, in de werkelijkheid bestaat ze niet. (...) Fouten, ongevallen en toeval zijn de natuurlijke consequentie van onze wetenschap, politiek en moraal. Ze maken deel uit van ons idee van de vooruitgang. Ze belichamen de paradoxale kant van de noodzaak en dragen de fataliteit en de onbestemdheid in zich van de vrijheid. (...) Ze zijn attributen van de rede, die wij zo adoreren. Hun onderdrukkingsmacht hebben ze gekregen van de Christelijke moraal, maar de morele pretentie is uit hen verdwenen. Met hen keert de angst van de Azteken terug, hoewel ze zich voordoen zonder voortekens en hemelse signalen. Ze zijn banaal en bespottelijk geworden, omdat het toeval en de fout per slot van rekening alleen maar ongelukken zijn.' (Octavio Paz)⁴²

Met zijn ontwerp voor de Ceintuurparkweg heeft Cornelis van Eesteren de moderne autoweg willen verzoenen met de stedelijke situatie (zie casus Amsterdam). Als een spil ligt de weg in het gebied tussen de ringspoorbaan en de bestaande stad. De radiaalwegen naar het westen kruisen de autoweg loodrecht en delen de omgeving in als een grid. Hier liggen drie woonwijken, van elkaar gescheiden door sportterreinen, een park en een terrein voor bijeenkomsten. De wijken in het noorden en het zuiden sluiten aan op de bestaande bebouwing, maar de wijk in het midden is zelfstandig en wordt van de stad gescheiden door een park. Deze opzet is bij de realisatie in hoofdlijnen behouden gebleven.

Van Eesteren ontwierp verschillende profielen met de bedoeling de Ceintuurparkweg afwisselend nauw en breed te maken. Tot aan de Heemstedestraat zien we een relatief gesloten stedelijk profiel, de bebouwing ligt op de rooilijn. Ten noorden daarvan is het profiel open met vergezichten op stadskamers in het westen en op de jachthaven in het oosten. In het Rembrandtpark aan de oostkant van de weg staan voor de variatie van het stadsbeeld vier hoogbouwblokken in een ritme. Tussen de Cornelis Lelylaan en de Jan van Galenstraat liggen aan de westzijde de woonwijk Overtoomse Veld en aan de oostzijde het Rembrandtpark. Hier is het profiel parkachtig van karakter. De woonwijk ligt wat verder uit de as van de weg en de huizen hebben voortuinen. Ten noorden van de Jan van Galenstraat buigt de Ceintuurbaan in noordoostelijke richting de wijk Bos en Lommer in. Tot aan de Erasmusgracht zijn aan de westzijde sportvelden die de wijken Overtoomse Veld en Bos en Lommer van elkaar scheiden. Een wandeldreef van twaalf meter breed met laanbeplanting scheidt de Ceintuurparkweg van de sportvelden. Ook aan de andere kant van de weg ligt een wandeldreef. Vanaf de brug over de Erasmusgracht tot aan het verkeersplein heeft de weg een perspectief dat opgesloten is tussen de gevels aan de westkant en de dikke bomenrijen aan de oostkant. Bij het monumentale verkeersplein in Bos en Lommer eindigt de Ceintuurparkweg van Van Eesteren.

Het ontwerp wil het beeld zoals het waargenomen wordt vanuit de beweging bewust regisseren. De Ceintuurparkweg is dan ook ontworpen volgens de theorie van de ruimtetijd van Sigfried Giedion waarin waarneming en herinnering van fragmenten centraal staan. Over de Ceintuurparkweg rijdt de automobilist door een nauwkeurig samengestelde compositie van gesloten en open ruimten. Omgekeerd is het tracé voor de waarnemer vanuit de stad gemarkeerd met hoogbouw. We weten dat Giedion dergelijke ontwerpen noodzakelijk vond om de stad te redden uit de klauwen van het mechanische verkeer. Opvallend is dat de esthetiek van de Ceintuurparkweg zowel inzet op semantische en symbolische betekenissen, als op het subliminale ervaren van ritmes en ruimten en van een weidsheid die correspondeert met de maat van de snelheid.

