

Die Netze verlassen ...

Interview mit Michel Serres

geführt von Régis Debray für die *Cahiers de Médiologie*

übersetzt von Alessandro Barberi

Régis Debray: Fragen wir uns erneut, um es auf den Punkt zu bringen: Was ist eigentlich eine Straße?

Michel Serres: Ich würde sagen, dass eine Straße immer mit einer Geodäsie verbunden ist. Sie ist eine Kurve, die auf einer bestimmten Oberfläche angelegt ist. Ihre Form, ihr Tempo und ihr Profil hängen dabei von der Natur und von verschiedenen Zwängen ab, die eben diese Oberfläche vorgibt. Und dann ist sie immer auch mit einer geodätischen Entscheidung verbunden, die sich auf diese Mannigfaltigkeit auswirkt.

Geht man eine Wegstrecke hinunter, so wird sie zum Talweg. Sie greift die Serpentina des Bergs an und übernimmt das stärkste Gefälle. Ein Gefälle, das für das Pferd oder den Karren leicht zu überwinden ist ... die Straße ist also immer mit den Konturen und den Mitteln des Transports verbunden. Wenn man sich indes entscheidet in der Ebene zu gehen, dann versorgen die Kurven auf der Erdoberfläche – und hier kommt auch der Name der *Geodäsie* her – alle möglichen Wege. Und unter diesen hat Descartes sich für die gerade Linie entschieden, die kürzeste Linie bzw. jene, die man in kürzester Zeit abschreiten kann. Im Vergleich zum besonderen Fall der Kurve, ist die gerade Linie mit einer Geodäsie der Ebene verbunden. Wenn man also über die *Methode* spricht, oder darüber, welche Straße zu nehmen ist, muss man drei Dinge berücksichtigen: die Oberfläche, die der Weg durchzieht, die Umwelt, die durchquert wird, und die Unfälle, die ein solches Projekt begleiten.

Wenn man eine Ebene sehr schnell überqueren will, nimmt man die gerade Linie; ich vermute allerdings, dass man ihr in einem Wald niemals folgen kann! Und auf einer Kugel nimmt man einen großen Kreisbogen. Auf dem Meer oder in der Luft müssen sich Schiffe oder Flugzeuge für die *Orthodrome*, die den Kreisbogen mit rechten Winkeln schneidet, oder die *Loxodrome* entscheiden, mit der man den Kurs nie ändern muss usw.

Im Vorwort zu *Hermès V. Die Nordwest-Passage* habe ich den längsten und kompliziertesten Weg nachgezeichnet, der alle Punkte einer Ebene passiert. Das wären die Kurven eines Helge von Koch oder jene von Peano. Ich verwende dafür das Wort *randonner* (dt. Wandern oder sich ungestüm bewegen) ganz buchstäblich und setze es auf gut Glück und in iterativer Weise an die Stelle des alten Weges der geraden Linie von Zenon. Das Wort *randonner* ist im Übrigen immer auch mit dem Zufall verbunden. Und dieser längste aller Wege hat den Vorteil keinen einzigen Punkt unerforscht zu lassen. Descartes verlässt den Wald zu schnell, ohne ihn zu kennen. Die eigentliche Frage besteht also darin, zu wissen, was man eigentlich sucht, wenn man sich für die eine oder andere Straße entscheidet.

R. D.: Sie haben in Ihrem letzten Buch geschrieben: „Die Wanderungen ersetzen die Umlaufbahnen.“ Sie zeigen dabei, wie der Raum der Vernunft von nun an den Raum des Lebens integrieren und man das Aleatorische und das Gesetzliche gemeinsam denken kann. Es ginge darum, die Algebra und die Welt zu versöhnen, Laplace und Rousseau ... kann man sagen, dass Ihre *Éloge de la philosophie en langue française* (1995) eine nachdenkliche Eloge auf die Irrfahrt ist?

