

Suhrkamp Verlag

Leseprobe



Cortázar, Julio / Dunlop, Carol
Die Autonauten auf der Kosmobahn

Eine zeitlose Reise Paris – Marseille
Aus dem Spanischen von Wilfried Böhringer

© Suhrkamp Verlag
Bibliothek Suhrkamp 1481
978-3-518-22481-6

SV

Band 1481 der Bibliothek Suhrkamp

Julio Cortázar/Carol Dunlop
Die Autonauten
auf der Kosmobahn

Eine zeitlose Reise Paris–Marseille

Aus dem Spanischen
von Wilfried Böhringer

Suhrkamp Verlag

Die Originalausgabe erschien 1983 unter dem Titel *Los autonautas de la cosmopista o Un viaje atemporal Paris–Marsella* bei Muchnik Editores, Barcelona.

© Julio Cortázar and Carol Dunlop, 1983

Erste Auflage 2014

© der deutschen Ausgabe Suhrkamp Verlag Frankfurt am Main 1996

Alle Rechte vorbehalten, insbesondere das des öffentlichen
Vortrags sowie der Übertragung durch Rundfunk und
Fernsehen, auch einzelner Teile.

Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form
(durch Fotografie, Mikrofilm oder andere Verfahren)
ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder
unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet,
vervielfältigt oder verbreitet werden.

Satz: Satz-Offizin Hümmer GmbH, Waldbüttelbrunn

Druck: Druckhaus Nomos, Sinsheim

Printed in Germany

ISBN 978-3-518-22481-6

*Wir widmen diese Expedition und ihre Chronik allen
Bekloppten der Welt und insbesondere jenem englischen
Gentleman, an dessen Namen wir uns nicht mehr er-
innern und der im 18. Jahrhundert die Strecke Lon-
don–Edinburgh rückwärts gehend zurücklegte und da-
bei Wiedertäufferhymnen sang.*

»Wie soll ich die Reise erzählen und den Fluß beschreiben, dem entlang – gleichsam ein anderer Fluß – die Reise durchgeführt wird, so daß sich im Text die schwerer zugängliche und dauerhaftere Seite des Geschehens hervorhebt, diejenige, bei der das Geschehen, das weder Anfang hat noch Ende, das veränderlich ist und unveränderlich, uns herausfordert?«

Osman Lins, *Avalovara*

PROLEGOMENA



Wie wir einen Brief schrieben, der, obschon ungewöhnlich, eine Antwort durchaus verdient hatte, was indes nicht eintrat, und wie die Expeditionsteilnehmer dieserhalb beschlossen, ein derart schnödes Gebaren zu ignorieren und zu einem guten Ende zu führen, was in besagtem Brief auf das geistreichste und in allen Einzelheiten dargelegt wurde.

An den
Direktor der
Autobahngesellschaft
41 bis, Avenue Bosquet
75007 PARIS

Paris, 9. Mai 1982

Sehr geehrter Herr Direktor!

Vor einiger Zeit bat mich Ihre Gesellschaft um die Erlaubnis, in einer ihrer Zeitschriften einige Passagen aus meiner Erzählung »Südliche Autobahn« veröffentlichen zu dürfen. Natürlich erteilte ich die besagte Erlaubnis mit dem größten Vergnügen.

Ich wende mich heute an Sie, um Sie nun meinerseits um eine allerdings ganz andersartige Genehmigung zu bitten. Meine Frau Carol Dunlop, die ebenfalls Schriftstellerin ist, und ich erwägen derzeit die Möglichkeit einer etwas verrückten und ziemlich surrealistischen »Expedition«, die darin bestehen soll, auf der Autobahn an Bord unseres mit allem Notwendigen ausgestatteten VW-Busses von Paris nach Marseille zu fahren und dabei auf allen 65 Rastplätzen der Autobahn holtzumachen, und zwar auf jeweils zweien pro Tag, das heißt, wir würden für die Überwindung der Strecke Paris–Marseille etwas mehr als einen Monat benötigen und die Autobahn *nicht ein einziges Mal* verlassen.