De levensloop van het ontwerp van de Ceintuurparkweg levert ons een uiterst verhelderend voorbeeld op van een planningson-geval dat zich gestaag in de tijd heeft voltrokken. Genadeloos ging het ontwerp teloor door de verschillende aanpassingen in de jaren vijftig en zestig die uit waren op een drastische verhoging van de verkeerscapaciteit. Rijstroken werden verbreed, verkeerssoorten werden gescheiden en kruisingen werden ongelijkvloers. Zo muteerde de Ceintuurbaanweg in rijksweg 10. Ze werd geeneens een echte snelweg, maar een hybride 'stadsautoweg' met een gecalculerde

⁴¹ Herbert Dreyfuss, 'Merleau Ponty vindicated by Neuro-Science', Symposium: Fenomenologische en hermeneutische perspectieven op informatietechnologie, Erasmusuniversiteit Rotterdam 7-11-1998

⁴² Octavio Paz, *Conjunctions and Disjunctions*,

snelheid van 90 kilometer/uur, die drastisch en in strijd met alle regels van een goede lijnvoering op en neer deint onder ongelijkvloerse kruisingen door of er overheen. De onbepaaldheid van haar niveau dat nergens samenvalt met het maaiveld van de omgeving rukt de weg schaamteloos los uit het verband van de stad en de bebouwing langs de weg werkt daardoor als een panorama of een film. De grote maatverschillen tussen het geasfalteerde oppervlak en de woonblokken in Overtoomse Veld en Slotervaart verkleinen de stad. Het optillen van de weg en de aanplant van bomen waardoor alleen de hogere verdiepingen zichtbaar zijn versterken dit effect.

Bomenrijen geven de weg een continuïteit die de zorgvuldige afwisseling van stadskamers en nauwere straatprofielen, dé bouwstenen van een subliminale esthetische ervaring, tenietdoet. De onverschilligheid van de weg ten opzichte van de omgeving maakt van het Bos en Lommerplein een ravage. Grote delen van het plein zijn rigoureus aangepast aan de grotere boogstralen van de moderne snelweg of zijn geheel verdwenen.

Omdat we te maken hebben met een stadsautoweg zijn de hellingen van het stijgen en dalen scherper dan bij een snelweg. Op haar diepste punten ligt de weg in een bak met een groen talud. Hier heeft ze haar eigen ruimte, afgescheiden van de omgeving. De bomenrij aan weerszijden en de wildgroei van de bebouwing daarachter versterken dit. De gebouwen daarachter hebben geen zichtbaar voorterrein en lijken daardoor op een paradoxale, filmische manier toch weer meer betrokken bij de weg dan bij de stad. Vanuit de stad is de weg onmerkbaar verstopt tussen bebouwing en groen. Ze kan alleen ervaren worden vanaf een stadsradiaal die haar bovenlangs kruist.

Rijksweg 10 heeft in de stad een vreemd element gebracht. Haar eigen wetmatigheden conflicteren dermate met die van haar omgeving dat er van een esthetische 'inpassing' geen sprake kan zijn. Nergens zien we een esthetisch geheel, nergens krijgen we de indruk dat weg en omgeving een eenheid vormen. Bovendien kan er geen esthetische ervaring opgedaan worden door een ritmische opeenvolgingen van verschillende ruimten, gaat er geen 'opmontering' uit van de gevoelige organisatie van de elementen, is er geen angeliek effect van verheffing, geen epifanische indaling van iets 'hogers', geen 'vreugde voor het object', geen sensatie van verjonging en geen ervaring van invitatie, laat staan een invitatie tot de toekomst. Rijksweg 10 is de radicale ontkenning en negatieve spiegeling van de goede autosnelweg.

