

sturz flügel

die kulturzeitschrift

Nr. 42/43/44 – Sommer 1996

Lire 20.000 – öS 160 – DM 20

10 Jahre flügel Flügel?

L'ERRORE
DER FEHLER

U RIBOMBU I UND II

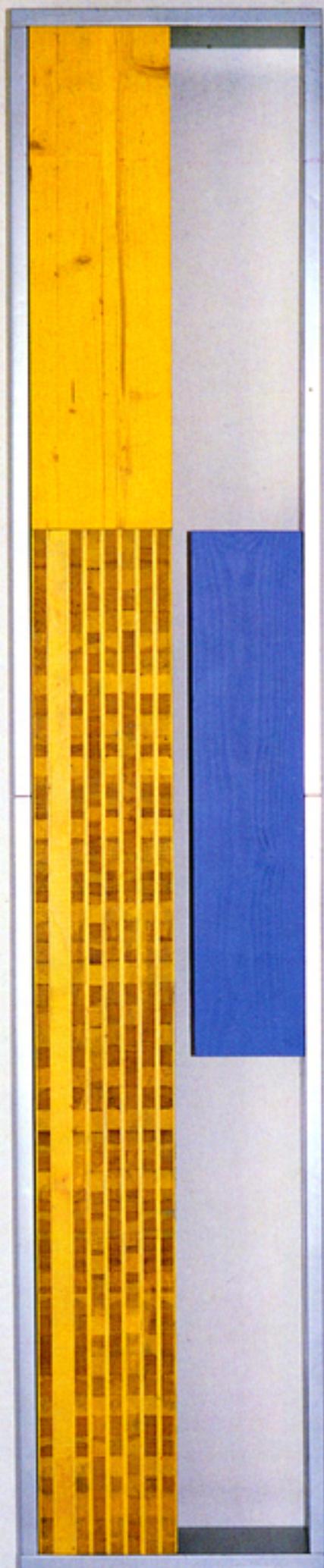
ARTHUR KOSTNER
BEILAGE

LITTERARTOUR I
UND II

COMIC

REZENSIONEN

KURZ-
INFORMATIONEN



PETER PERATHONER

„Wele witt?“

Bayrisch sechs – Knoten

Ewigkeit, Unendlichkeit. Ewige, unendliche Elemente in Bewegung, ohne Anfang, ohne Ende. Und Formen, Inhalte, als nur sich selbst identische einmalige Veränderungen. Wie Schlingen und Knoten.

Wo und wie auch immer sie erscheinen.

Österreich. Vorarlberg. Und der Bregenzerwald

Dort wurde am 15. September 1902 „mit einem großen Volksfest in Egg [...] die Bregenzerwaldbahn [...] in Dienst gestellt. Um 5 Uhr morgens verließ der erste Zug mit 7 Wagen Bezaun und kam um 7.50 Uhr mit 76 Personen in Bregenz an. Dabei wurde in den Stationen Schwarzenberg, Andelsbuch, Egg, Lingenau, Langenegg, Doren, Kennelbach sowie d[en] Haltestellen Reuthe, Oberlangenegg, Langen-Buch und Rieden die Fahrt kurz unterbrochen. [Absatz] Der Fahrpark bestand damals aus 4 Lokomotiven, 16 Personenwagen, 10 geschlossenen Güterwagen, 22 offenen Güterwagen, 1 Draisine, 5 Schotterwagen und 2 mobilen Kränen.“ (Dieter Buchwald, Das Problem Bregenzerwaldbahn, Innsbruck 1970, S. 21)

Unterschiedliche Probleme, schon seit 1916 regelmäßig defizitäre Jahresabrechnungen, ab den 30er Jahren wiederholte Anträge auf Betriebseinstellung führten dann zwischen 1980 und 1983 zur Stilllegung der Linie mit allen ihren historischen, sozialen, kulturellen und sonstigen Werten.

6 Kilometer Museumsbahn auf der sanierten Strecke zwischen Bersbuch und Bezaun, ein Radweg zwischen Egg und Andelsbuch, Gleisabbau für landwirtschaftliche Zwecke (Weideroste, Träger etc.), Zerfall der charakteristischen Bahnhofsgelände, Zu- und Verwachsen und anderes gehören zur heutigen Wirklichkeit der groteils „entgleisten“ Trasse.