M. S.: Nein. Das klassische Zeitalter nimmt sich die Umlaufbahnen der Planeten als Modell der Rationalität. In diesem Buch vergleiche ich zwei Texte der Himmelsmechanik, die in Paris um 1800 und um 1900 geschrieben wurden: Laplace und Poincaré. Die Stabilität des Sonnensystems, die der eine bewiesen hatte, wird von dem anderen angesichts der Sorge um die Instabilität bezweifelt. Nein, die Kurven, die Poincaré sich bereits vorstellt und die man später „chaotisch“

nennen wird, kann man nicht als erratisch bezeichnen, selbst wenn man daran erinnert, dass der Begriff „Planet“ im Griechischen „umherziehendes Gestirn“ bedeutet. Die klassische Mechanik transformiert dieses Umherziehen in den Laplacschen Determinismus, den Poincaré dann noch einmal durchdenkt.

Mir ging es aber vor allem darum, die Geodäsie von Jacques Hadamard zu beschreiben. Nach ihm sind die geraden Linien die einfachsten Geodäsien. Auf einer Kugel wie der Erde sind sie die Bögen eines großen Kreises, so ähnlich wie die Streifen einer Melone. Hadamard hat sich für die Oberfläche einer negativen Krümmung entschieden: sie ähnelt dem Kopf einer Kuh mit seinen Ohren und Hörnern, nur dass diese negative Krümmung bis ins Unendliche geht. Indem er die Geodäsie dieser Oberfläche nachzeichnet, entdeckt er das, was wir die „Sensibilität für initiale Bedingungen“ (*sensibilité aux conditions initiales*) nennen. Wir können nicht vorhersehen, welche Richtung die Wege einschlagen: indem sie sich bis ins Unendliche ziehen, als ob sie ein Horn umwickeln würden, können wir nicht wissen, welcher Planet wann ausschert, bis die Sache vorbei ist. Das System, von dem wir glauben, dass es stabil ist, ignoriert uns. Hadamard und Poincaré verweisen daher auf den Tod Gottes bei Laplace, der im Wissen um die Gegenwart jede Voraussicht fahren lässt. *Die Zukunft des Menschen und seine Kontingenz ähneln nämlich mit einem Schlag dem, was in der Welt passiert!* Wer hat nicht die Unvorhersehbarkeit der Zukunft und die schicksalhafte Notwendigkeit der Vergangenheit zwischen Individuum und Kollektiv, zwischen Leben und Geschichte empfunden? Nun wissen wir z. B. gegenwärtig, dass die Umlaufbahn des Merkur sehr chaotisch ist: deterministisch, aber unvorhersehbar. Und da haben wir sie, die schöne Wanderung!

Diese mathematischen Entdeckungen, astronomische und andere, die man in Paris um 1900 gemacht hat und die den Ausgangspunkt für eine neue Weltsicht bilden, sind merkwürdigerweise in den 1940er-Jahren verloren gegangen. Dabei trat mit diesen Entdeckungen die Kontingenz in den Laplacschen Determinismus ein. Aber die „Denker“ der folgenden Jahre haben die deterministischen Begriffe des 19. Jahrhunderts wieder aufgenommen als ob sie Angst gehabt hätten. Man wird sich eines Tages fragen müssen, warum in der Mitte des 20. Jahrhunderts eine solche Regression möglich war. Zweifellos, weil die Meister dieser Zeit die gesamte Wissenschaft ignorierten.

Dabei ändert sich auch der Begriff der Straße. Zuvorderst kann man wissen, wo man ist (*ubi*), wo man hinget (*quo*), woher man kommt (*unde*) und woran man vorbeigeht (*qua*). In den Geodäsien der klassischen Vernunft bleibt der kartesianische Weg einfach und leicht. Daher entfremdet sich die Welt des Wissens der menschlichen Welt. Hadamard und Poincaré geben uns im Gegensatz dazu eine sehr strenges Modell der Geschichte: ein Modell, das z. B. Péguy in *Clio* (1909) beschreibt und das die Kontingenz integriert. Warum hat man das vergessen? War das eine Entscheidung oder war es Ignoranz?

R. D.: In der algebraischen Geometrie, in der alle Hindernisse beseitigt sind, kann man der geraden Linie folgen. Aber in einer konkreten Landschaft gibt es Straßen und man kann nicht einfach dorthin gehen, wo man hin will. Es gibt eine Reiseroute von Paris nach Jerusalem: Der Weg, auf dem wir von einem Ort zu einem anderen gehen, ist uns gegeben. Es gibt Hindernisse der Natur und der Kontingenz und ich bin von der physischen Umwelt bestimmt. Darin steckt die ganz Differenz zwischen dem Fußgänger und dem Engel oder zwischen dem Wanderer und dem Boten. Letzterer geht – ohne Anstrengung und umgehend – so, wie er es will. Bei Ihnen ist der Engelsbote befreit von seinen Wegen, wie das Überschallflugzeug ...

