

Vorwort des Herausgebers zu Europolis1, K1-II

Autor: Peter Weibel

(2007)

S. 18-21

„Was Metternich und Bismark für die Politik waren,
ist Jimmy für die Zukunft des Verkehrs in Europa.“

(Peter Weibel)

Die militärischen, wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Erfolge einer Nation waren oft vom Niveau seiner Verkehrs-technischen und -planerischen Fähigkeiten abhängig. So riet bspw ein Osmanischer Geograf 1560 dem Sultan „einen Kanal vom Mittelmeer nach Suez zu graben“. Zum Unglück der Türken wurde sein Vorschlag nicht befolgt. Ein anderes Verkehrsprojekt des 16. Jahrhunderts, die Verbindung von Don und Wolga durch einen Kanal, welcher der Osmanischen Flotte auch die Beherrschung des Kaspischen Meeres erlaubt hätte, scheiterte ebenfalls. Dadurch wurde der Weg für den Russischen Vormarsch nach Süden frei.

Werner DePauli-Schimanovich macht in seinem Buch ebenfalls wichtige Vorschläge für Verkehrs-Planungen in einer Europäischen Größenordnung. Seine Hovercraft-Trassen und die damit verbundenen Kanal-Projekte würden eine ganz neue Epoche des Verkehrs in Europa einleiten, die den Handel und kulturellen Austausch innerhalb und außerhalb Europas beflügelten. Analoges kann auch über andere Projekte von ihm gesagt werden, etwa seine Elektrifizierung und Automation der Autobahnen, seine Docker-Waggons und Koppel-Züge, seine Vorschläge für neue Konstruktionen von Autos (Pkw, Lkw und Busse), und vieles mehr.

Das Wiedergewinnen einer einflussreichen Position in einer multi-polaren Neuordnung der Welt ist nur durch eine Rückbesinnung auf die Grundlagen des europäischen Projektes zu erreichen, das von Descartes bis hin zu Leonardo da Vinci wesentlich von einer technologischen Rationalität und numerischen Sensibilität geprägt ist. Typisch für die Kultur der technischen Innovation, die einst Europa die Vormachtstellung sicherte, ist jener legendäre Brief von Leonardo da Vinci an Ludovico Sforza in Mailand aus dem Jahr 1482, in dem er seine Dienste und Talente in 10 Punkten anpreist. Er präsentiert sich primär als Urbanist, Ingenieur, Militär- und Verkehrs-Techniker, als Erbauer von Brücken, Wasserleitungen, Geheimgängen, von Mörsern, Bombarden, Katapulten, von gesicherten Wagen, Angriffs- und Verteidigungs-Maschinen zu Land und zur See. Erst am Ende schrieb er: "Ferner kann ich Marmor, Erz und Ton bearbeiten, Bildwerke ausführen, ebenso leiste ich in der Malerei was irgend ein anderer, sei er wer er wolle, leisten würde."

Dieser Brief ist nicht nur ein Beispiel für den berühmten homo universalis der Renaissance, sondern verweist auf einen Kulturbegriff, der nicht wie heute nur auf die Geisteswissenschaften beschränkt ist, sondern weitere Gebiete umfasst: von der Baukunst zur Kriegskunst, von der Malerei bis zur Verkehrstechnik. Es handelt sich offenbar um verschiedene Formen der Ingenieurskunst, getragen vom Geist der Erfindung, um Kulturtechniken.

Auch im 20. Jahrhundert sind Beispiele für solche Genies der technischen Erfindung, im Sinne eines umfassenden Kulturbegriffs, zu finden: Johann von Neumann, R. Buckminster Fuller und Claude E. Shannon. Shannon verdanken wir nicht nur eine symbolische Analyse von Relaischaltkreisen (1938) und eine mathematische Theorie der Kommunikation (1948) sowie Chiffriersysteme - Entdeckungen, die für die Entwicklung der postindustriellen,

Über die Zukunft des Verkehrs - Debatte und -Planung in Europa:
Peter Weibel (Hrsg.), Wien 2007

informationsbasierten Welt unabdingbar waren -, sondern auch eine Maschine (Maus) zur Lösung des Labyrinthproblems und einen bescheidenen Vorschlag im Hinblick auf ein Verkehrsproblem, der amerikanischen Autofahrern in England helfen sollte (1978).