Und dort, in Andelsbuch, lebt mit Ursula, Sohn Fabian Harald Schwarz, Orgelbauer und Künstler (Zeichnungen: Menschendarstellungen – Schmerz, Religion, Sex und Tod als Thematik; plastische Arbeiten mit Holz, von der Motorsäge bis zur Filigranarbeit; akustische/visuelle Auseinandersetzung mit der Region Bregenzerwald als Performance; Video: Trickfilme; Klangexperimente und graphische Arbeiten).

Seine unmittelbarsten Alternativen zur fehlenden Bregenzerwaldbahn: Bus oder roter Mazda 323, älteres Modell, Kennzeichen B-13 EWF, seit der letzten Panne mit Zweitmotor.

Ab Sommer 1995 erreichten ihn ständige Diskussionen über die „Wälderbahn“ und deren Bahnhöfe, über Umbauarbeiten an alten Bahnbrücken, speziell wegen des Radweges.

Bahn – Schiene – ..., erste Impulse.

Schiene begegneten wir während eines gemeinsamen Spazierganges im Sommer 1995 die Trasse entlang keiner. Dafür aber immer wieder dem Knoten. „Und der“, so Harald, sei „schon immer da gewesen.“ Das genügt vorerst.

Pause von mehreren Wochen, aber: Bahn – Schiene und Knotenknoten-knoten-knoten-knoten?!

Mitte Oktober erste Gespräche über Schienen und Knoten und diesbezüglich (Un)mögliches zwischen Harald und seinem Arbeitskollegen, Schlossermeister Helmut Schelling.

Reizvoll, aber unmöglich.

Vielleicht auch deshalb Haralds immer intensivere Überlegungen um Bahn – Schiene und Knoten. Weitere Gedanken bezüglich Ausführung und Gestaltung von etwas noch Unbestimmtem.

Bis im Herbst 1995 die Verbindung zwischen Knoten und Schiene für ihn fest stand.

Am 18. 11. 1995 verließen er, Peter Skrinjar (Orgelbauer), Norbert Mayer (Lehrer und Schriftsteller), Christoph Bargehr (Tischler) und ich um 20.30 Uhr Haralds Haus und fuhren zum stillgelegten Bahnhof Doren/Sulzberg.

Von dort aus liefen wir zu Fuß die Trasse entlang: in der Dunkelheit die schwankenden Petroleumlampen hintereinander, links das Rauschen des Flusses entlang der Trasse zu Firm streifenden und brechenden Schritten herauf, das Klirren des Werkzeugs, das Verdichten des Atems zu Kältegestalten, fast kein Wort und doch ein Gespräch. Dann, im Schnee, die ersten noch zurückgelassenen letzten Schwellen und Schienen. Noch nicht das Richtige: zu kurz die einen, gebogen die anderen ... Nach ca. 1,3 km dann Passendes. Norberts „Wele witt?“, Haralds Bestimmung, ein geheimnisvolles Geflecht von Bildern und Geräuschen, Plan und Improvisation, Vorstellung und Überraschung, Dynamik und Stillstand, kurzer Absprache und wortloser Verständigung, erschöpftes Schnaufen und Schweigen und Kommunikation, Anstrengung und Ruhe, Widerstand und Hartnäckigkeit, Herausforderung und Gewalt, Einsamkeit und Geselligkeit, Traum und Wirklichkeit. Es gibt Worte, Tonaufnahmen, Fotos, die sich auf jene Stimmung beziehen. Aber wie weit entfernt sind sie von ihr, von den entschlossenen Handgriffen beim Lösen der seit all den Jahren in Holz und Stahl eingebohrten und eingedrehten und angezogenen angerosteten Schrauben und Nägel und Laschen und Verbindungen, von Peters Verletzung am Finger, von Christophs stiller Ausdauer, von den Zurufen und Gesprächen, von den harten über fragile Eiskristalle hinweg in die Finsternis hinaushallenden Metallschlägen gegen die Schiene, vom fast unheimlichen Geräusch der mit einem „Kälberstrick“ auf dem gefrorenen Schnee von Hand, nach jeder Pause zum Luftholen wieder weitergezogenen, gegen Schnee und Eis und Steine und Schwellen und Nässe und Kälte reibende und

schleifende und kratzende sich der Fortbewegung widersetzen 12 Meter langen und 384 Kilo schweren abmontierten Schiene, vom seltsamen Sog aus der Finsternis aus beiden Richtungen der Trasse.

