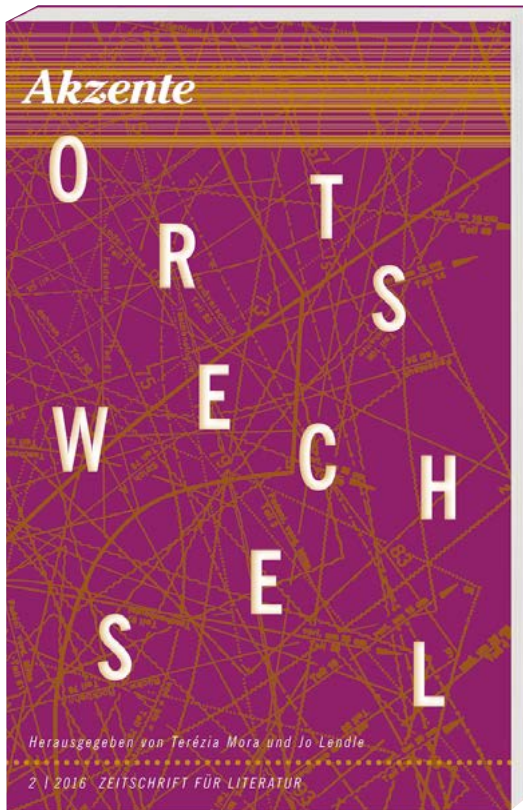


Leseprobe aus:

Terézia Mora / Jo Lendle
Akzente Heft 2/2016: ORTSWECHSEL



Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf
www.hanser-literaturverlage.de

© Carl Hanser Verlag München 2016

HANSER

Vorwort

Den Ort wechseln oder ihn nicht wechseln – freiwillig, unfreiwillig. Jeder, der lebt, kennt die Unruhe, die damit verbunden ist.

Du wechselst den Ort und alles gerät in neue Zusammenhänge. Du selbst wirst zu jemand anderem oder gerade zu dem, der du eigentlich bist. Es gibt die unter uns, die in Rage durch die eigene Geburtsstadt wandern und sie schließlich verlassen müssen, um sie, sich selbst und ihre Zeit ertragen zu können.^{»S. 80} Es gibt welche, die zu ihrem Vergnügen reisen, und diejenigen, die es für unabdingbar halten, um gewisse Dinge zu erfahren. Eine Straße ist nie nur ein Band aus Teer,^{»S. 65} auf den Pfaden durch die Zeit gibt es Touristen und Reisende, Pilger und Flüchtende. Nicht nur der klassische Märchenheld weiß, dass man nicht alles an einem Ort finden kann. Berge sind aus dem gleichen Eisen und Gestein wie Himmelskörper.^{»S. 19} Manches lernen wir, wenn wir Einlass gewährt bekommen, manches, wenn wir draußen bleiben müssen vor der Tür.^{»S. 58} Du lernst, wenn du etwas anderes lernst als erwartet, das gilt für das Spirituelle wie für jedes andere Erkennen.^{»S. 24} Die Hotels heißen »Seaside« in Städten mitten auf dem Kontinent oder tragen die Namen von Frauen oder das Wort »West«, um Vertrauen zu schaffen. Die Zimmer sind keineswegs überall gleich, im Gegenteil, skurrile Einzelheiten und unlösbare Geheimnisse säumen den Weg des Reisenden.^{»S. 12} Die Wegbeschreibung und die Tagesordnung kennen die meisten nicht, das verbindet uns, ebenso wie das Wissen darum, dass man in verschwundenen Dörfern Hemden bügeln kann.^{»S. 33}

Und was macht die Kunst?

Sobald Bilder, Klänge, Formen, Texte in der Welt sind, sind sie auch unterwegs, gehen aufeinander ein und durch einander hindurch,^{»S. 3} alles, was existiert, steht in Wechselbeziehungen ohne Zahl. Verlässt seinen Ort, auch wenn er ihn nicht verlässt. Wie die Gedichte, so gehen auch wir durch die Gleichgültigkeit der Welt^{»S. 45} und hinterlassen unsere Spuren, auch wenn die Bäume nicht uns entgegen rauschen, auch wenn wir möglicherweise bis zum Schluss nicht erfahren, warum wir hier sind. Wir sind hier, das ist mehr als nichts. Leben und bewegen uns und andere Dinge. Es ist unser everyday job, neue Welten zu finden, so traurig oder lächerlich wir dabei auch oft aussehen mögen.^{»S. 93}

Und was braucht es alles, um etwas, das nicht lebendig ist, dazu zu bewegen, sich scheinbar von alleine von der Stelle zu bewegen. Lebendig zu erscheinen. Und was es alles mit sich bringt, etwas in den Schutzraum der Kunst zu verfrachten. Was kann die Kunst schützen und was kann etwas Lebendiges schützen? »S. 52

Wer sich auf den Weg gemacht hat, ist den Rest seines Lebens auf dem Weg zurück, »S. 21 auch wenn er diese Rückreise vielleicht niemals antritt, und besonders, wenn es den Ort, von dem er aufgebrochen ist, nicht mehr gibt. In verschwundenen Dörfern Hemden bügeln, noch einmal und immer wieder, sich nach den Früchten unerreichbarer Bäume wie nach alten Freundschaften sehnen. »S. 76

Nichts bleibt, wo es war. Und jede Verlagerung hat Folgen. Von ihnen erzählt dieses Heft.