Der Verkehr und die Mobilität haben in Europa aber auch viele Probleme aufgeworfen, welche die Umwelt belasten. Um diese ökologischen Probleme zu lösen, müssen wir durch neue Techniken und Planungen des Verkehrs dieser negativen Entwicklung entgegensteuern. In dem Maße, in dem Europa zu einer verstreuten Großstadt wie Los Angeles oder das Ruhr-Gebiet zusammenwächst, also zu einer Mega-Polis, wird eine neue Verkehrs-Planung und -Technik notwendig.

Europolis (mit seinen geplanten 6 Bänden) wird also ein Buch für das jetzige heranwachsende Jahrhundert. Das 21. Jahrhundert wird nämlich das Jahrhundert der Städte sein. Zum ersten mal in der Geschichte der Menschheit werden mehr Menschen in Stadtgebieten als in ländlichen Gebieten leben. Effiziente öffentliche Verkehrsmittel sind in Europa von wesentlicher Bedeutung für die Stadt als Wirtschaftsmotor und Lebensraum, und auch für die gesellschaftliche Weiterentwicklung. Neue Stadtentwicklungs-, Straßenbau-, Verkehrs-, Erziehungs-, und Beziehungs-Modelle sind daher erforderlich, um Städte mit menschlichem Profil zu gestalten.

Angesichts der Vision eines Europas von zirka 50 Ländern und einer entsprechenden Anzahl von Kulturen und Sprachen sind die bisherigen in Amerika und Asien erprobten Modelle, die auf großen Landflächen mit wenig Kultur- und Sprach-Diversitäten beruhen, für Europas Zukunft vollkommen irrelevant. Europa kann nur in Differenz zu Amerika, als Heterotopie statt Homogenie und Hegemonie, existieren. Europa darf keine Kolonie Nordamerikas werden in Verdrehung der Geschichte, in der einst Nordamerika eine Kolonie Europas war. Nur so kann Europa für die Entwicklung der Welt einen Beitrag leisten, als Agent der technischen Evolution, mit technischen Lösungen von Problemen der Welt.

Mit ihrer Dokumentation wollen wir in diesem ersten Band von Europolis beginnen, weil die Umsetzung von Jimmys Konstruktionen, Planungen und Vorschlägen langsam überfällig wird. Viele dieser Ideen sind schon sehr alt, manche liegen 30 bis 40 Jahre zurück. Seine ersten Verkehrsplanungen machte er mit 12 Jahren. Mit 17 wusste er bereits, dass er einmal Stadtrat für Verkehrs-Planung werden möchte. Die meisten von Jimmys Verkehrs-Erfindungen sind technischer Natur. Design, Organisation und Konstruktion von neuen Lastwägen, Omnibussen, Eisenbahnen, Straßenbahnen, Autos, Fahrrädern, Schiffen, Flugzeugen, et cetera. (Es gibt kein Verkehrsmittel, welches ausgelassen wurde.) Dieser Fragenkomplex wird in Europolis1 abgehandelt.

Früher forschte Jimmy als Informatiker an der Universität Wien über Mengenlehre und Probleme der Logik und Mathematik. Doch nun veröffentlicht er hiermit ein ungewöhnliches, um nicht zu sagen exzentrisches Buch, das ihn als Innovator, Urbanist, Architekt, Designer, Maschinenbauer, Erfinder, Philosoph, Prophet und Denker zeigt. Jimmy ist ein Konstrukteur, in seinen Erfindungen originell. In der revolutionären Avantgarde Rußlands der 20er Jahre entstanden Konstruktivismus und Produktivismus als deren Höhepunkte: der Künstler als Konstrukteur wollte nicht mehr repräsentieren, sondern nützliche Dinge produzieren.

Die Innovation dieses Buches rührt vom Anspruch und von der Methode her. Der Anspruch ist nämlich zutiefst utopisch und visionär in seinem Bestreben, die menschlichen Bedingungen zu verbessern. Die Methode ist ingenieurhaft, welche aber soziale und kulturelle Faktoren berücksichtigt. Diese Sammlung von technischen Schriften ist ein neuartiger Zugang zur Lösung von Problemen in den Gebieten Wissenschaft und Politik, Kultur und Mechanik, die aber durch seine Methodik von innen her verschränkt sind.