Abgesehen davon, daß es sich um ein kleines Abenteuer handelt, haben wir die Absicht, im Verlauf der Reise ein Buch zu schreiben und in literarischer, poetischer und humoristischer Form von den Etappen, Ereignissen und vielfältigen Erfahrungen zu erzählen, die uns eine so sonderbare Expedition zweifellos bie-

ten wird. Es wird vielleicht *Paris – Marseille in Kurzstappen* heißen, und natürlich wird die Autobahn seine Hauptfigur sein. Das ist also unser Plan, und er soll mit der Unterstützung durch einige Freunde verwirklicht werden, die den Auftrag hätten, uns (über das hinaus, was auf den Rastplätzen der Autobahn zu finden sein wird) alle zehn Tage mit Nachschub zu versorgen. Das einzige Problem besteht darin, daß ein Fahrzeug, wie wir zu wissen glauben, nicht länger als zwei Tage auf der Autobahn verweilen darf, und aus diesem Grund wenden wir uns an Sie und bitten Sie um eine Genehmigung, die uns zu gegebener Zeit an den verschiedenen Mautstellen Schwierigkeiten ersparen würde.

Wenn Sie meinen, daß unsere Idee, ein Buch über dieses Thema zu schreiben, für Ihre Gesellschaft nichts Unliebsames hat und daß nichts dagegen spricht, uns die Genehmigung zu erteilen, damit wir bei einer Fortbewegung um zwei Rastplätze pro Tag einen Monat lang auf der Autobahn »leben« können, dann würde es mich freuen, möglichst bald Ihre Antwort zu erhalten, da wir gerne um den 23. dieses Monats losfahren würden. Selbstverständlich wollen wir auf keinen Fall, daß die Presse über unser Projekt berichtet, denn da wir als Schriftsteller bekannt sind, könnte darunter unsere Zurückgezogenheit als Forschungsreisende leiden. Später wäre es dann an unserem Buch, die Geschichte einem breiteren Publikum zu erzählen.

Ich danke Ihnen im voraus für Ihr Wohlwollen bezüglich unseres Projekts und verbleibe, sehr geehrter Herr Direktor, auch im Namen meiner Frau, mit vorzüglicher Hochachtung,

Ihr Julio Cortázar

Dieser Brief wurde am 9. Mai 1982 abgeschickt. Am 23., nachdem wir ergebnislos und letztmals unseren Briefkasten geöffnet hatten, meinten wir, daß für eine Handelsgesellschaft, und sei sie noch so durch Computer und giftsprühende Sekretärinnen verseucht, zwei Wochen mehr als genug waren, um auf unseren bescheidenen Antrag zu antworten. Wir schauten uns in die Augen, drückten uns fest die Hand und sagten gleichzeitig: »Koexpeditionär, morgen, um vier Uhr nachmittags, setzen wir Segel und nehmen Kurs auf unser Ziel!«

Womit wir sagen wollten, daß wir nach der Rue Martel über die Rue des Petites-Ecuries Richtung Place de la République fahren würden, von dort dann zum Pont d'Austerlitz (ein gutes Omen!), und nachdem wir die Distanz bis zur Porte d'Italie überwunden hätten, würden wir mit der Entschlossenheit, die uns auszeichnet, auf die Autobahn nach Süden fahren und auf der Höhe von Corbeil unsere erste Rast machen.

Dies alles geschah dann auch mit einer Genauigkeit, die uns doch überraschte, denn wir sind beide Spezialisten im Falschfahren, und es hätte uns nicht allzusehr gewundert, wenn wir uns auf der Ostautobahn oder auf der Place des Victoires wiedergefunden hätten. Aber nachdem wir uns einmal in die richtige Richtung eingefädelt hatten, wer hätte uns da noch aufhalten können? Ganz im Gegenteil: Wir konnten schon den ersten Sandwich auspacken und uns sagen, daß wir allein waren, unglaublich allein, auf der ersten Etappe eines Abenteuers, von dem der Leser nicht die geringste Vorstellung hat, so wenig wie wir zu jenem Zeitpunkt.