Gedichte

1.

Historische Ereignisse beobachtete ich aus dem Fenster.
Ich sah Panzer und Demonstrationen, Zusammenbruch des Imperiums.
Abends, wenn es still wurde, mit orangenem Schimmer
leuchtete der nasse Asphalt

und es erschienen plötzliche Sterne. Ich ließ das alles ohne
Bedauern zurück, um hier, zwischen Türmen und Spitzen
(dans la forêt de symboles) in den durchsichtigen Himmel der Zeit
zu schauen, dem Schicksal entflohn.

2.

Städte, durch die wir fuhren in jenem
Sommer, von dir auf der Karte umkreist,
Dieppe, Honfleur, Calais, seine Bürger,
wie sie über den Platz gehen.

Und Häfen, Plätzen ähnlich,
Häfen, das Schaukeln der Boote,
fruits de mer, ausgelegt in einer Vitrine,
Masten, zueinander sich neigend.

»Es gibt ja gar nichts, nur dieses
Schaukeln, dieses Blinzeln des Lichts –
toutes ces choses pensent par moi, ou je pense par elles –,
die Unermeßlichkeit der Wolken, der Luft.«

Und irgendwo, am Stadtrand –
Sonne, Staub, Leichengeruch,
die niedrige, rote, unendliche
Mauer eines Schlachthofs.

3.

Durch die Gleichgültigkeit der Welt hin-
durch gehen Gedichte, wie wir
durch eine Stadt, in der
wir weder Bekannte haben noch
Erinnerungen.

Nicht uns entgegen rauschen die Bäume,
und Hände voll Sonne werfen
nicht uns die Fenster zu. Niemand
sieht in uns uns
selbst. Wir wissen nicht,

warum wir hier sind, aber wir sind
hier. Wir sitzen im Café auf dem Platz oder
im Park auf dem Leopardenfell
einer Bank. Gedichte
gehen durch die Gleichgültigkeit der

Welt schleichend hindurch. Ihre
Spuren bleiben in ihr, wie diese
großen, wessen
auch immer, Spuren im Sande zwischen
Stummeln, Fetzen.

4.

Abbiegen von der Autobahn, einfahren in eine kleine
Stadt, irgendwo in Franken –
Mit Schloß und Park, mit wüstenleeren Straßen,
einer Gruppe buntfarbiger Radfahrer auf dem Platz vor der Kirche;

auf dem grauen Obelisk die Namen lesen der
Gefallenen im ersten und zweiten Krieg, im Lokal-
museum vorbeischaun,
mit seinen Scherben, Rüstungen, dem Portrait des Markgrafen;

in das Café einkehren, wo sich seit den
Fünfzigern nichts verändert hat,
einen (sehr schlechten, sehr sauren) Kaffee trinken, einen

Kuchen (etwa mit Rhabarber) essen, diese Zeilen aufschreiben.
Welche Traurigkeit und welche Verlassenheit.
Welche Ruhe. Wie wenig will man sterben.

5.

Das Fenster, aus dem Keats
sah sterbend auf die Piazza
di Spagna. Niemand
weiß, *worüber* das alles ist, diese

schreienden Kinder bei
der Fontäne, auf den Stufen
der berühmten Treppe, dieser grau-
haarige Photograph, der die Touristen

belästigt, das Plätschern des Wassers,
 das Klappern der Schritte.
 Das alles ist, ist da, immer.
 Wie jene Nachtigall, die nicht zum

Sterben geboren wurde (not born
 for death), so auch dieses, in jedem
 Fenster, immer das gleiche, die gleichen
 Kinder, Schreie, Schokoeis, der

gleiche Photograph, die Fontäne,
 die Souvenirverkäufer.
 Nur der Schauende, wer
 er auch sei, ist immer sterblich.

6.

UT PICTURA POESIS

So kam Cézanne immer näher zu seinem Berg,
 den man nicht erreichen kann, auch wenn er
 überall zu sehen ist, aus jedem Fenster, aus dem Fenster
 eines jeden Zugs, der über die Ebene gleitet,
 in jeder Stadt, über allen Dächern. So
 sind auch diese stummen Hügel, diese
 Steine und ihre Schatten auf dem Gras – der gleiche
 Berg. Und auch natürlich die Bäume. Wir legen
 eine Schicht auf die andere, ob es nun
 Farben sind oder Worte. In Wahrheit tragen wir eine
 Schicht nach der anderen ab, indem wir
 immer näher kommen zu dem, was wir niemals
 erreichen werden, was immer schon da ist.

7.

24. Dezember 2003

Alles schon leer, die Täler,
die Dörfer. Der Schnee liegt blau
auf den Dächern, auf den Hügeln zwischen
den Kiefern, unter dem leichten
Himmel. Niemand fährt hier, nur ich allein.