Wat is er van de moderne esthetica van de ruimtetijd in de naoorlogse jaren overgebleven behalve de weidsheid? Rijksweg 20 kon klaarblijkelijk alleen maar in de Alexanderpolder 'geïntegreerd' worden met een exorbitante profielbreedte. (afb. 27 en 28) Wat nog 'geruststelt' is het maatexces. Daarvan getuigt de enige stad die de snelheid harmonisch in haar lichaam heeft weten te absorberen: Brasília.

Brasília is echter gewijd aan een model. De gedachte ging aan haar vooraf. Het radicaal nieuwe ontstaat daarentegen in holten die de ratio ontgaan. Bijvoorbeeld waar gangbare middelen te kort schieten of onvoorziene effecten zich voordoen. Iets 'wordt' aan de schaduwkant van de menselijke ambitie, ontstaat in de dode zichthoek van de ingenieur.

De Noordrand in Rotterdam (afb. 29) loopt in een smal corridor tussen wijken van de stad door. Met de doelen capaciteitsvergroting en vlotte doorstroming voor ogen werd de weg dwars door een extreem krappe ruimte gejaagd waar de situatie met haar stedelijke en infrastructurele gegevens het eigenlijk voor het zeggen had. Er was geen ruimte om de bekende middelen van de esthetische inpassing te gebruiken. Welgecalculeerde taluds, goed geplaatste bosjes, of rijen bomen, afschermen of integreren, niks lukte, niks kon.

Deskundigen noemen zo een weg 'naakt'. Ze voldoet aan de verkeerstechnische eisen, maar heeft geen toegevoegde waarde, behalve dan dat ze 'past'.

Bovendien heeft de Noordrand door haar ligging, haar kromming, het aantal afslagen en de gemengde bestemming voor doorgaand en lokaal verkeer haar zuivere status als snelweg verspeeld en is ze een stadsautoweg geworden, een echte hybride.