Korollar aus Marco Polos *Buch der Wunder*, welches dem Leser zeigen wird, daß in früheren Zeiten die Forschungsreisenden nicht nur Antworten auf ihre Briefe erhielten, sondern auch Gegenstand einer Behandlung waren, die unsere jämmerlichen, so blassen und rachitischen Zeiten angedeihen zu lassen nicht mehr imstande sind.

»Darauf befahl der Große Khan, daß in seinem Namen Briefe in tatarischer Sprache an den Papst in Rom abgefaßt und den beiden Brüdern übergeben würden. Auch ließ er ihnen eine goldene Tafel, Kinpai genannt, aushändigen, auf der das kaiserliche Zeichen eingegraben war; gemäß dem Brauch, den die Majestät des Großen Khans eingeführt hatte, wurde der, dem er diese Tafel verlieh, mit seinem Gefolge von den Gouverneuren aller Orte in den kaiserlichen Ländern sicher von Station zu Station geleitet und war während der Zeit seines Aufenthalts in jeder Stadt berechtigt, Lebensmittel und andere Dinge, deren er zu seiner Bequemlichkeit bedurfte, von den Behörden zu fordern.«

Ein Zitat, das die Forscher am Beginn ihres Reisetagebuches als guten Ratschlag interpretieren.

»Pierre, unser Bergführer, der von seinem schmerzlichen Schwindelgefühl genesen ist und sich wieder an die Abfassung seiner Memoiren gemacht hat, kommt zu mir und bittet mich, ihm »den, der die Wörter entfernt« zu leihen. Ich brauche einige Zeit, bis ich begreife, daß es sich um einen Radiergummi handelt.«

Jean Charcot, *Autour du Pôle Sud*.

Wo dem geduldigen Leser nacheinander die Protagonisten der Expedition vorgestellt werden und er ihre hervorstechendsten Eigenschaften und Wesenszüge kennenlernen.

I.

In diesem Reisetagebuch pflegen die Autoren miteinander zu sprechen oder sich aufeinander zu beziehen. Natürlich nennen sie sich bei ihren Taufnamen, aber, was noch natürlicher ist, sie benutzen oft auch ihre vertraulichsten Namen, die sie nun dem Leser anheimgeben, da es ihnen richtig erscheint, ihm alles anzubauen, was mit der Expedition zu tun hat und mit dem Privatleben, das ihr Halt gibt. So werden sehr bald das Bärchen und der Wolf Erwähnung finden, und auf letzteren bezogen gibt es sogar ein unvollendetes *Handbuch für Wölfe*, das Bärchen zu ihrem eigenen Vergnügen vorbereitete, aber auch, damit der Wolf nicht mehr so dumm wäre wie gewöhnlich und etwas besser über die vielen Dinge Bescheid wüßte, die nur die Bärchen wirklich kennen.

Unser Fahrzeug Fafnir wird oft Drachen genannt. Auf der nächsten Seite sind Einzelheiten über seine tellurische Natur zu finden, doch es sollte hier gleich gesagt werden, daß sich unsere

Triade nicht nur aus Gründen der Zuneigung und Vertrautheit ihrer wildwüchsigen Namen bediente, sondern auch, weil sie sich im Verlauf der Expedition immer mehr mit den Wäldern, den Wiesen und den Tieren der verborgenen Welt der Autobahn identifizierte. Es war unsere Märchenseite, unsere unverdorbe-ne Ökologie, unser Glück inmitten eines technologischen Ge-töses, das wir aufhoben, indem wir uns liebten.

2.

Dieses kurze, aber notwendige Kapitel ist ein Autozitat (ein in diesem Zusammenhang besonders zutreffendes Wort) aus einem Text, der bereits vor Jahren geschrieben wurde und »Fahnenkorrektur in der Haute Provence« heißt.