Alle Geschenke sind schon
gekauft, die Läden geschlossen, die Tank-
stellen schließen. Im Radio
spricht man über Glauben, Kommerz,
Armut und Liebe.

Die letzten Vögel fliegen
nach Hause, Tiere
verstecken sich, Gartenzwerge sind in
den Wald geflohen. Die Glocken in der
dunkelnden Luft rufen die Nacht herbei.

Sie zieht schon auf durch die erstarrte
Welt, durch die gleichgültige, durch
die wartende, nicht dieselbe Nacht, wie vor zwei
Tausend und drei Jahren, aber doch eine eben-
solche, wie damals.

8.

Im Rückspiegel siehst du eine Frau am Steuer
des Volkswagens, mit grob beleuchtetem Kinn und
Augen, die im Schatten verschwinden. Die Straßen-
ampel kommt näher, du drückst aufs Gas, dann auf
die Bremse. Wolkenmassive stehen
gegeneinander auf über dem weißen, flachen
Fabrikgebäude, der Autowerkstatt, der noch nicht
gemähten Wiese, wo (auch) weiße Löwenzahnblumen
wegrennen, noch nicht fliegend, über das Gras, das
glänzt, so wie das Wasser glänzt in der Sonne. Ein Augenblick
deines Lebens, einer unter den einmaligen.
Du trittst in ihn ein, wie in einer Erzählung
der Knabe, der in ein Gemälde eintrat, um nie wieder
zurückzukehren. Er dehnt sich, er dauert, seine
Grenzen treten zurück. Er ist größer (du weißt es)
Als die Zeit und die Wolken. Du bist in ihm
zu Hause. Plötzlich lächelt die Frau, winkt
mit der Hand jemandem auf der Straße zu, dem
da, in Jeans, der winkt zurück, die Ampel wird
grün, alles fährt, alles endet, alles ist nun
zu Ende. Das Radio spricht weiter vom Wetter,
von Staus, von Parlamentswahlen. Es endet
(sagte mir einmal einer, der aus dem Gemälde
nicht zurückkehrte) nichts, niemals.

9.

The art of losing isn't hard to master.

Elisabeth Bishop

Die Vergangenheit ähnelt bereits einem Kontinent,
mit dem Filzstift umrandet, mit Regen-
strichen im Westen, mit Wüsten im Osten.

Doch packen wir noch eine Tasche und fahren
in eine Stadt, wo wir niemals gewesen. Die Sonne
läuft über einen Kanal an dunklen Booten,

an Palästen vorbei, an Atlanten, die mit gewaltigem
Lächeln in eine Richtung schauen, die uns unsichtbar
ist. Die Uhren auf den Türmen zählen eine fremde
Zeit ab, die Zeit der Tramstraßen, Kaffeestraßen, engen
Straßen, die Zeit der Barflaschen, die des Kellners
im Türrahmen, mit gekreuzten Armen und einer

weißen Schürze, der Cäsaren, der Reiterstatuen.
Wohl ist noch nicht alles bereits gewesen, doch war schon
soviel, daß das Gewesene bereits größer
ist als wir. Wir sitzen draußen. Der Wind des Meeres
rüttelt an den Servietten, den Seiten. Was ist denn dort,
hinter den umrandeten Ufern? Die Massen von welchem

Licht? Wessen Stimmen? Wessen Schatten verweilen
In jenen fernen Hainen, in jenem Dickicht?
Sie sprechen miteinander, mit uns nicht, leider.
Tauben und Mofas auf dem Platz heben ihr Geschrei an,
sie knurren, sie gackern. Und ein kleines Mädchen läuft
über den Platz, ihrem ganzen Leben entgeghüpfend.

AUS DEM RUSSISCHEN VOM AUTOR UND MICHAEL KLEINHERNE

Die Autobahn

L., die in Amerika lebt, war noch nie auf einer deutschen Autobahn gefahren, sie war überhaupt noch nie deutlich schneller gefahren, als es in Amerika erlaubt ist. Sie blinzelte skeptisch ins Morgenlicht und packte ihren Farbkasten aus. Sie ist Schriftstellerin und Künstlerin, und sie malt, wo immer sie kann, auch im Auto. Sie stellte den Becher mit dem Malwasser in den Cupholder und schaute aus dem Fenster. Die Sonne schien.

Wir sollten für ein amerikanisches Magazin etwas über Deutschland schreiben, deswegen fuhren wir von Berlin nach München, mit dem Wagen, auf der A9, quer durch Deutschland im Moment der größten Krise des Autolandes. Im Süden, in Bayern und in Österreich, marschierten Tausende von Flüchtlingen, die über die Balkanroute gekommen waren, nach Norden, auf einigen Autobahnen brach der Verkehr zusammen, es herrschte dort jetzt das Tempo des Fußgängers, des *Wanderers*. Zur gleichen Zeit war bei Volkswagen der Dieselskandal aufgefliegen, man hatte entdeckt, dass Volkswagen die Motoren bewusst manipuliert hatte, die Autos konnten Behörden und Kunden vorgaukeln, dass sie weniger Dreck produzieren; während andere Hersteller am autonom fahrenden oder am emissionsfreien Auto arbeiteten, hatte Volkswagen das lügende Auto auf den Markt gebracht.