M. S.: Nein. Die Frage ähnelt jener von Voltaire, der Leibniz für seine „beste aller möglichen Welten“ kritisierte, weil in Lissabon die Erde bebte! Weit davon entfernt, eine törichte Sache zu behaupten, kommt Leibniz auf die Optimierung des Variationskalküls zu sprechen ... und im Besonderen auf die Geodäsie. Wer den Weg eines Flugzeugs, eines Schiffes oder eines Fußgängers verfolgen will, muss auch berücksichtigen, dass sie an bestimmte Bedingungen gebunden sind. Warum sind Wasser und Luft etwa weniger „konkret“ als die Erde? Warum

unterliegen der Engel oder der Bote weniger Zwängen als der Läufer von Marathon? Den Marathonläufer trifft man auch öfter als Boten oder Engel. Jeder Navigator muss die Geschwindigkeit einschätzen, die Richtung und die Kraft des Windes, den Kerosinverbrauch, die Verflachung der Erde zwischen den Polen etc. Für diesen einen Flug – heute und unter diesen Bedingungen – gibt es nämlich immer nur eine optimale Route. Auf dem Meer muss der leitende Offizier die Winde und die Strömungen berechnen, er muss den Wetterbericht lesen und ihn einkalkulieren und er muss den Stand des Meeres und die Höhe der Wellen, all die Fluten, welche die Route einengen und die Matrosen ermüden, einschätzen: genauso wie ein Fußgänger. Von welcher Freiheit reden Sie also? Ich habe 20 Grad Abtrift im *Raz Blanchard* [einer der stärksten Gezeitenströme Europas vor der Küste von La Hague im Norden Frankreichs, Anm. d. Übers.] gemessen und bin innerhalb von zwei Tagen und Nächten vor dem Kap zurückgewichen. Ich habe mich den Wellen an der Küste von Kreta gestellt. Und so hängen auch der Weg bzw. die Ausbreitung des Schalls im Meer, die für die Praktiker des Sonars so wichtig sind, von lokalen Bedingungen der Tiefsee-Thermografien ab.

Ein Volumen in drei Dimensionen ist also genauso eine Mannigfaltigkeit wie eine Oberfläche in zwei Dimensionen. Auch hier findet man die Geodäsien wieder: Orthodromien, Loxodromien etc. Wenn man noch nie navigiert hat, ist es ist viel schwieriger, von der Erde zu träumen als vom Himmel!

Aber da Sie Konkretes wollen, attackieren wir doch das Authentische und nicht das Figürliche. Bisher habe ich auf die Frage im Sinne eines Geometers, eines Mechanikers, eines Spieltheoretikers oder eines Strategen des Variationskalküls geantwortet. Reden wir aber jetzt wie ein Maurer. Auf's Neue: *Was ist eine Straße?* Eine Einengung und eine Blockade aus Steinen auf Makadam und darüber noch eine Auflage. Ringsum damit verbundene Konstruktionen: Zäune, Abflussrohre, um das Wasser zu regulieren, Marksteine, Hinweisschilder etc. Eine Straße wird also auf dem Baugelände der Konstruktion geboren. Man braucht Bagger, Schaufelbagger, Bulldozer, Kräne, Planiertraupen, Dampfwalzen und Baumaschinen, die aus dem Rollsplit Teer mischen. Dies bei einer überaus hohen Schmelztemperatur, die man noch dazu in der äußersten Hitze des Sommers ertragen muss. Es braucht also auch ein Baugelände, auf dem ich meinen ursprünglichen Beruf gelernt habe, auf den Bundesstraßen oder Bahngleisen mit ihren Einengungen, den zerbrochenen Steinen des Schotters und mit ihren Holzschwellen auf denen die Eisenbahnschienen angeschraubt sind. Da man das Konkrete nicht erfährt, wenn man als Verkehrsteilnehmer auf einer Straße geht, muss man sie wie ein Arbeiter konstruieren: man braucht ein hervorragendes Gelände auf sicherem Grund ... und dann fahren die „schönen Damen in goldenen Kutschen vorbei“, wie ein Chanson es beschreibt. Rund um ihre feinen Knöchel besteht das Konkrete allerdings doch im Gehen und sie erzählen sich dann im Winter und im *Quartier Latin* wo sie hingefahren sind.