Später, um 0.15 Uhr, am Bahnhof, die Frage, ob die Schiene „ästhetisch“ vor dem Gebäude oder praktisch im Gebüsch hinterlassen werden sollte. Die „ästhetische“ Variante erwies sich als Fehler: nach fünf Tagen war sie geklaut. Worauf Harald am liebsten auf italienisch geflücht hätte.

Der von Harald Hauptverdächtige, Anton Dreher, Besitzer des dort angrenzenden Campingplatzes, zeigte sich jedoch sehr interessiert an der Initiative und zog am 15. 12. mit einem Kleinbus sogar zwei wiederum 12 Meter lange, 384 Kilo schwere Schienen (die Maße der anderen Schienen: 6 Meter, 18 Meter, 32 Kilo pro Meter) zum Bahnhof Langenegg, wo die Aktion stattfinden sollte.

Abschließend in jener Nacht noch Gespräche im warmen Gasthaus „Adler“ und in Haralds Küche.



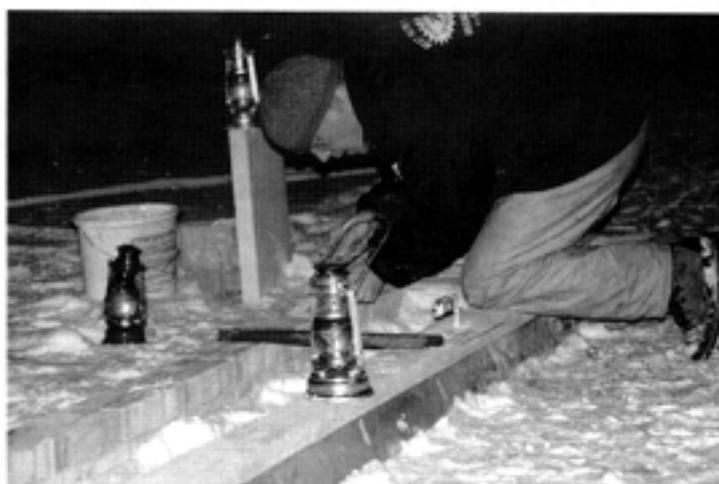
Eigentlich hatte sich Harald gedacht, mit zwei alten Traktoren oder zwei Pferden, zwei Baumstämmen im Boden, einem großen Feuer und vielen Helfern den Knoten in die Schiene zu machen.

Es kam anders.

Nach zwei Tagen Bedenkzeit sagte der Schlosser und Schmiedemeister Josef Eberle zu. Schon seine ersten fachlichen Beratungen über Möglichkeiten des Biegens waren ein Eingriff in Haralds Vorstellung: keine Traktoren – ein Bagger; keine Bäume – Eisen, besser noch Stahlwellen. Feuer ist in Ordnung. Die Schmiedesse muß mindestens 2 Meter lang sein, 500 Kilo Schmiedekohle dürften genügen.

Daraufhin kontaktierte Harald den Bauunternehmer Werner Schedler, selbst ein Aktionist, der sofort begeistert war und seinen 24 Tonnen Hydraulikbagger, einen Schraubenkompressor für die Luftzufuhr (5 m³ Luft/min, 5 Bar), LKW und Tieflader für den Transport und anderes Material kostenlos zur Verfügung stellte und den „Biegebock“ plante. Dieser bestand aus 2 Stahlwellen (10 cm Durchmesser) nach dem Prinzip einer Schmiedegabel, 2 aufgeschweißten Stahlplatten als Distanzhalterung, einer Gründplatte (200 x 120 x 12 cm) als Verankerung nach oben, zwei weiteren vertikal aufgeschweißten Stahlplatten als seitliche Verankerung und einer Sicherung, alles in allem ein schweres Ding, das in der Erde verankert als Fixpunkt für das Biegen der Schiene dienen sollte. Gebaut wurde es von zwei Mitarbeitern der Firma Oberhauser-Schedler Bau, Günter Metzler, Schlossergeselle und Baggerfahrer, und Oswald Ritter, Schlossermeister, der zudem noch einen ersten Musterknoten anfertigte. Das genaue Modell der Schiene mit Knoten im Mastab 1 : 10, nach dem später gearbeitet wurde, verschiedene Biegeschablonen, ein spezieller Schürhaken, anderes Werkzeug und die Ofenplanung stammten von Josef Eberle.