Und so höre ich von Zeit zu Zeit auf zu arbeiten und gehe durch die Straßen, betrete eine Kneipe, schaue, was in der Stadt los ist, unterhalte mich mit dem Alten, der mir Würstchen fürs Mittag-essen verkauft, denn der Drachen – es ist an der Zeit, ihn vorzu-stellen – ist eine Art rollendes Haus oder Schneckengehäuse, das meine hartnäckigen wagnerianischen Vorlieben als Drachen definiert haben, ein roter Volkswagen mit einem Wassertank und einer Sitzbank, aus der ein Bett wird, und den ich noch mit Radio, Schreibmaschine, Büchern, Rotwein, Suppendosen und Pappbechern ausgestattet habe, dazu die Badehose, falls sich die Gelegenheit ergibt, eine Butangaslampe und ein Kocher, dank dem sich eine Konservendose in ein Mittag- oder Abend-essen verwandelt, während man Vivaldi hört oder diese Seiten schreibt.

Das mit dem Drachen entspringt einem alten Bedürfnis: Fast nie habe ich das Namensetikett der Dinge akzeptiert, und ich glau-be auch, daß sich das in meinen Büchern widerspiegelt, ich sehe nicht ein, warum man ausnahmslos hinnehmen soll, was von frü-her und von außen auf uns kommt, und so habe ich den Wesen,

die ich liebte und liebe, immer Namen gegeben, die aus einem Aufeinandertreffen, aus einem Kontakt zwischen verschiedenen Geheimcodes hervorgingen, und dann wurden Frauen zu Blumen, zu Vögeln, zu kleinen Tieren des Waldes, und es gab Freunde, deren Namen sich sogar änderten, nachdem ein bestimmter Zyklus abgeschlossen war, der Bär konnte zum Affen werden, so wie jemand mit hellen Augen zuerst eine Wolke war und dann eine Gazelle und eines Nachts zur Mandragora wurde, doch um auf den Drachen zurückzukommen, möchte ich sagen, daß ich ihn vor zwei Jahren zum erstenmal die Rue Cambronne in Paris heraufkommen sah, er wurde ganz frisch vom Autohändler gebracht, und als ich ihn vor mir hatte, sah ich sein großes rotes Gesicht, die tief sitzenden glühenden Augen, diesen halb verschlagenen, halb draufgängerischen Ausdruck, bei mir machte es klick, und schon war er der Drache, und nicht nur irgendein Drache, sondern Fafnir, der Wächter des Nibelungenschatzes, der nach der Sage und nach Wagner dumm und pervers gewesen sein mag, für den ich aber immer eine geheime Sympathie hegte, und sei es nur, weil er dazu verdammt war, durch Siegfrieds Hand zu sterben, und so etwas verzeihe ich den Helden nicht, so wie ich schon vor dreißig Jahren Theseus nicht verzeihen konnte, daß er den Minotaurus getötet hatte. Erst jetzt bringe ich die beiden Dinge miteinander in Verbindung, an jenem Nachmittag war ich zu sehr mit den Problemen beschäftigt, die mir der Drache in Sachen Schalthebel und bezüglich seiner weit über die Höhe und Breite meines Ex-Renaults hinausgehenden Ausmaße bereiten würde, doch es ist ziemlich klar, daß ich dabei demselben Impuls gehorchte, nämlich diejenigen zu verteidigen, die von der etablierten Ordnung als Ungeheuer definiert und so bald wie möglich ausgemerzt werden. In zwei oder drei Stunden freundete ich mich mit dem Drachen an, sagte ihm klar und deutlich, daß er für mich nicht mehr Volkswagen hieß, und die Poesie war wie immer pünktlich zur Stelle, denn als ich in die Werkstatt ging, wo man das endgültige Kennzeichen an-

bringen sollte, brauchte ich den Mechaniker zum Schluß nur ein großes F auf sein Hinterteil kleben zu sehen, um die Wahrheit bestätigt zu finden; natürlich kann man einem französischen Automechaniker nicht sagen, daß dieser Buchstabe nicht Frankreich, sondern Fafnir bedeutet, aber der Drachen wußte es und bekundete mir auf dem Rückweg seine Freude, indem er zum hellen Entsetzen einer mit Gemüse beladenen Frau hurtig auf den Bürgersteig kletterte.

3.

Wo man feststellen wird, daß »the last but not the least« zwar nicht persönlich an der Expedition teilnahm, daß aber sein wertvoller Beitrag – so dies noch nötig sein sollte – den zeit- und raumlosen Charakter unserer an Wundern so reichen Reise bestätigt.

