



universität
wien

Diplomarbeit

Titel der Diplomarbeit

Dys/funktionale Fahrten?

Auto-Mobilität in Peter Handkes *Der kurz Brief zum langen
Abschied* und Elfriede Jelineks *Die Kinder der Toten*

Verfasser

Franz Stögerer

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, im März 2008

Studienkennzahlen lt. Studienblatt: A 190 333 313
Studienrichtung lt. Studienblatt: Lehramt 1. Studienrichtung Deutsch
Betreuer: Dr. Roland Innerhofer

DANK

Ich möchte meinem Betreuer Dr. Roland Innerhofer für seine wohlwollende Unterstützung und seine inspirierenden Anregungen danken, ferner den TeilnehmerInnen des Kolloquiums für DiplomandInnen und DissertantInnen im Sommer- und im Wintersemester 2007.

Ich danke meinen Freunden für all die Zerstreuungen, aus denen ich Inspiration und Motivation schöpfen konnte.

Großen Dank möchte ich Maria aussprechen, für die Durchsicht der Arbeit, aber vor allem dafür, dass sie mir immer wieder Kraft geschenkt hat.

Der größte Dank gebührt meinen Eltern Eva und Franz. Danke für alles.

We drive to work. We drive to play. We drive to eat.¹

Im Herzen der Poetik scheint (...) von vornherein Bewegung verankert.²

Wir sind wie Autos. Wir trinken wie Autos, haben keine Zeit mehr,
,Guten Tag' oder ',Auf Wiedersehen' zu sagen. Wir sind wie
das Kaninchen von Alice: schnell, schnell, schnell.³

Man liest, aber man liest nichts: die Allegorie des Lesens
mündet in die Allegorie der unendlichen, leeren Fahrt.⁴

¹ Casey 1997: 3.

² Seeber 2007: 23.

³ Valérie (9 Jahre) in Virilio 1978: 37.

⁴ Just 2007 (online) zu Die Kinder der Toten.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| I AUTO-MOBILITÄT. DIE THEORIE..... | 6 |
| 1 Die Ausgangsposition: Automobilität. | 7 |
| 2 Das Werkzeug: Kurze Klärung der automobilen Aspekte..... | 9 |
| 3 Bild-Gewalt. Bildträchtigkeit und Gewaltaffinität in automobilen Diskursen. | 10 |
| 4 Spärliche Vorarbeiten. Automobilität als literaturwissenschaftlicher Focus..... | 14 |
| | |
| II AUTO-MOBILITÄT IN DEUTSCHSPRACHIGER, ERZÄHLENDER | |
| LITERATUR. THESEN UND ANALYSEN. | 17 |
| 1 „Kannst du noch immer nicht Autofahren?“ Fortbewegung nach Norm..... | 19 |
| 1.1 Subjektion - Normalisierung - Hierarchisierung | 19 |
| 1.2 Kein Autofahrer als Erzähler | 22 |
| 1.3 Frauen am Steuer?..... | 25 |
| 1.4 Differenzierte Abgrenzungen – entgrenzte Fortbewegung | 28 |
| 1.5 Synthese: Eingrenzungen des Subjekts..... | 32 |
| 2 „[E]ine reine Einund-Allesheit“. An-Verwandlungen und hybride Bedrohung | 33 |
| 2.1 Hybridität und Transsubstantiation in der Auto-Mobilität | 33 |
| 2.2 Hybridität als kultur- und literaturtheoretischer Begriff..... | 35 |
| 2.3 Animalische Hybride | 36 |
| 2.4 Hybride Texte | 39 |
| 2.5 Göttliche Hybride..... | 40 |
| 2.6 Der menschliche Körper als Spielwiese fortwährender Transsubstantiation | 43 |
| 2.7 Synthese: Entgrenzungen des Subjekts..... | 47 |
| 3 Exkurs 1: Zu den poetischen Verfahren in Die Kinder..... | 48 |
| 3.1 Polysemie und Dekonstruktion..... | 48 |