Die Schmiedesse, ein 300 x 60 x 20 cm großer Ofen, bestand aus einem 3 Meter langen gemauerten Windkanal aus Ziegeln, 6 feuerfesten Schamottplatten (60 x 50 x 6 cm), in die Harald das Vergnügen hatte, 600 Löcher mit einem Durchmesser von 1 cm zu bohren, TEisen als Verstärkung der Platte und einem 3/4-Zoll-Rohr als Windeinlaß.



Mit der Organisation verschiedener Helfer begann der wesentliche Teil der Aktion. Regio Bregenzerwald stellte den Langenegger Bahnhof zur Verfügung. Am 12., 13. und 14. Dezember bauten Harald und Norbert dort den Ofen auf. 500 Kilo Schmiedekohle mit hohem Schwefelgehalt für eine Arbeitstemperatur von 1100 C lagen bereits zugestellt. Der abgelegene Ort befindet sich in einer engen Talsohle an der Bregenzerach, um das Gebäude ein großer ebener Platz zwischen Fluß und Berghang, die Zufahrt eine eher steile kurvenreiche schmale Strecke von der Hauptstraße nach Lingenau bis zur Brücke, von dort noch ein kurzer Schotterweg. Am 15. 12. um 8.15 Uhr ließ Werner Schedler Harald wissen, bei Schneefahrbahn sei der Transport der schweren Baumaschinen nicht möglich. 8.36 Uhr: Termin beim Bürgermeister von Alberschwende, der die Räumung der Zufahrtstraße versprach. 9.50 Uhr: Werner informierte, ein Mitarbeiter habe am Schotterweg zu viele Äste vorgefunden, die bis spätestens 13.00 Uhr entfernt werden müßten. 11.30 Uhr: Begegnung zwischen Haralds Motorsäge und dem verwachsenen Hindernis, Feststellung, daß die gesamte Straße perfekt geräumt und zusätzlich gestreut war. 13.20 Uhr: Rudl Streitler fuhr einen LKW mit Tieflader und Bagger und in einem zweiten Transport den Schraubenkompressor und den „Biegebock“ zum Bahnhof. Später wurde ein Raum des Gebäudes zum Aufenthalt ausgestattet (Säuberung, Abdichten der Fenster, Installation eines Holzofens u. a.). Am Abend blieben Harald und Peter noch lange im Bahnhof, Harald fuhr dann nach Hause, Peter übernachtete dort.



Samstag, 16. Dezember: Aktionstag am Langenegger Bahnhof.

Um 8.00 Uhr teilte Harald Josef telefonisch mit, den Spezialschürhaken vergessen zu haben. Josef: „Kein Problem.“ Als Harald ihn danach in Hittisau abholte, hatte Josef schon einen anderen angefertigt. Um 9.00 Uhr grub Günter bei heiterem Himmel und Kälte mit dem Bagger ein Loch und setzte den „Biegebock“ ein. Harald, Josef, Peter, Christoph, ein Freund von ihm und Hanno Metzler (Berufsberater und Keramikünstler) waren schon da. Später kam auch Monika Sandri (Lehrerin), die bei der Dokumentation und deren Ausarbeitung behilflich war. Richten der Feuerstelle. Ständige Zufuhr von Luft aus dem Kompressor zur brennenden Kohle auf der Schmiedeeise. Feuer.

Erste Schiene wurde eingelegt.



Erste Schiene verbrannte nach ca. einer halben Stunde.

Zweite (und letzte) Schiene wurde eingelegt.

Von jenem einführenden Temperaturüberschuß an wurde Josefs Umgang mit der zweiten Schiene geradezu väterlich fürsorglich. Ich könnte mich nicht erinnern, ihn den ganzen Tag über mehr als zwei bis höchstens fünf Meter von ihr entfernt und seinen Blick länger als ein paar Sekunden von ihr abgewandt gesehen zu haben.