Wir fuhren auf die Avus Richtung Süden, vorbei an den verrottenden Holztribünen aus der Zeit, als hier Autorennen stattfanden. Noch in den achtziger Jahren durfte man auf der Avus so schnell fahren, wie man wollte, auch, weil die Berliner Politiker Angst hatten, dass der Westberliner auf seiner Insel mitten in der tempolimitierten DDR verrückt werden würde, wenn er nicht irgendwo in seiner Stadt richtig Gas geben dürfte. Nach der Maueröffnung erklärte die SPD diesen Grund für hinfällig und verfügte ein Tempolimit, und Eberhard Diepgen, der ehemalige CDU-Bürgermeister, erklärte in einer legendären Rede, mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Avus mache das ganze Leben keinen Spaß mehr.

Vor uns fuhren drei Autos, es waren alles Volkswagen, Vertreterkombis mit starken Dieselmotoren. Dies hier war Volkswagenland. Aber wie lange noch?

Die Glaubwürdigkeit von Volkswagen war dahin. Kein anderer Konzern hatte das Auto so sehr zu einem moralischen Produkt gemacht, besonders

die Amerikaner kauften einen VW nicht, weil er extrem gut aussah, sondern weil er eine protestantische Ethik verkörperte: nicht mehr scheinen als sein, sparsam sein. Dass diese ehrlichen Autos sehr unökologische Taschenspielertricks beherrschten, war ein Schock. Wobei der Erfolg von Volkswagen in Amerika ohnehin eines der großen Wunder der Nachkriegsproduktgeschichte ist: Wie konnte ein graues, asselförmiges, maschinengewehrhaft knatterndes Auto, das von Adolf Hitler in Auftrag gegeben wurde, um Europa zu überrollen, nur fünfzehn Jahre nach dem Krieg in Amerika zum sympathischen kleinen Herbie mutieren? Als 1938 die »New York Times« von »Tausenden und Abertausenden von glänzenden kleinen Käfern, die bald die deutschen Autobahnen bevölkern werden«, berichtete, war »Käfer« noch nicht als Kosewort gemeint, sondern als biblische Plage. Vielleicht entschärfte nach 1945 der üppige Chrom die böse Aura des KdF-Wagens; vielleicht war er einfach zu klein zwischen all den Straßenkreuzern, um bedrohlich zu wirken.

L. malte den ehemaligen Grenzübergang Dreilinden, der wie ein gewaltiges rotes Scharnier neben der Autobahn lag. Sie malte ein blaues Quadrat, das an die großen blauen Autobahnschilder erinnerte. Sie malte die Kiefern, die am Rand der Autobahn zu sehen waren.

Sie hatten rote Stämme, die im Licht glühten. In Brandenburg gibt es viele dieser Kiefern, manchmal bekommen sie das Kunststück hin, wie Pinien auszusehen, so als sei Brandenburg ein Teil von Südfrankreich, aber nicht immer, manchmal sehen sie auch wie abgenagte Tannen aus.

Hinter der Raststätte mit dem eigenartigen Namen »Köckern« (als handele es sich dabei um eine eigenartige Tätigkeit) tauchten Windräder auf und ein paar Betontürme, das neue Energiewendedeutschland und die alten Silos, die mit ihrer seltsamen Spitze an die Winkelbunker erinnern, die hier in der Nähe stehen – in Wünsdorf, wo im Sommer 1915 das sogenannte »Halbmondlager« für die muslimischen Kriegsgefangenen aus Indien und Afrika gebaut wurde, die auf Seiten der Briten und Franzosen an der Front kämpften. Bis zu 30 000 Muslime waren dort interniert – und weil der Sultan des Osmanischen Reichs, das mit dem Deutschen verbündet war, zum Dschihad gegen die Kolonialherren aufgerufen hatte, versuchten die Deutschen, in diesem Lager die muslimischen Soldaten davon zu überzeugen, die Seiten zu wechseln und gegen ihre Kolonialherren zu kämpfen. Im Halbmondlager präsentierte sich das Deutsche Reich als Freund des Islam, weswegen man im Sommer 1915 eigens

eine aufwändige Holzmoschee mit Minarett einweihte, den Ramadan achtete und das Essen erst nach Sonnenuntergang ausgab: So viel Anpassung an muslimisches Leben gab es von staatlicher Seite in Deutschland nie wieder, und natürlich war sie rein strategisch bedingt. Genau genommen war das Halbmondlager das erste staatlich organisierte Terrorcamp der Welt. Die Muslime sollten im Namen des Dschihad zu Terroristen ausgebildet werden und nach ihrer Freilassung hinter der Frontlinie auf dem Gebiet des Feindes Sabotageakte und Anschläge verüben. Taten sie aber nicht.