Wer eine Straße konstruiert, baut also fast ein Haus. Man glaubt, einen Weg zu passieren, obwohl man ihn eigentlich bewohnt. Man geht ängstlich auf einer Straße, die beruhigt, weil sie so fest wie ein Haus ist und weil sie mit denselben Mauern gebaut und beschichtet ist. Auf den öffentlichen Baustellen unterscheidet man die „weißen“ und die „schwarzen“ Mauern. In den einen ist Zement, in den anderen Teer verarbeitet. Allein das ändert die Farbe der Materie. Das kommt dem *Konkreten* wie gerufen, da es eigentlich auf den verweist, der *durch Verdichtung glaubt* ... Haben Sie je Beton verwendet bzw. erhitzt oder Teer abgekühlt? Wenn man den Beruf des Maurers praktiziert, versteht man schnell, warum die englische Sprache den Beton „concrete“ nennt; eine Mischung aus Eisen, Sand, Splitt, Wasser und Zement, die sich durchs Erhitzen mischen.

Auf diesem Teerstreifen und seinen Traversen zirkulieren geschlossene Kästen: Waggons, Automobile, Busse, Kutschen; aber vergessen wir auch hier nicht das Wasser und die Luft, die Schiffskörper und Kabinen, die Cockpits und Flugzeugrümpfe. Und noch einmal: die Häuser. Über der Haus-Straße zirkulieren andere mobile Häuser. *Eine Straße ist ein langer Kasten, Tunnel oder Gartenlaube, in welchem andere kleine und geschlossene Kästen zirkulieren.* Wie auf dem Mont Blanc, in der U-Bahn, in der Pariser Schnellbahn RER oder im Eurostar. In diesen Bonbonnieres setzt man

sich hin, isst, geht zur Toilette, plaudert, liest oder macht seiner Sitznachbarin – dieser schönen Dame des Nachmittags – den Hof ... genauso wie zu Hause. Eine Straße ist eine Brückenkonstruktion, geschlossen, mit einem Dach wie die Teufelsbrücke in Cahors oder der Ponte Vecchio in Florenz ... ein langer Schlauch. *Das Auto und der Waggon sind die Einschnitte oder Elemente des Schlauchs.* Die Straße ist auch ein Flugzeugrumpf: die Lufttrouten zeichnen – entlang des Wetterberichts – ein Netz transparenter Schläuche und geschmeidiger Variablen in den Raum. *Innerhalb* dieser Häuser leben die Bewohner.

Nehmen Sie wirklich diese Straße? Nein, sie wechseln eigentlich nur das Haus. Reisen Sie wirklich oder bleiben Sie dabei zu Hause? Sie verlassen Ihr Zimmer, um das Auto, das Flugzeug oder den Zug zu nehmen und siehe da: Sie finden sich in einem oder in Ihrem Zimmer wieder! Das Ensemble dieser Schläuche formt *ein Netz, welches das Universum überdacht und durch welches das Haus selbst sich ausdehnt oder verbindet.* Eine Straße zu nehmen bedeutet reinzukommen, während man glaubt rauszukommen; eine undefinierte Straße entlang, auf der man sich nicht bewegt. Eine Straße zu nehmen bedeutet drinnen zu sein, während man glaubt draußen zu sein. Wann brechen Sie auf? Wann kommen Sie raus und verlassen die Netze?

R. D.: Was wäre dann eine wirkliche Reise?

M. S.: Einen unbebauten Weg erfinden. Mit dem Wohnen aufhören. Wie oft verlassen wir das Innere? Äußerst selten. Nehmen Sie ein Flugzeug nach Grenoble oder nach San Francisco: Haben Sie sich bewegt? Ihre Entfernung zur vertikalen Mauer – die Gips- oder Blechplatten, die das Dach umgeben oder schützen – bleibt konstant! Ein Auto bringt Sie vom Flughafen zum *Yosemite Park* oder zum *Écrins-Massiv* und doch bleiben Sie zu Hause. Und drinnen bewohnen Sie Ihre Gewohnheiten. Nehmen Sie einen Pfad im Wald, sie bleiben immer noch drinnen; unter dem Schutz der Verdichtung. Sie gehen eigentlich auch nicht, solange Sie diesen verdichteten Boden nicht verlassen.