| | |
|--|-----------|
| 3.2 Ein erweiterter Begriff von Verkehr | 51 |
| 4 „[N]eben dem Parkplatz des Gasthofs (...)“: Von der räumlichen Vielfalt..... | 52 |
| 4.1 Neue Räume?..... | 52 |
| 4.2 Autoinnenräume. Adaption, Musik, Multifunktionalität. | 55 |
| 4.3 Pandoras Büchse Auto | 60 |
| 4.4 Die paradoxe Stadt: „ein sanftes Naturschauspiel“ | 64 |
| 4.5 „Wir Eltern der Natur!“ Ein neuer Naturbegriff im automobilen (Kon-)Text. | 65 |
| 4.6 Literaturen der Nicht-Örtlichkeit | 69 |
| 4.7 Synthese – entlang des Begriffes der Liminalität | 73 |
| 5 „Zeit ... zu was?“ Von der Vielfalt der Zeiten..... | 74 |
| 5.1 Neue Zeiten?..... | 74 |
| 5.2 Der Zusammenprall verschiedener Zeit-Ideen | 76 |
| 5.3 Synthese: Flüchtige Zeiten im automobilen Zeitalter | 81 |
| 6 Exkurs 2: Strukturelle Intermedialität..... | 82 |
| 6.1 Auf (nicht) normalen Film-Fahrten | 82 |
| 6.2 Intertextuelle Abfahrt. Verweise auf (Auto-)Mobilität in Literatur..... | 84 |
| 6.3 <i>Die Kinder der Toten</i> vom Seelenkarneval | 85 |
| 7 Zusammenschau der Auto-Bild-Bedeutungen | 86 |
| III SYNTHESE – ENTLANG VON FRAGEN DER ERZÄHLTHEORIE. | 88 |
| 1 Verankert an Nicht-Orten zu verwirrten Zeiten. | 89 |
| 2 Die funktionalen und die dysfunktionalen Fahrten. | 91 |
| LITERATURVERZEICHNIS | 95 |
| A Primärliteratur..... | 95 |
| B Sekundärliteratur..... | 95 |
| C Websites und Onlineartikel | 99 |

I AUTO-MOBILITÄT. DIE THEORIE.

Wie es die Schreibweise schon andeutet, soll es hier nicht um eine unreflektierte Übernahme von Automobilität für die zweite Realität der Literatur gehen, von einem Konzept aus dem englischen Sprachraum, welches alle Phänomene der autonomen Mobilität und unterschiedlicher Bewegungsmöglichkeiten soziologisch, historisch und interkulturell betrachtet und vergleicht.⁵ Ausgehend von diesem Konzept wird hier zuerst eine Eingrenzung auf den Bereich des Automobils und all seiner mannigfaltigen Einflüsse und Auswirkungen vorgenommen. Einzelne Aspekte müssen dafür herausgegriffen und detaillierter ausgeführt werden. Nach der Definitionsarbeit folgt der zweite, entscheidende Schritt, die analytische Spurensuche in den Texten *Die Kinder der Toten* (1995) von Elfriede Jelinek und *Der kurze Brief zum langen Abschied* (1972) von Peter Handke.

Die Untersuchung nimmt der Auto-Mobilität gemäß nicht ausschließlich das Auto als Motiv, als Protagonist oder als Metapher in den Focus, sondern das Fahren, die herbeigesehnte Nähe zur Herrschaft über Raum und Zeit und in diesem Zusammenhang das neue Raum-Zeit-Verhältnis im automobilen Zeitalter, widergespiegelt in literarischen Texten. Gesellschaftlich signifikant ist in weiterer Folge auch das Automobil als neuer Ort, als Schwellenort, als privater Raum in der Öffentlichkeit, als bewegter Raum, als Ort der Initiationsriten und Grenzerfahrungen. Außerdem muss, um das Subjekt der Fahrerin, des Fahrers besser greifbar zu machen, die Beziehung zwischen Mensch und Maschine und ihre literarische Verarbeitung analysiert werden. Diesem sehr weit gespannten Bedeutungsbogen und seinen Nuancen, Konnotationen, Gegenkonzepten gilt es als Auto-Mobilität in der Literatur nachzuspüren.

Wie Automobilität selbst in Soziologie und Geschichte – trotz oder vielleicht wegen ihrer immensen Signifikanz für unsere Zeit – weitgehend vernachlässigt wird,⁶ so ist auch eine wissenschaftliche Vernachlässigung des Automobils und seiner Einflüsse in der Literatur zu konstatieren, den Bereich der Motivik einmal ausgenommen. Hier soll zumindest exemplarisch untersucht werden, wie das Automobil einen Text mitsamt seiner narrativen Strukturen durchdringen kann.

⁵ Vgl. Featherstone 2004: 1-2.

⁶ Urry 2004: 25; Dant 2004: 61.

1 Die Ausgangsposition: Automobilität.

Bevor die literarischen Texte einer eingehenden Untersuchung unterzogen werden können, muss das Konzept der Automobilität detaillierter vorgestellt und in weiterer Folge auf das Auto – das Fortbewegungsmittel schlechthin – verengt werden. Diese Definitionsarbeit wird gleichzeitig die Bedeutung und Tragweite von Automobilität aufzeigen.