Die Schiene wurde immer wieder zum Erglühen gebracht, dann mit dem Bagger aus dem Feuer gehoben, von Josef, Harald, Peter und Willi (Bauer) zum „Biegebock“ gelenkt, dort eingespannt und wieder mit Hilfe des Baggers langsam von der Mitte zu einem ihrer Enden hin zu einem Kreis und dann weiter zu einem Alpha gebogen. Im Laufe der Stunden hatten sich die 600 Löcher in der Schamottplatte der Schmiedesse allmählich mit Schlacke gefüllt, die Luftzufuhr wurde

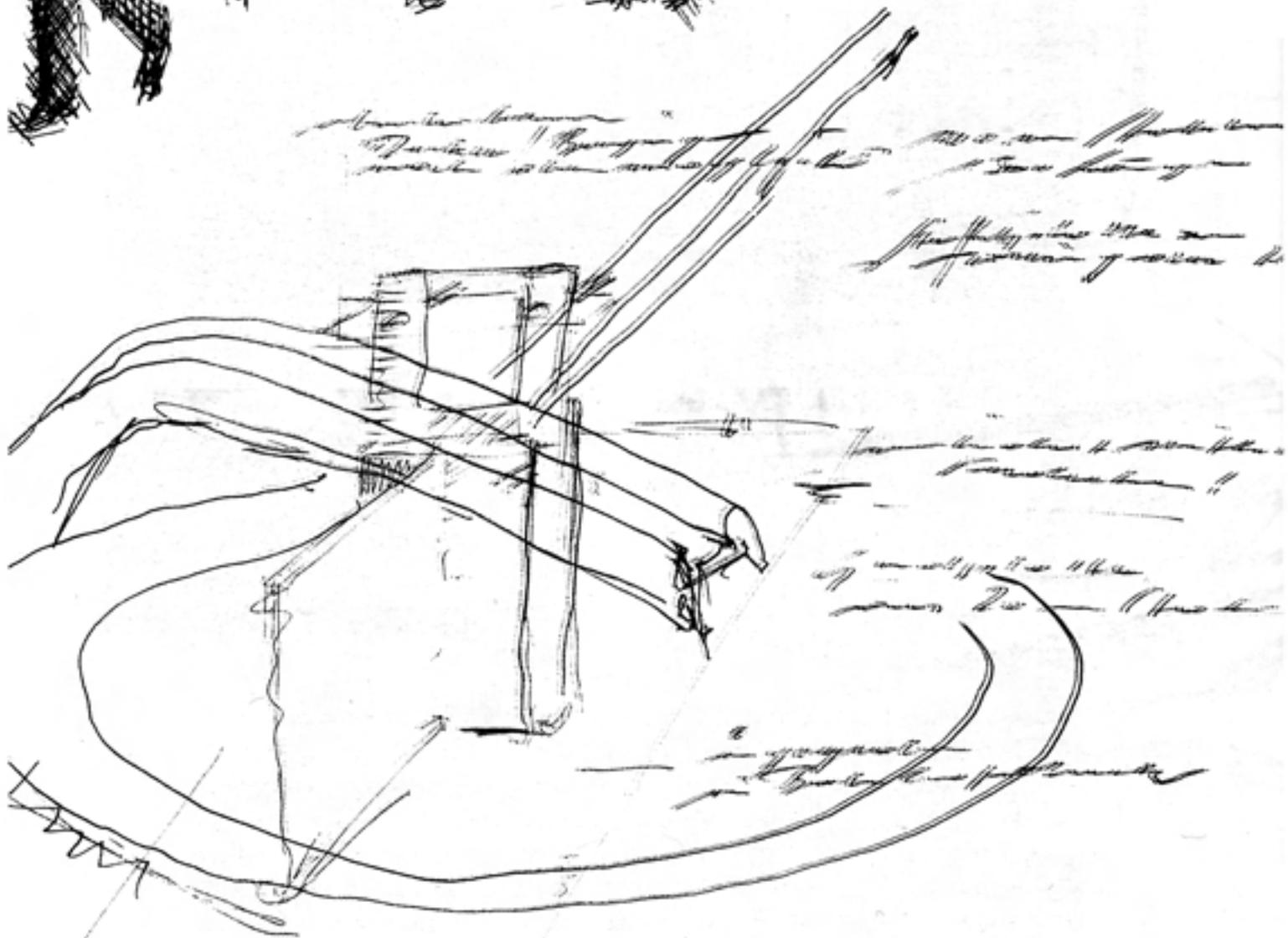


dadurch erschwert, und die ideale Temperatur konnte nur nach immer längeren Wartezeiten erreicht werden. Dazu kam noch, daß durch die Kälte die Düsen des Kompressors zufroren, die Maschine durch eine andere ersetzt wurde, letztere zu schwach war und somit doch lieber noch die mit schlecht funktionierenden Düsen wieder zum Einsatz kam. Boten solche Zeitverzögerungen Harald Raum für künstlerische Variationen über das Thema oder „Tschicana“ (: die Schiene), so konnten sie aus Josefs praktischem und besorgtem Wesen nur ein „Was-ich-in-dieser-Zeit-alles-tun-könnte!“ hervorbringen.