Wir fuhren bei Kilometer 168 über die Elbe, vorbei an einem düsteren Backsteinturm, den die Nazis als Aussichtsturm geplant hatten. Von hier aus sollte man die Kraftwerke Vockerode und Zschornewitz bestaunen. Das Dach wurde zu DDR-Zeiten aufgesetzt; an der Fassade wurde der Werbespruch »Plaste und Elaste aus Schkopau« befestigt, den man 1990 wieder entfernte.

Nach der Elbbrücke wurde das Tempolimit aufgehoben, ich gab Gas. Durch die Beschleunigung lief die Farbe senkrecht über L.s Papier, die rote Farbe sammelte sich am Fuß des Turms zu einem schwarzroten Balken, der restliche Turm verlor Farbe und sah jetzt blassrosa aus. L. warf mir einen überraschten und etwas strengen Blick zu: Die Gasgeberei hatte sie beim Arbeiten gestört, die deutsche Freude am hemmungslosen Beschleunigen hatte sich auf dem Papier verewigt wie ein geisterhafter Eingriff eines fremden Stifts. Sie ließ das Fenster herunter und schüttete das schmutzige Malwasser aus dem Wagen; es verteilte sich als schwarzer Sprühnebel auf dem hinteren Seitenfenster und dem Kotflügel und den Frontscheiben der nachfolgenden polnischen Lastwagen.

Wir waren jetzt genau 196 Kilometer gefahren. Wir fuhren durch das tiefe Land, rechts lagen die abgeernteten Felder, die Windräder sahen aus, als würden sie die Wolken kleinhäckseln wollen, die Wolkenhäckseler rasten im Kreis, und die Wolken türmten sich immer bedrohlicher und schwärzer über den Feldern, als wollten sie die Windräder ein für allemal fertigmachen.

In den Nachrichten wurde gemeldet, dass die Aktie der Deutschen Bank um fast vierzig Prozent gesunken sei. Vor uns fuhr ein neuer Kleinwagen von Opel, dessen Name Karl war, nicht mehr »Kadett« oder »Corsa«, wie früher, sondern Opel Karl. Es gab auch einen Opel, der »Adam« hieß. In Berliner Grundschulen hießen seit einiger Zeit auch wieder viele Kinder Adam, Karl, Otto und Severin, und ich fragte mich, warum Autonamen und Klassenlisten

sich neuerdings alle so wie Gefallenenlisten des Ersten Weltkriegs lasen, war dies das neue Bürgertum, die Weiße-Band-Republik Deutschland? Ich überholte Karl und dachte an das Anti-Autobahn-Lied »Karl der Käfer wurde nicht gefragt« der deutschen Protestsonggruppe »Gänsehaut«, das 1983 bei der ZDF-Hitparade auf den letzten Platz kam; die Deutschen hatten einfach keine Lust, sich mit einem Käfer zu identifizieren, der vor dem Autobahnbau fliehen musste.

Die A9 verbindet Berlin und München. Als sie 1925 als »Autofernstraße« geplant wurde, sollte sie von Berlin nach Rom führen. Sie ist Deutschlands berühmteste Autobahn; man kann die gesamte Geschichte des Landes an ihr entlang erzählen. Sie führt von Dreilinden, der ehemaligen Kontrollstelle zwischen Ost und West, durchs Globau-Baruther Urstromtal, das entstand, als vor 21 000 Jahren das Schmelzwasser der Gletscher nach Süden floss. Sie verband die strategisch wichtigsten Städte der Nationalsozialisten, Berlin, Nürnberg und München. Sie führte, als sie 1936 zur Olympiade eröffnet wurde, mit ihren pseudorömischen Viadukten und den Schnelltrassen das nationalsozialistische Ideal eines modernen und gleichzeitig antikisierenden Deutschlands vor – und zeigte wenig später, wie dicht die beschleunigte Moderne mit dem Krieg verbunden war. Die A9 führt vom Hermsdorfer Kreuz, an dem heute die Lastwagen nach Osteuropa abbiegen – sie ist die Zentralader der Kapitalisierung des Ostens nach 1989 –, über die Saalebrücke, die einst beim Vormarsch der Alliierten gesprengt worden war, vom VW-Werk in Leipzig nach Bayreuth, wo auf dem »grünen Hügel« Wagners Festspielhaus steht (genau genommen ist das Drama bei VW auch eine nibelungenhafte, wagnerianische Tragikomödie), von der Lebkuchen-, Spielzeug- und Reichsparteitagsstadt Nürnberg nach München. Im Mai 1987 fuhren bei Allerhausen 180 Autos ineinander. Die Ausfahrt Weidensee war eigens für Hermann Göring gebaut worden, der hier gern jagte. Zwischen Dessau-Süd und Bitterfeld Wolfen, der Stadt des Filmherstellers Agfa und des Zyklon B, fanden Hochgeschwindigkeitsrennen statt; 1952 starb der Rennfahrer Paul Greifzu auf dieser Strecke. Im Kriegsfall sollte sie als Startbahn für Kampfbomber genutzt werden, deswegen durften hier keine Brücken gebaut werden. Die A9 ist, in ihrer Verbindung aus Hochgeschwindigkeit und Abgründen, Landschaftsidyll und Größenwahnmaßstab, einer der deutschesten Orte überhaupt.