Geben Sie auf den Moment Acht, an dem der Pfad abbricht: da beginnt die Reise. Das Draußen erscheint im Aussetzen des Weges. Und das ist die einzige Methode, die den Namen *Kunst des Erfindens* verdient.

Das wäre also die Antwort des Maurers und jene des Fremdenführers. Wenn ich über Baustellen arbeite, frage ich mich immer: Wer ist draußen?

R. D.: Aber wenn Sie den Weg verlassen, kommen Sie nicht weiter. Und zwar in dem Sinne, dass die Reise in jenem Moment angehalten wird – oder zumindest riskiert, angehalten zu werden –, in dem sie hätte beginnen sollen.

M. S.: Nein. Der Weg bricht in einem bestimmten Moment ab. Geben Sie nun auf zwei Dinge Acht, von denen sich nur eines zeigt: sicher, von nun an können die Autos nicht mehr weiter, aber die zwei Räder schlüpfen durch, bis sie auf das letzte Hindernis stoßen, das ihnen eigen ist; die Fußgänger ziehen los, zu Fuß in die Wand! All die Stationen funktionieren nun wie Filter. Hier kann nur der Kletterer durchschlüpfen, aber welcher? Nur der Trainierteste lässt die anderen hinter sich. Bis wohin? Bis ins Hochgebirge, das nennt man dann die Trasse. Nur der Bergführer kennt den Weg. *Via Aurelia* oder *Via Appia*, schon die römischen Straßen tragen die Namen von Zensoren oder Imperatoren wie die *Route Napoléon* ... gemeinsame Bezeichnungen für Millionen Reisende, die unter dem Dach der Polizei des Imperiums wandern. Und den anspruchsvollsten Wegen setzen sich dann nur seltene Individuen aus: Whimper, Rebuffat oder Bonatti. Sie hinterlassen nach den „Erstbesteigungen“ ihre Namen ... und auf diesen Wegen drängelt man sich nicht.

Ganz am Ende der Sackgasse kommen nur mehr jene weiter, die sich aufs Klettern, auf zwei Extremskier, Drachenflieger, Gleitschirme oder Windsurfbretter verlassen ... wir stoßen dann mit dem ganzen Körper an die *wirkliche Schwelle unserer Aufenthaltszeit (séjours) und werden ans Ende unserer Kommunikationswege gestellt.* In dem Moment, an welchem der Weg abbricht – am Fuß der Mauer – ist es dann einzig und allein der Reisende, der das Haus verlässt. Am Ende des Tunnels sieht er

den Tag: dieser Tag (*jour*) ist das Ende der Aufenthaltszeit (*séjour*), die sich so nennt, weil sie ein Präfix der Separation in sich trägt. Die Aufenthaltszeit (*séjour*) separiert (*sépare*) uns von der Erkenntnis der Welt und der Dinge. Dieser Reisende sieht den Tag – dieses Licht am Ende des Tunnels – nur an der Grenze der anspruchsvollsten Übungen. *Man kommt von zu Hause gar nicht so leicht raus, wie man glaubt!* Und dann kürzt sich die Länge der Route durch sukzessive Filter, die durch die Zumutungen dieser Übungen aufgebaut werden, ab: Es bleibt die Hälfte der Reisenden, dann ein Viertel, dann der Achte ... und am Ende keiner mehr. Der neue Zenon erreicht eine andere Schwelle: das Ende des Wegs. Am Ende steht die Geburt eines Schlauchs.