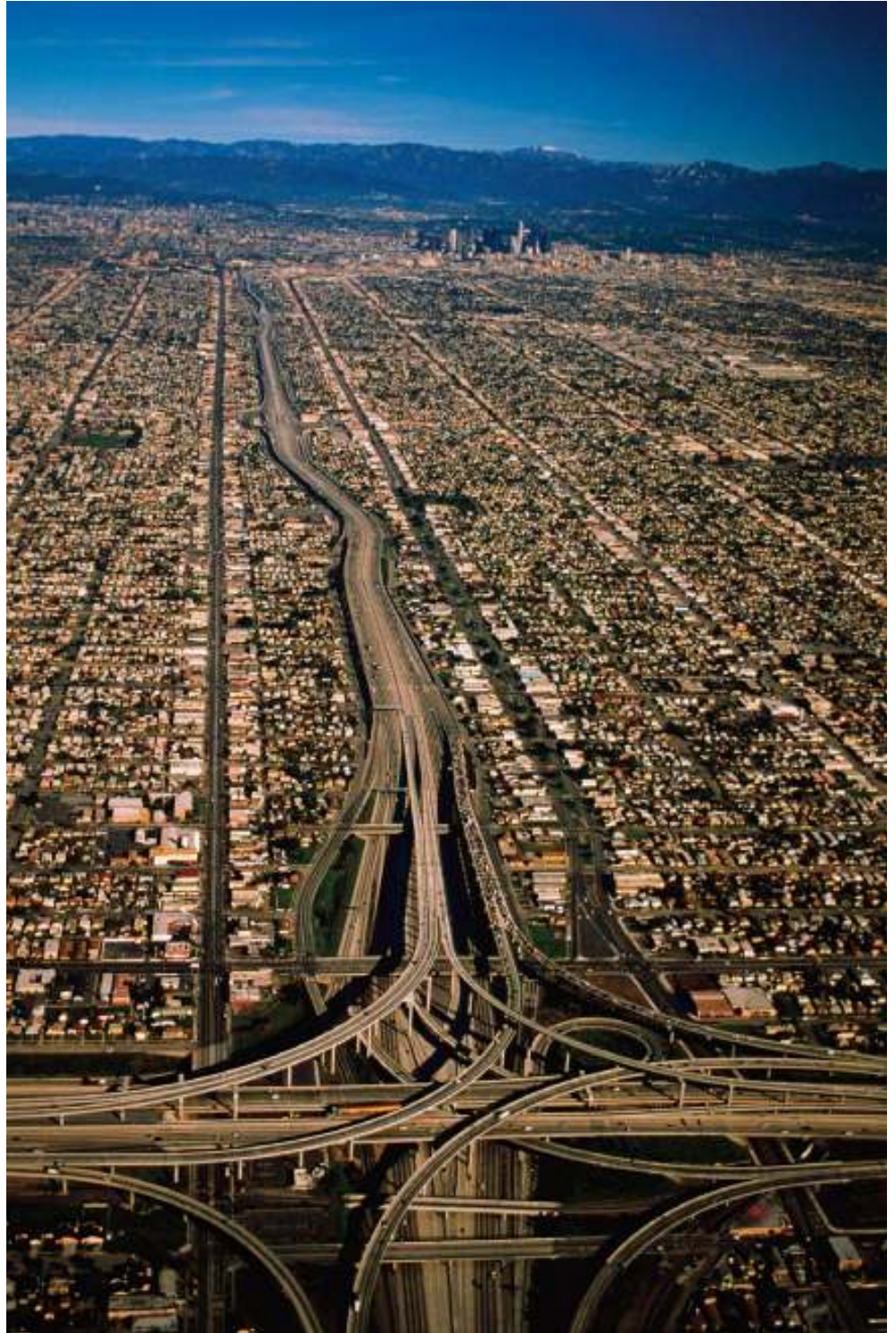
Tezamen leveren deze factoren een weg op die moeizaam voortkronkelt door een aantal van elkaar verschillende en koud tegen elkaar aanliggende 'landscapes'. Bovendien zijn de ongelijkvloerse kruisingen een ratjetoe en heeft de rijbaan een grillig verloop. Ver van herbergzaam te zijn en ons te vervullen met verheven gedachten over rust en comfort doet de Noordrand met haar mengsel van industrie, bos en met algen besmeurd beton veel meer denken aan de gothic snelwegen in het Ruhrgebied, of aan de nachtelijke habitat van Vaughan, de door littekens opgevoerde hoofdpersoon uit *Crash*.

Bij het ontwerp van de Noordrand is men er niet aan toegekomen om een bewust geformuleerde esthetica te gebruiken. Er zijn hooguit esthetische effecten: off-spring van de situatie. Het gaat dan niet om herkenning en leesbaarheid (de knechten van de wil tot opvoeding en hechting aan de plek), maar om werkingen op het gemoed. We herinneren ons Giedion: de parkway geeft de automobilist het opmonterende gevoel van rust en vrijheid. De Noordrand is echter allesbehalve een parkway: 'Er is geen rust, alles is toevallig.' In de wilde chaos en de even wilde gevoelens van onrust en angst schuilt ook een kwaliteit want met dergelijke gemoedstoestanden breekt de Noordrand uit de band van een esthetische code. Ze laat zien hoe de snelweg in de stad zich kan onderscheiden van de snelweg in het land. Met haar afwijking voorziet de non-descripte Noordrand zich toch nog van een herkenbaar teken. Als dit teken al een kracht bezit dan is dat niet zijn beeld, maar wat hij je laat ervaren. Subliminaal. Net als de Périphérique, net als de terminals van het vliegveld Roissy-Charles de Gaulle. Zo een weg maakt indruk, die blijf je je herinneren.