Bei Dessau verließen wir die Autobahn und fuhren zum Bauhaus. Wir standen vor dem Bauhaus und staunten.

Es stand dort weiß und kalt und sah aus wie ein Designmöbellager, man dachte nicht, dass hier einmal feiernde, kostümierte, tanzende, in Ateliers auf Tischen schlafende, auf einer Wiese studierende Menschen gewohnt haben, in einer Kunstkommune, in der alles neu gedacht werden sollte: Kleidung, Möbel, Essensgewohnheiten, Kindererziehung, Rollenmodelle, Lebensentwürfe.

Wir fuhren weiter zum Fluss, um etwas zu essen. Ein paar ältere Damen saßen im Eck des Panoramacafés und starrten auf das träge braune Wasser. Wir bestellten Bratwurst mit Kartoffeln, und die Kartoffeln waren gelb und glitschig und paniert in grünem Schnittlauch, und das Essen roch nach Kohle und Zweitakter, jedenfalls kam es mir so vor.

Ein Freund rief an, Journalist, er war gerade in Calais in einem Auffanglager für Flüchtlinge und erzählte von der Brutalität der Polizei und dass linke Aktivisten in den Zeltstädten Yogakurse für Flüchtlinge anbieten.

Flüchtlinge, Yoga, Bankenkrise, VW-Krise, Autobahn, seltsames Land.

Kurz vor Leipzig fing es an zu regnen. Links sah man die Landebahn des Flughafens Leipzig. Die Autobahn war hier noch neu und ohne zugeteerte Risse, man konnte am Zustand der Autobahnen spüren, ob man im Westen oder im Osten fuhr, wo die Autobahnen seit 1989 alle erneuert wurden.

Ich schaute mit einem Auge L. beim Malen zu. Auf einigen ihrer Bilder konnte man die Pinien, die Windräder und die Felder erkennen, das graue Band der Autobahn, das sich hinter Schkeuditz erst in eine Kurve und dann den Berg hinunter in eine saftige, von Regenschauern verschleierte Wiesenlandschaft stürzt, wo ein Blitzgerät stand, das mit einem roten Knall das Innere des Wagens erhellte und die erste Fotoaufnahme eines Ateliers anfertigte, das mit überhöhtem Tempo durch den Regen über eine ostdeutsche Autobahn schießt.

Andere Aquarelle waren zu abstrakten Chiffren geworden, zu Mustern, bei Kilometer 207 malte sie ein Bild, auf dem ein blaues, ein graues Rechteck und ein rotes Bogensegment zu erkennen waren, und besser hätte man den Moment nicht fassen können – den im Sprühregen blass als hellgraues Feld auftauchenden Lastwagen, das blaue Hinweisschild über der Fahrbahn, das Verkehrszeichen für Tempo 100 im Anschnitt. Bei anderen Bildern sah man keine Wolken, sondern das Nasse, Wehende, Zerlaufende selbst, so wie Helen Frankenthaler nicht den Baum im Schnee, sondern die frostige Kälte selbst

malte. Einige von L.s Bildern wurden ganz zu abstrakten Hieroglyphen, die nur noch eine Farbstimmung, ein untergründiges Formgedächtnis aufbewahrten, und trotzdem ergaben die an der A9 aufgesammelten Formen und Stimmungen, alle zusammengesehen, so etwas wie ein Stimmungsbild des ganzen Landes in rätselhaften Chiffren; sie hatte eine umwerfende Fähigkeit, das Wesen einer Sache, nicht den Ort, sondern die Stimmung eines Moments zu malen. Die Formen von Bäumen, Straßen, Zeichen und Landstrichen stolpern durch diese Bilder oft nur wie Dinge, die überrascht sind, dass man ihrem Kern auf die Spur gekommen war.

Irgendwann erschien das Schild »Auf Wiedersehen in Thüringen« und wenig später der rote Schriftzug des Brückenrestaurants Frankenwald. Ich fuhr zum Tanken ab. Das Restaurant wurde 1967 gebaut, es war das erste Brückenrestaurant in Deutschland und bis 1989 war es vor allem ein Aussichtspunkt, von dem die Westdeutschen, die sich nicht weitertrauten, auf die innerdeutsche Grenze schauen konnten.

Ich klappte die Motorhaube auf und schüttete Öl nach. Ein Mann balancierte ein unförmiges Riesenwürstchen mit Senf und ein sogenanntes Schlemmer-Baguette zu seinem Auto. L. schaute ihn an wie ein höflicher Außerirdischer, der auf einem Wurstplaneten gelandet war. Wir waren schneller nach Bayern gekommen, als wir gedacht hatten.

Ich glaube, dass lange Autofahrten wie ein Katalysator wirken. Wer wissen will, ob er sich wirklich mit jemandem versteht, sollte mit dieser Person einfach von München nach Bordeaux oder von Berlin nach Rom fahren und genau darauf achten, ob er sich nach zwei Stunden unauffällig aus dem Auto rollen will oder vor Langeweile immer schneller fährt, damit es bald vorbei ist – oder eben nicht.