Gleich nachdem unser kühnes Heldenstück vollbracht war – den Leser, für den es noch gar nicht begonnen hat, bitten wir ergebenst um Geduld –, hatte Fafnir Anspruch auf eine wohlverdiente Ruhepause, während Carol und ich uns nach Nicaragua aufmachten, wo Bärchens Sohn, der mit seinem Vater in Montreal lebt, zu uns stoßen sollte. Stéphane Héberts fröhliche vierzehn Jahre, seine Rockschlagzeugerambitionen und sein Halbwüchsigenliebreiz vervollständigten unser Glück bei einem tropischen Ferienaufenthalt, bei dem unsere Expedition als etwas wehmütiges Echo in der Erinnerung immer noch gegenwärtig war.

Stéphane entdeckte unsere Notizen und die Negative und Kontaktabzüge der Photos von unserer Reise. Carol, die sein großes Zeichentalent kannte, schlug ihm vor, *ex post facto* unser Kartograph zu werden. Womöglich verstand Stéphane diesen lateinischen Ausdruck gar nicht, doch er holte sofort seine Bleistifte und sein Zeichenheft hervor und begann, sich auf der Grundlage unserer Texte, mündlichen Erläuterungen, Anekdo-

ten und Photos ein Bild von jedem einzelnen Rastplatz zu machen.

Die zwei Forschungsreisenden, deren diesbezügliche Strenge sich der Leser unschwer vorstellen kann, staunten über die wissenschaftliche Genauigkeit, die dieser Heranwachsende bei seiner Arbeit walten ließ, und beschlossen, seine Darstellungen in die allgemeine Dokumentation der Reise aufzunehmen. So ist Stéphane Hébert, obwohl faktisch abwesend, hier ebenso deutlich zugegen wie Fafnir oder wir.

Von den Ursprüngen der Expedition: ihre Genese, ihre allmähliche Ausgestaltung und ihr verschlungenes Heranreifen, und wo der bleiche Leser nicht nur sehen wird, daß wissenschaftliche Reflexion gemeinhin die Weltanschauung dessen, der sie betreibt, zu ändern vermag, sondern auch die Hindernisse gewahren wird, die sich dem Forscher in den Weg stellen, und zugleich reichlich Gelegenheit finden wird, Scharfsinn und Kühnheit der wackeren Expeditionsteilnehmer zu bewundern.

I.

Wo man sehen wird, daß die Expeditionsteilnehmer mehrere Jahre auf dem falschen Weg wandelten, sogar wenn es sich um denselben handelte.

Bis zum Sommer 1978, o bleicher, furchtloser Leser, gehörten wir, die wir dies schreiben, jener Rasse von Sterblichen an, die eine Autobahn für das halten, was sie zu sein scheint: ein modernes, höchst ausgeklügeltes Bauwerk, das es den in ihre vierrädrigen Kapseln eingeschlossenen Reisenden erlaubt, eine auf der Landkarte leicht nachzuweisende und in den meisten Fällen im voraus ausersehene Wegstrecke in einem Minimum an Zeit und mit einem Maximum an Sicherheit zurückzulegen. Die Ingenieure, die das, was man die Institution Autobahn nennen könnte, erdachten und ausarbeiteten, vollbrachten Großartiges, um dem Autofahrer nicht nur jedes Hindernis aus dem Weg zu räumen, das die Geschwindigkeit mindern könnte (bekanntlich sind die weitaus meisten Benutzer dieser Straße fanatische Verfechter einer anständigen Durchschnittsgeschwindigkeit), sondern auch alles, was den Fahrer von seiner Konzentration auf das Asphaltband ablenken könnte, welches denjenigen, die ihm folgen, den – wie wir später feststellen werden, trügerischen – Eindruck einer stetigen Kontinuität zu vermitteln pflegt, einer Kontinuität, die nach dreißig, vierzig oder sechzig Minuten kon-

stanter Geschwindigkeit nicht nur die Räder des Fahrzeuges einbezieht, das der Mensch am Steuer noch zu kontrollieren glaubt, sondern auch das Steuer des besagten Fahrzeuges und sogar die Hände und Reflexe des besagten Menschen, der sich so, bewußt oder unbewußt, in diese große unpersönliche Gesamtheit einfügt, nach der alle Religionen so sehr trachten.