Mittag in den Nachmittag hinein. Immer mehr Leute hatten sich angesammelt. Feststimmung. Um das Feuer. Im Bahnhof. Vom Feuer weg und immer wieder zum Feuer hin. Motorsurren, ins Lachen fallende Fragen, Zurufe, Kohle und Luft ins Brennen, Funken aus dem Rauch staunenden Mienen entgegen, Gebell, Kinderstimmen, Schritte, Menschen im Kreis, einzeln, Kommen, Bleiben, Gehen, Bewegung, Stillstand, Details, Fragmente, ganze Bilder. Im Glühen das Vergehen, die Veränderung, Vergangenheit aufgeheizt, Geschichte aufgehoben, versetzt, eingespannt, gebogen, unaufhaltsame Verdrehung von Form und Inhalt,



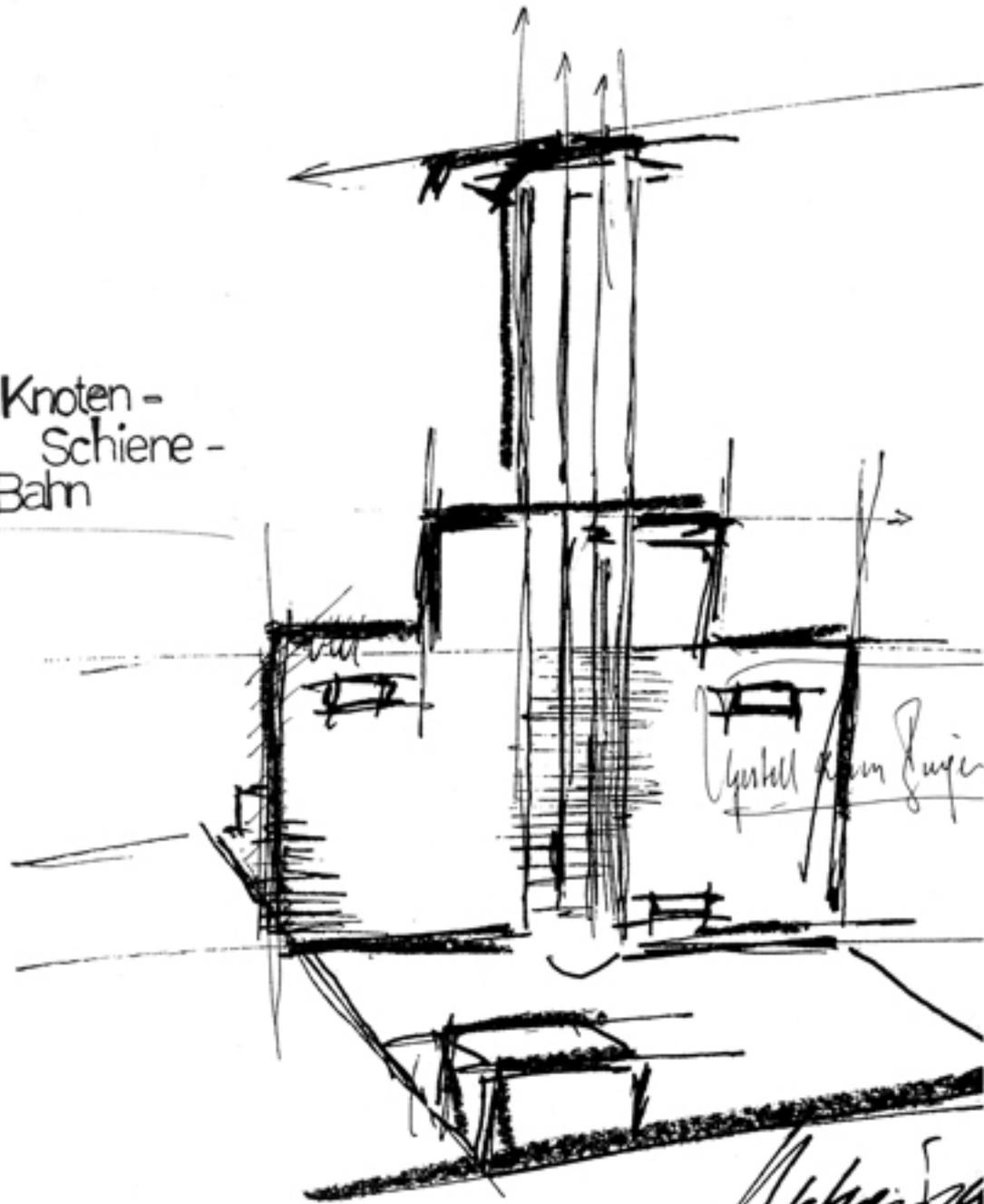
"Furniture" "Furniture" "Furniture"
 "Furniture" "Furniture" "Furniture"
 "Furniture" "Furniture" "Furniture"
 "Furniture" "Furniture" "Furniture"