Wir machten ein Spiel. Einer musste sich eine Figur ausdenken, die er sein würde, etwa Kaiser Nero oder Angela Merkel oder Donald Trump oder der Ötzi oder Jane Birkin, und der andere musste Fragen stellen: Fährst Du mit dem Auto zur Arbeit? Was ist Deine größte Furcht? Hast Du ein Mobiltelefon? Würden andere Menschen sagen, dass Du eine seltsame Frisur hast? L. war fest überzeugt, dass ich Donald Trump war, aber ich war King Kong.

Hinter Bayreuth staute sich der Verkehr.

Selten sitzen Menschen unterschiedlicher Herkunft so dicht beieinander wie im Stau. Die Beifahrer und Beifahrerinnen der Autos waren zum Greifen nahe, keine zwei Meter entfernt, bei geöffneten Scheiben hätten sie sich mit

den Fingerspitzen berühren können. Natürlich tat das niemand, und niemand sprach jemanden an; es ist, anders als im Café, fast unmöglich, sich in einem Stau kennen zu lernen, obwohl man in all diese Leben vielleicht einfach einsteigen könnte wie in das Auto eines Fremden.

L. schlief jetzt; sie hatte ein Bein angewinkelt und den rechten Arm so unter den Sicherheitsgurt geschoben, dass er eine Kopfstütze ersetzte. Auf dem Armaturenbrett trockneten ihre Bilder.

Weil L. schlief, schaute ich mir die Autos an, die durch den Stau krochen. Fast alle sahen aus wie gigantische Kellerasseln in Verteidigungshaltung. Warum waren sie so hässlich? Wer hatte sie entworfen? Sie werden, wie vieles, vom Tod her gedacht: Nicht vom möglichen Glück, sondern von der Gefahr des Scheiterns, des Unfalls, vom worst case scenario her. Sie waren um ihre Airbags und Überrollbügel herumgebaut. Jedes Detail teilte mit, dass sie auf eine mögliche Kollision bestens vorbereitet waren.

Man kann spekulieren, ob diese Art, das Ding von der Möglichkeit des Todes her zu denken, etwas Zeittypisches, das Subsymptom einer Gesellschaft ist, die sich nicht mehr, wie in den siebziger Jahren, an einer Idee von Freiheit, sondern von Sicherheit orientiert. Die Frontpartien der allermeisten aktuellen Autos scheinen diese Hysterisierung abzubilden.

Auf der Strecke zwischen Nürnberg und München sieht man manchmal wohlhabende Chinesen in gemieteten Porsches auf der linken Spur vorbeischießen; sie zahlen viel, um einmal über 250 km/h zu fahren, die Raserei ist für sie eine Touristenattraktion wie Schloss Schwanstein, vielleicht beantragen sie irgendwann, die tempolimitfreie Autobahn zum Weltkulturerbe zu erklären, so wie Spanien, Italien, Griechenland und Marokko bei der UNESCO die Aufnahme der »Mittelmeerdät« in die Liste der Weltkulturgüter beantragt haben.

In China darf man nur auf Rennstrecken über 200 km/h fahren, aber Autorennen auf Rennstrecken sind bloß eine Abstraktion des Autofahrens: auf einer abgesperrten Straße immer im Kreis herumzufahren und dort anzukommen, wo man losgefahren ist, ist eine melancholische Sache. Mit der Erfindung der Rennstrecke, der Ablösung des linearen durch das zirkuläre Rennen, ging der eigentliche Sinn des Autorennens verloren – denn ursprünglich zielten die ersten Autorennen der britischen Gentry ja auf die Veränderung der Verhältnisse durch Beschleunigung: Man fährt an einem relativ kalten Ort (London) los, um sich nach einer langen Fahrt an anderen, schöneren, wärmeren Orten (Rom, Monte-Carlo) wiederzutreffen.

Wir redeten jetzt über Autos. L. hatte auf dem Studebaker Avanti ihrer Eltern fahren gelernt, einem Sportwagen, den Raymond Loewy entworfen hatte. Viele ihrer Wochenenden hatte sie auf Autoteilemärkten und bei Car Shows verbracht.

Ein gutes Auto ist ein Vehikel im Wortsinn: Es ermutigt zu Dingen, die einem ohne Auto oder mit einem hässlichen Kleinwagen oder einer Carsharing-Mitgliedschaft nicht in den Sinn kommen würden – zum Beispiel ein langweiliges Abendessen, eine schlechte Aufführung, eine zu stille Wohnung unauffällig zu verlassen und mitten in der Nacht spontan nach Rom zu fahren.

In der Holledau riss der Himmel auf, hier war es nicht wie in Berlin, wo alles eine klebrig graugelbe Farbe hat und wo der Himmel am bedeckten Tagen so aussieht, als habe jemand die Sonne heraus- und dafür eine 25-Watt-Birne hineingedreht, sogar die Autobahn sah sauberer aus, frisch gewaschener, vielleicht schmeißen die Bayern weniger Müll aus den Fenstern ihrer Autos, oder vielleicht regnet der ganze Dreck in Berlin auch aus der Luft auf die Straßen.