Paz noemt dit gebeuren een ongeluk, ingenieurs een planningsongeval. Soms initieert het de omkering van de blik. Waar inpassen passen en meten wordt zonder meer ontstaat een paradoxale relatie tussen de weg en de omgeving die we niet kunnen benoemen als harmonisch, maar ook niet terzijde kunnen schuiven alsof ze niet zou bestaan. Denk aan het Kleinpolderplein. Reekens reconstructies hebben het doen zwellen totdat het ingeklemd zat tussen de massa van de stad en metalieke geluidsschermen, terwijl tegelijk zijn eigen ruimte steeds zelfstandiger werd. (afb. 31) Ook de Utrechtse Baan is een verkeersruimte die, hoezeer de gebouwen zich ook opdringen, toch zelfstandig is. (afb. x) De Freeways van Los Angeles liggen boven op de stad, maar tegelijkertijd vormen ze een eigen 'wereld'. (afb. 32)



32



33

32 Bentheim Crowel Architecten, Malietoren op de Utrechtse Baan, Den Haag 1995

33 Los Angeles Freeway, 1990

De architect Paul Andreu heeft met het vliegveld Roissy-Charles de Gaulle laten zien, dat koude nevenschikkingen van gescheiden werelden toch spannende ontwerpoplossingen kunnen opleveren. Hij deinst er niet voor terug om naar goed futuristisch voorbeeld gebouw en weg te versmelten, bijvoorbeeld bij Terminal 2 waar een snelweg het TGV-station kruist. (afb. 33 en 34) De architectuur van Andreu ontstaat uit een verschuiving van de blik en de inventieve acceptatie van het onvermijdelijke, of van wat zich voordoet.

De omkering van de blik is in de kunst een probaat middel geweest om een ontwikkeling in gang te zetten. Waarom zou dat niet kunnen met de esthetiek van het snelwegontwerp?

Omkering? Volgens Alain Badiou⁴³ heeft de hele twintigste eeuw in het teken gestaan van paradoxale koppelingen die hij disjunctieve syntheses noemt. De belangrijkste daarvan kwam uit de koker van Nietzsche: het bijeenbrengen van lot en wil in een niet-dialectische relatie. Lot en wil kunnen niet verzoend worden op een hoger plan, men kan hooguit het lot willen als een manifestatie van de wil, of het willen opvatten als een manifestatie van het lot. De surrealisten maakten op hun eigen manier disjunctieve syntheses door objecten uit verschillende 'werelden' (bijvoorbeeld Hollywood in de jaren twintig en koloniaal Afrika) in ruwe montages samen te voegen, zonder daarbij te streven naar een overkoepelende harmonie of idee. Ze gokten op interferenties en betekenisoverdrachten die de identiteiten van de elementen minder vast zouden maken.

Misschien moeten we zonder voorbehoud aansluiten bij de diepere ondergrond van de twintigste eeuw en beamen dat de relatie tussen stad en weg gedoemd is een disjunctieve synthese te zijn. Dat wil zeggen: stad en weg worden verbonden maar behouden daarbij hun autonomie, ze belichamen twee autonome systemen, twee 'werelden' in de zin van de postfenomenologie.

Ze worden geregisseerd door verschillende machines van de waarneming die met verschillende snelheden allebei op hun eigen wijze subjecten met hun werelden vormen. Stad en snelweg vormen een disjunctieve synthese, omdat ze niet bij elkaar passen en toch samengevoegd zijn. Een meedogenloze kracht dringt hen aan elkaar op en vanuit elkaars nabijheid bestoken ze elkaar vanuit hun wederzijdse afwijzing met krachten en betekenissen zonder ooit in staat te zijn de scheur op te heffen die hen scheidt.