"Furniture" "Furniture" "Furniture"
 "Furniture" "Furniture" "Furniture"
 "Furniture" "Furniture" "Furniture"

"Furniture" "Furniture" "Furniture"
 "Furniture" "Furniture" "Furniture"
 "Furniture" "Furniture" "Furniture"

Knoten -
Schiene -
Bahn



Ackerstr.
am Bah

Janz Blauke
Hanns Schöller
Peter Paul Meier
Wendert Meyer
Hinterst Bergstr.
Peter Kraus
Hanns Mamburger
Hanns Müller
Bartel Meyer
Hanns Meier

Dehnung, Spannung, Zusammenziehung, Verschiebung von Zeit und Raum, Licht langsam in zarten Dämmerhauch ausklingend, Metalltöne verblässend hin zu eisigem Wasserrauschen, Ruß, Schlamm und Schneematsch sich beruhigend im Weiß umher, Farbengewirr ins kahle Dickicht verstummend, an beiden Enden entfremdete Richtungen, dazwischen Erinnerung und Vorstellung, flüchtiger Ausdruck aus Phantasie und Wirklichkeit.



Im Bahnhof gab es Gulaschsuppe von Steinbildhauer Herbert Meusburger, Glühwein von Bärbl Hager (Sozialarbeiterin) und Georg (Sozialarbeiter), Schnaps, anderes. Etwas ruhiger dort drinnen, einladend fast, zwischen „Fuck Fasismus“ und „Freedom“, zur Zusammenfassung. Keine Ankünfte, keine Abfahrten, keine Fahrkarten mehr.

Hinaus. Nacht. Im Zentrum das Feuer. Goldrot, Silhouetten im Widerschein durch lange Schatten in die Finsternis gezogen. Und im Glühen das Gebogene fast zur Schlinge. Umher Erwartung, mit Gesprächssegmenten verflochtenes Schwei-



gen, entschlossene Handgriffe, Blicke ins Lodern, Aufflackern, dampfender Atmen von Kälte erfaßt und von Schwarz eingesogen, Anspannung und doch Gelassenheit, Begegnung und Abschied, Freude und Wehmut.

19.00 Uhr: ein Ende der 12 Meter langen, 384 Kilo schweren „Bayrisch 6“ aus DonawitzerStahl wurde zur Schlinge. Nach einem weiteren viermaligen Anziehen zum Knoten.

Entfernung des „Biegebocks“ aus der Erde, Zuschütten des Loches. Um 20.00 Uhr verließ Günter, seit 36 Stunden auf den Beinen, nach 12 Stunden den Bagger und meinte: „Ich kann nicht mehr!“

Das Feuer der Esse wurde zum Lagerfeuer. Der stillgelegte Langenegger Bahnhof zum anderen Sammelpunkt. Zwei Wärmepole für die Menschen dort, ich weiß nicht mehr, wie viele es waren. Bis tief in jenes Stück Winternacht hinein.

Am Tag danach bestaunten Josefs Eltern den Knoten. Der Vater hatte es nicht geglaubt, hatte ernsthafte Bedenken gehabt, der Sohn könnte sich blamieren.

Ich stieg an jenem stillgelegten Bahnhof ohne Geleise in einen Zug ein, den es nicht gibt. Nicht in den, mit dem ich angekommen war, in einen anderen. Am Abend vor der Abreise wurde ich gefragt, wo ich denn während des Festes gewesen sei. Bestimmt nicht nur bei oder hinter Objektiven und Elektronik.

Die Schiene und ihr Knoten sind inzwischen ausgekühlt und warten bei Werner Schedler auf den Umzug und eine neue Montage mit allen Teilen auf Schwellen: im ebenso stillgelegten Andelsbacher Bahnhof, seit kurzem Haralds Atelier.