In jedem Fall muß festgehalten werden, daß wir beide einer mittleren Rasse von Autobähnern angehören, das heißt, daß wir schon immer sehr viel längere Pausen einlegten als die der anderen Rasse, die nur anhalten, wenn die Nadel der Benzinuhr in bedenklicher Weise um das V oszilliert (oder das R, je nach Auto, oder das E im Falle der Engländer) oder wenn die Schwiegermuttertränenüberströmt sagt, in ihrem Alter in die Hose pinkeln zu müssen wäre wirklich ein ausreichender Anlaß, ihr Testament zu ändern; oder jene, die, wenn das Baby die Farbe von Grün zu völliger Blässe wechselt und nicht einmal mehr die Kraft hat, mit den Füßen gegen die Rückenlehne des Fahrers zu trampeln, wie es dies schon seit drei Stunden getan hat, um seinem Hunger Ausdruck zu verleihen, so nah wie möglich an der Autobahn anhalten, die belegten Brötchen aus dem Kofferraum holen und sie in Windeseile und im Stehen essen, zwei Meter von einem für Picknicks vorgesehenen Tisch und manchmal nur zehn Meter von einem Wald voller Schatten und Überraschungen. Nein, zumindest gehörten wir zu jenen, die sich sogar auf der Autobahn Zeit nehmen, die sich zum Essen ein nettes Eckchen suchen und, wenn es die Zeit erlaubt, dem Verlangen nach einer kurzen Siesta nachgeben. Bei uns beiden kam es überdies auch vor, daß wir zwischen Ausgangspunkt und Zielpunkt die Autobahn verließen, was beweist, daß sich in uns gegen die Anmaßung der Autobahn, zwischen Punkt A und B könne es nur sie geben, bereits ein gewisser Widerstand regte. Was mich betrifft, so pflegte ich sie gerade wegen dieses Rauschgefühls, das ihren Zauber ausmachte, zu verlassen, um zu einem Zeitpunkt, da die Hypnose total und fatal zu werden drohte, die

Flucht nach vorn zu unterbrechen; beim Wolf lag es vor allem daran, daß er im Grunde die Autobahn nicht mochte, und so folgte er oft der Sehnsucht nach dem Grünen, nach dem Bewohnten, nach der großen Ruhe und Langsamkeit, die an den Mautstationen so oft jenseits der Schranken warten. Aus all diesen Gründen wußten wir beide die Autobahn durchaus zu schätzen, machten ihr gleichzeitig aber ein bißchen zum Vorwurf, daß sie dieses notwendige Übel ist, dem sowohl wir als auch die anderen in diesem Jahrhundert zwangsläufiger Geschwindigkeit nicht entgehen können, doch wir wahrten einigermaßen Distanz und bedauerten ein wenig all jene, die zu ihrem Opfer wurden.

Um alles zu sagen, o bleicher, geduldiger Leser, bis zum Sommer 1978 schien die Autobahn für uns nicht von besonderer Bedeutung zu sein, und manchmal vergaßen wir sie sogar für Monate. Sie schien uns nicht dazu berufen, in unserem Leben eine so wichtige Rolle zu spielen wie zum Beispiel die Pariser Metro, ja nicht einmal wie manche Fluggesellschaften. Selbst die *bateaux mouche* schienen, obwohl wir sie nie benutzten, in unserem Alltagsleben ein entscheidenderes Element zu sein als die Autobahn. Damit befanden wir uns im Irrtum, und ohne den wissenschaftlichen Geist, der während der gesamten Ausarbeitung unseres Projektes vorherrschte und der anfangs ja auch seine Geburt eingeleitet hatte, wäre unser Denken vielleicht für immer dieser großen Straße verschlossen geblieben, die sich seit Jahren vergeblich vor unseren Augen entfaltete, vor unseren damals noch durch krasseste Ignoranz versiegelten Augen.