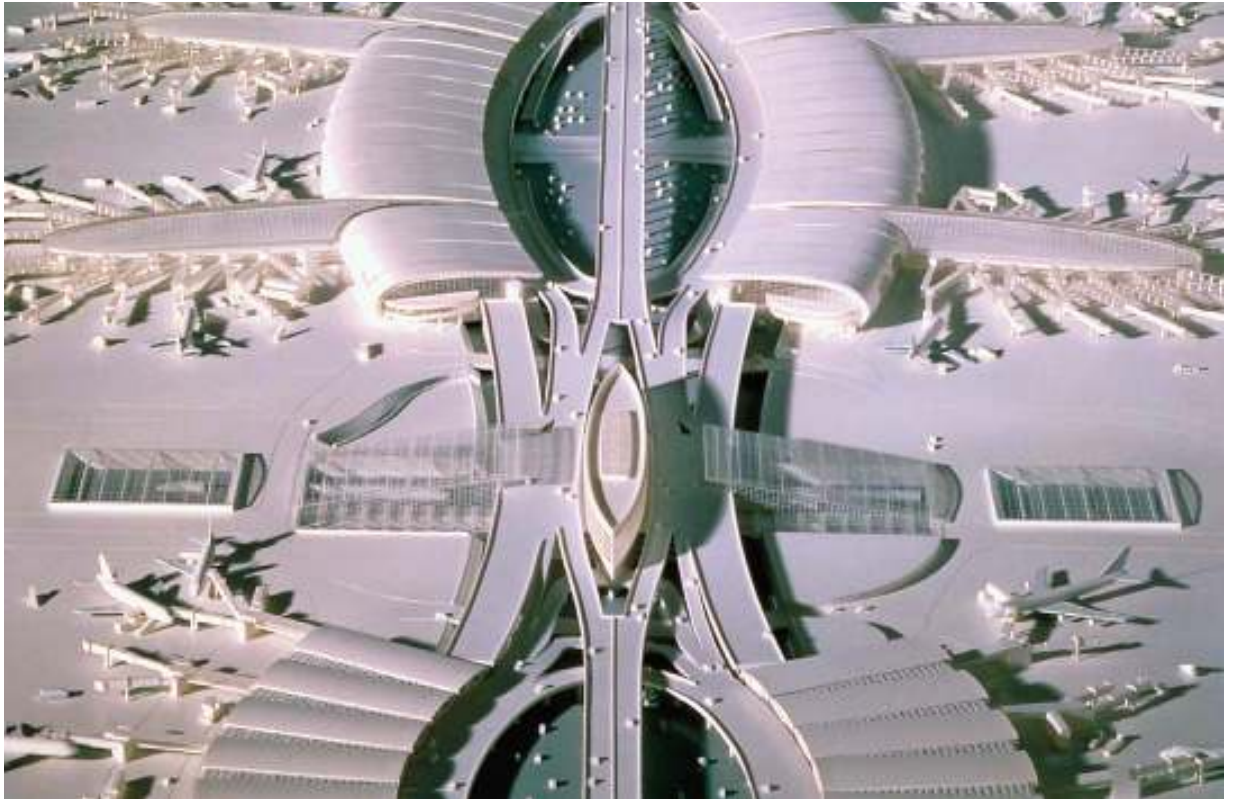
Net passen, niet passen, ruwe montage en onverschillige nevenschikking van de gescheiden werelden van stad en weg, frictie van het toeval en het wonder van de onbedoelde effecten dat zijn de kenmerken van de disjunctieve synthese. En de surrealisten wisten het al: altijd heeft de Diabolus daar de hand in het spel. De tweehed blijft en weigert één te worden.

In een klein boekje getiteld *Terugblik op het einde van de wereld*⁴⁴ stelt een van de auteurs dat onze toekomst afhangt van ons vermogen om vele werelden te laten zijn op één planeet.

Past dat niet mooi bij onze hint om het diabolische toe te laten als het leidende principe van de mooie snelweg door de stad van de toekomst?

⁴³ ???

⁴⁴ ???



34



35