Alle Wege sind bekannt, markiert, determiniert, optimiert und kalkuliert. Außer man lässt – in Paris um 1900 – die Kontingenz und das Chaos entstehen. Oder die Absenz des Ortes setzt sich dem Tod aus. Alle Wege beschützen uns wie die Dächer oder die Polizei. *Im Außen sehen wir das Objekt ohne Vermittlung, die unmittelbaren Gegebenheiten und die größte Nachbarschaft zum Tod. Ja, dieser Weg – am Ende ganz außen und ohne jede Länge – führt in horam mortis nostrae, in die Stunde unseres Todes.*

Da uns dieses Außen in die Unmittelbarkeit der Welt stürzt, spricht sich das *cogito* im Inneren aus. Im Ofen von Descartes oder in irgendeinem Netz. Das Internet zwingt uns erneut in diesem Innen zu bleiben. Im Kasten der Bilder, im Diskurs, in Debatten, in der Sprache oder in einer Bibliothek. Die immense Fülle an Seiten und die Länge des Wegs zwischen zwei verwandten Punkten des Globus tragen hier nichts bei, weil jedes Kommunikationsnetz – auf der Erde, in der Luft oder immateriell – ein Kasten ist und des Weiteren ein *schwarzer* Kasten, der jede Distanz annulliert. Er schwärzt sie ein: man telefoniert vom anderen Ende der Welt und die Distanz verwandelt sich sofort in Nachbarschaft. Wenn mir der Kommunikationspartner ins Ohr spricht geht die Weite des Ozeans auf null und wird schwarz. *Die Netze sind Häuser oder Bibliotheken, die eine neue Welt schaffen, indem sie die äußere Welt annullieren.*

Der Philosoph muss sich also für einen Moment verpflichten, seine langen und bis zum Ende hin sich wiederholenden Wege zu verlassen, um eine Straße ohne jede Länge zu betreten.

R. D.: Um gleich eine neue zu gewinnen?

M. S.: Meinen Sie? Auch wenn es riesig ist, wiederholt sich jedes Netz. Obwohl seine Knoten zahlreich sind, bleibt das Netz eben verknotet, weshalb es sich bis hin zur letzten Abrechnung selbst ein Echo gibt. Die Erfindung hingegen springt an die Grenze, in die Unmittelbarkeit der Dinge. Wenn sie aber ihre Bonbonniere nicht verlässt, den Waggon ihrer Klasse und ihres Berufs, das semantische Netz, das Gefängnis der Zitate, den Schlauch ihrer Sprache, den Lärm des Untergrunds aller Straßen, dann *wiederholt* der korporative Reisende nur, wie ein Echo zwischen den Mauern, aber er entdeckt nichts.

R. D.: Sie sprechen oft von zwei Familien, von den exakten Wissenschaften und den Humanwissenschaften, den Wissensformen des Objekts und den Kulturen des Spiels. Es gibt aber eine Humanwissenschaft, welche die Welt nicht verliert, und das ist die Geografie mit ihrer logischen Konsequenz, der Kartografie, die sie als exemplarische Methode begreifen und der sie eine „föderale Funktion“ zuschreiben.

M. S.: Ich bevorzuge tatsächlich die Geografie. Auf meinem Nachtkästchen liegt immer ein Atlas. Montesquieu verführt mich mehr als Rousseau: die menschlichen Gemeinschaften leben und geschehen nicht irgendwo; die Humanwissenschaften vergessen häufig diese äußeren Zwänge.

Die Geografie hingegen hat gewaltige Verdienste, wenn es darum geht, die harten Wissenschaften und die Humanwissenschaften diagonal durchzuarbeiten oder von hinten her aufzuzäumen, gleichsam in einer dritten Position; wie in der Verhaltensforschung, welche die Tiere in ihrer Umwelt beschreibt. Schlussendlich – und das gilt für die Geometrie der Methoden wie auch für die konkrete Konstruktion von Straßen – lässt sich jede Theorie der Kommunikation oder der medialen Netze – Leibniz, Hermès, der Parasit, die Engel ... – in der Kartografie zusammenfassen.

R. D.: Sie sprechen in Ihrem Buch von „der Verachtung der Autobahnen für die Wege der Ziegen“. Können Sie das präzisieren?

M. S.: In den *Träumereien eines einsamen Spaziergängers* (1782) zerteilt Rousseau die St. Petersinsel in Quadrate, und anstatt sie – wie Descartes es gemacht hat – zu durchqueren, entscheidet er sich, kein Gras und kein Blatt in seinen Quadraten beiseite zu lassen. Er durchläuft daher alle Punkte dieses Ortes, um die Totalität der singulären Räume ausfindig zu machen. Dieser Spaziergang ist genauso streng wie der Verlauf von Descartes' *Diskurs über die Methode* (1637), da er eine, wie sie gesagt haben, äußerst konkrete Untersuchungsform optimiert. Diese Geodäsie zeichnet bereits auf eine bestimmte Art und Weise eine Kurve wie bei Von Koch. Der Spaziergänger Rousseau weiß viel mehr, als man annimmt. Der Weg der Ziege, den er nachzeichnet, führt überall hin, um alles zu wissen, die gerade Autobahn von Descartes hingegen sieht nichts von der Umgebung, die sie durchquert.