Aber nicht nur Physik, Mathematik, Logik, Philosophie, Artificial Intelligence, Verkehr, Erfindungen und Spiele kennzeichnen Jimmys Schöpfungen. Er hat auch auf den Gebieten Ökonomie, Gesellschaft, Erziehung, Kunst, Kultur und Politik viele Ideen und Vorschläge eingebracht, die Gegenstand weiterer Bände sein werden. Als glühender Europäer vertritt er einen Euro-Protektionismus in Politik und Wirtschaft, und fordert, die Innovation als Maßstab für den Gelderwerb heranzuziehen. (Seiner Überzeugung nach ist der Turbo-Kapitalismus innovationsfeindlich und daher schlecht.)

In der Wirtschaft möchte er die Zehn-Tage-Woche einführen (als die einzig logische Kalenderstruktur). Er fordert für alle Europäischen Kinder zwei Muttersprachen (eine davon sollte Englisch sein), und in den unteren Klassen der Highschool möchte er die Europäischen Hauptsprachen unterrichten. (Die Naturwissenschaften und die Mathematik erst in den oberen Klassen). Europrotektionismus, Zehn-Tage-Woche, das Educational System for the EU und Jimmys politische Abhandlungen sind ebenfalls für Europolis³ geplant.

Die meisten Ingenieure und auch so manche Leser werden über Jimmys Zeichnungen und Handskizzen die Nase rümpfen. Seine Kollegen der Technischen Universität Wien meinten, seine sprachlichen Ausführungen seien schon größtenteils unverständlich, aber seine Zeichnungen ein totales Chaos. Das war auch der Grund, weshalb Jimmy 1960 sein Maschinenbau-Studium aufgeben musste, da seine Zeichnungen nur mit Nicht Genügend beurteilt wurden. Wir beurteilen Jimmys Zeichnungen jedoch auch als Kunstwerke!

Um die geballte Kreativität dieser Buchreihe spezifisch anzudeuten, seien hier einige konkrete Punkte als Stichworte aufgezählt:

Ad Verkehrs-Technik: Docker-Züge, Elektrifizierung der Autobahnen, Elektronische Geleise, neue Konstruktionen und Design von fast allen Verkehrsmitteln, insbesondere longitudinale und transversale Durchdringung beim Waggon- und Bus-Bau.

Ad Verkehrs-Planung: Europäische Verkehrs-Netze für Transrapid, Eisenbahn und Autobahn, sowie Hovercraft-Trassen auf Flüssen und Kanälen, Computer-Leitsysteme für den Verkehr, Städtebau und Architektur-Prinzipien, Reorganisation von Flughäfen und Bahnhöfen.

Ad Ökonomie: Ten-Day-Week, World-Currency, EU+USA-Standards, Europäismus, Rückkauf der Europäischen Firmen, Innovation, Erfindungen und Kreativität als neuer Wert-Maßstab, Euro-Protektionismus, Soros und die offene Gesellschaft.

Ad Erziehungs-Programme: A Pan-European Educational Concept, Euro-English and Euro-Spanish, Espanyol con Canciones, die Vier-Ecks-Ehe (als esoterisches Konzept gegen den Rassismus), EDDY (= expected death-day and year).

Ad Wissenschaft: Kurt Gödel (ein Mathematischer Mythos), die Erfindung des Computers in Europa, Artificial Intelligence versus Cognitive Science versus Brain Sciences, A Calculus of Winning Strategical Games, Naive Axiomatische Mengenlehre und Class Theory.

Aus der technischen Analyse der Zwänge einer gesamt-europäischen kulturellen und politischen Kooperation entwickelt der Autor auch eine neue Pan-Europäische Kartographie des Europäischen Kontinents, der mehr ist als nur ein Anhängsel an den asiatischen Kontinent und der alle bisherigen rein historisch-politisch definierten Grenzen von Europa im Sinne zukünftiger Lebensmöglichkeiten radikal und grandios überschreitet. Die Geschichte als Motor Europäischer Politik übersetzt durch die Utopie.

Aus den hier dargelegten Punkten ersieht der Leser, dass trotz starker Diversität der scheinbar zusammenhanglosen Disziplinen ein großer synergetischer Effekt entsteht: nämlich die Verteidigung des Komplexen als Europäische Denkmethode par excellence gegenüber den Homogenisierungs-Tendenzen der globalen Mächte. Das sind also die Gründe, weshalb ich den Titel Europolis für Jimmy's Buch vorgeschlagen habe, als einen wichtigen Beitrag für die Zukunft Europas.