Die Hopfenfelder standen breitbeinig und grün da, die Autos turbodieselten auf breiten Felgen silbrig nach Süden, schnelle BMWs auf Schussfahrt nach München, die speckigen Kirchtürme, die Einfamilienhäuser mit den glänzenden Dächern, alles sah hier nach genug Geld aus, Bankenkrise hin oder her.

L. malte jetzt die Autobahn im dunstigen Gegenlicht, dann tauchte die Allianz Arena glühend rot in der einsetzenden Nacht auf, es war das letzte Bild, das L. malte, das graue Lederlenkrad, die bauchige rote Arena, die wie ein abgeflogener rotglühender Riesenreifen rechts neben der Fahrbahn lag, der schwarze Rückspiegel.

Wir erreichten München. Wir fuhren die Leopoldstraße hinunter und an der Staatskanzlei vorbei bis vor die Bar Centrale. Hinter uns lag Deutschland mit seinen Stimmungen, aufgefädelt an einer Bahn aus Teer. Es war wärmer als in Berlin. Wir liefen am Hofbräuhaus vorbei und an einem Souvenirshop, sie verkauften dort Bierkrüge und bayerische Fahnen und ein blaues T-Shirt mit einem Autobahnsymbol, auf dem »Autobahn – Germany unlimited« stand.

Wir gingen zur Feldherrenhalle, dem Nachbau der Florentiner Loggia dei Lanzi. Wir trafen einen Freund, den L. Annie nannte, obwohl er ein Mann war, aber weil er so Auto fuhr wie Annie Hall in Woody Allens Film »Der Stadtneurotiker«, nannte sie ihn Annie. Der Wagen stand am Straßenrand, wie ein Versprechen, gleich wieder auf die Autobahn zu fahren, die ursprüng-

lich ja weiterführen sollte über Florenz nach Rom, und natürlich ist das die wahre Schönheit der Autobahn, dass sie einen weiterzieht mit ihrer Zentralperspektive, die alles auf einen Punkt hinter dem Horizont laufen lässt. Ständige Veränderung der Verhältnisse. Wenn wir jetzt gleich wieder losfahren würden, sagte Annie und machte ein feierliches Gesicht, wären wir genau um Mitternacht in der Bar Basso in Mailand.

Traurige Statue

Städte sind voller Rätsel, in Rom fing es schon beim Hotelaufzug an. Neben den Tasten hing ein Zettel mit der Anweisung, wie sie zu betätigen waren. Wer in den ersten Stock wollte, musste die Zwei drücken, und wer in den zweiten wollte, die Drei. In den dritten Stock gelangte man, indem man die Vier drückte. Die vierte Etage gab es nicht. Ich fragte den Pagen, was es damit auf sich habe. »This is Italy«, lautete seine Antwort.

Am nächsten Tag, bei kaltem, regnerischem Wetter, stieß ich auf das folgende Rätsel. Auf der Piazza del Popolo entdeckte ich neben dem Taxistand, auf einem Granitpfeiler, eine Vielzahl Schnecken. Jemand musste sie gesammelt und dort ausgesetzt haben. Einige hatten sich schon wieder auf den Weg nach unten gemacht, in den sicheren Tod. Ich wollte weitergehen, doch meine Mädchennatur, die Vorstellung von zwölf unter dahineilenden Füßen auf dem Platz zertretenen Schnecken, hielt mich zurück. Ich zog ein Buch aus der Tasche, setzte sie darauf und ging wie ein Kellner mit einer Bestellung in den benachbarten, am Fuß des Hügels gelegenen Park. In der kurzen Zeit, in der sie mit mir reisten, hatten die Schnecken sich schon über den frischgrünen Schutzumschlag hergemacht, weiße Fressspuren liefen über den Titel, *Erste Liebe*.

Ein Mann hatte in der Nähe unter einem Baum Schutz vor dem Regen gesucht. Er war exzentrisch herausgeputzt, erst nach längerer Betrachtung begriff ich, dass ich auf eine lebende Statue schaute, doch was er eigentlich darstellen sollte, war mir nicht klar. Von der Hälfte der Stirn abwärts war er graublau geschminkt, in der Farbe oxidierten Kupfers. »Statue of Liberty«, sagte er. »Everyday job.« Jetzt erst sah ich die Krone im Gras neben ihm.

Er war aus einem fernen Land in Asien gekommen, um auf einem Platz in Rom das Licht der Freiheit darzustellen, für Einwanderer aus aller Herren Länder das Willkommenssymbol der neuen Welt. Missmutig hockte er da, während die Tropfen von den Blättern fielen. Dass ich an das Wort »annulliert« dachte, lag an einem deutschen Philosophen, der 1944 im amerikanischen Exil geschrieben hatte: »Das Vorleben des Emigranten wird bekanntlich annulliert.« Ohne jede Neugier sah der Mann mir zu, wie ich die Schnecken in ihre neue Welt brachte. Er war sicher die traurigste Freiheitsstatue, die es je gab.