R. D.: Sie erwähnen auch „die Kugel der Landschaft, die wir mit uns fortschleppen“.

M. S.: Die Wahrnehmung bleibt, wie auf einem Bildschirm, planar, wenn der Beobachter sich – nehmen wir z. B. an: in einer schwarzen Höhle – nicht bewegt. Wenn er aber beginnt, zu beobachten, statt zu sehen, wenn er sich also fortbewegt, wird die Landschaft von einem Körper wahrgenommen, der von einem Kugelgelenk hochgezogen wird: in permanenter Rotation von oben nach unten, von links nach rechts, von vorne nach hinten. Das produziert eine sphärische Wahrnehmung. Wir leben nicht immobil wie die Dinge, wie Innenpflanzen vor einem glatten Fenster oder wie Gemüse vor dem Fernseher, denn wir bewegen uns als Wirbeltiere (*vertébrés*) in Wirbeln (*vertebrés*) fort, ein Wort, das unsere Bewegungen als unaufhörliche Drehungen in alle Richtungen beschreibt (lat. *vertere* bedeutet *drehen*). Daher diese Kugel der Landschaft.

R. D.: Ist die Straße also für Sie schlussendlich in gleicher Weise an die Erde, das Meer oder die Luft gebunden?

M. S.: Ein Engel, ein Flugzeug, ein Schiff und ein Fußgänger zirkulieren nicht unterschiedlich! Das gilt nicht nur für mich, sondern objektiv! An diesem Ort des Meeres fahren tausend Schiffe vorbei, so wie Autos auf der Place de L'Étoile; an einem anderen Ort fährt gar nichts, wie in der Sahara. Arbeiten wir also wie die Fluglotsen: sie formen Zeitzonen mit großen Schwingungsbäuchen und dichten Knoten, die mannigfach verbunden sind. Man hat Ariadne gesprengt, weil sie von der Straße abgekommen ist: Gefallener Engel! Und ganz egal wo, es geschieht nichts, wobei sich alle Straßen über die Optimierung berechnen. In *Über die Jagd* rät Xenophon, den Hasen im Lauf zu fangen, weil er einer zwangsläufigen Schleife folgt. Deshalb verwende ich die Geodäsie, deren Begriff genügend allgemein ist, um das Ensemble der optimierbaren Straßen zu verstehen.

Aber an der Grenze führen auch die Kalküle der Geodäsie in die Redundanz. Die Netze machen eine Schleife. Daher also unsere Bewunderung für das, was sich in Paris zwischen Poincaré und Bergson ereignet hat und sehr präzise unser Fin de Siècle ankündigt, in dem Kontingenz und Chaos es erlauben, eine Allianz zwischen den Gesetzen der Dinge und den menschlichen Geschichten zu erhoffen. Die Redundanz der Netze ist eine des Inneren. Das Internet ist ein voluminöses Wörterbuch, es ist sogar eine immense Bibliothek. Wer aber nicht sieht, dass es ein Haus ist, wie die Brücken und Fahrbahnen, konstruiert wieder eine sehr große Bibliothek wie jene Prinzen der Hindus, die im 17. Jahrhundert gigantische Sonnenuhren erbauten, weil sie ignorierten, dass man das Fernrohr bereits erfunden hatte!

Die Philosophie *verlässt* also für einen Moment die Haus-Bibliothek. Wenn wir im Französischen sagen *un Ange passe*, meinen wir nicht nur, dass ein Engel vorbeifliegt, sondern dass eine unangenehme Ruhe eintritt. Auch die Alten sprachen davon, dass Hermes vorbeifliegt: *Hermès passe*. Und dann treten wir in die Stille der Erkenntnis ein.

Michel Serres ist Professor für Wissenschaftsgeschichte und Mitglied der Académie française.

Régis Debray ist Mediologe, Schriftsteller und Philosoph. Seit 2011 ist er Mitglied der Académie Goncourt.