“Automobility is one of the principal socio-technical institutions through which modernity is organized. It is a set of political institutions and practices that seek to organize, accelerate and shape the spatial movements and impact of automobiles whilst simultaneously regulating their many consequences. It is also an ideological (...) or discursive formation, embodying ideals of freedom, privacy, movement, progress and autonomy, motifs through which automobility is represented in popular and academic discourses alike, and through which its principal technical artefacts – roads, cars, etc. – are legitimized. Finally, it entails a phenomenology, a set of ways of experiencing the world which serve both to legitimize its dominance and radically unsettle taken-for-granted boundaries separating human from machine, nature from artifice and so on.”⁷

Automobilität betrifft einerseits das Auto und seine individuelle Konsumtion, andererseits die Industrie und den *machinic complex* (Verkehrs-, Versicherungs-, Sanktionierungs-, Gesundheitssystem und Umweltschutz) mitsamt politischem Regulierungsapparat.⁸

Aus der Kombination von sechs Komponenten lässt sich, laut John Urry, der spezifische Charakter der Dominanz des Automobilitätssystems erklären. Diese Komponenten sind, erstens, das Kult-Objekt Auto und seine Industrie, zweitens, seine enorme Bedeutung für individuelle Konsumtion, drittens, der mächtige Komplex aus techno-sozialen Verknüpfungen, viertens, der Status als die global dominante Form einer „quasi-privaten“ und deshalb vorrangigen Mobilität, fünftens, die Bedeutung als Teil der dominanten Kultur mit seinen Diskursen und sechstens verursacht das Auto den weltweit größten Ressourcenverbrauch.⁹

Ganz verschiedene Ebenen von Gesellschaft, Politik und Kultur werden also durch ein primär technisches Artefakt, das sich zum Massenphänomen entwickelt hat, durchdrungen. Die gesamte Moderne wird durch Automobilität strukturiert:

⁷ Böhm 2006: 3.

⁸ Urry 2006: 17-18.

⁹ Urry 2004: 25-26.

- politisch, weil die Politik die Verantwortung trägt die automobilen Entwicklungen und ihre Auswirkungen zu lenken;
- diskursiv-ideologisch, als Verkörperung der modernen Ideale Freiheit, Privatheit, Fortbewegung, Fortschritt, Autonomie usw.;
- symbolisch-repräsentativ, als Legitimierung der automobilen Auswüchse und zur Reproduktion seiner selbst;
- phänomenologisch, als neue Wahrnehmungsmuster, die ebenfalls zur Selbstreproduktion beitragen, aber auch auf Grenzen zwischen Mensch und Maschine auflösend wirken.

Der universale Geltungsanspruch von Automobilität verlangt geradezu eine Perspektive von ihr aus auf Literatur. Ein dementsprechender Versuch, der besonders die letzten drei Aspekte der Automobilität ins Visier nimmt, soll hier durchgeführt werden.

Aus der Reihe von Einflussfaktoren lässt sich die Komplexität des Phänomens Automobilität ablesen. Es zeigt sich darin eine sehr starke Interdependenz zwischen Gesellschaft, Technik und Politik. In der Kombination von Autonomie und Mobilität lassen sich nicht nur symbolische und materielle Artefakte wie das Auto finden, sondern es handelt sich dabei um ein strukturiertes System, jenseits der bloßen Verwendung des Autos und der Erfahrung des Fahrens. Wenn Marketing, Ressourcen und Umwelt mitgedacht werden – dieses umfassende Denken ist eine Notwendigkeit –, dann ergibt sich eine ganze Bandbreite von Bildern und Bedeutungen. Dann sind die gesamten Investments in den *machinic complex* nicht zu vergessen: Verkehrsarchitektur, Versicherungen, Sanktionierungssystem, Gesundheitssystem, Umweltschutz und ökonomische Verbindungen. Politisch ist Automobilität als Regime, als Mächteverhältnis, zu betrachten, das besonders im Hinblick auf künftige Möglichkeiten Spannungen und Probleme mit sich bringt. Die eigenen, als quasi-natürlich hervorgebrachten Tatsachen („Naturtatsachen“ nach Foucault) wie die hohe Effizienz von Autos bringen Regulierungsmechanismen zugunsten der Autos hervor. Diese „Naturtatsachen“ und die Universalität der Automobilität sind zu hinterfragen.¹⁰

Derart selbstkritische Stimmen im Chor der Automobilität sind durchaus vorhanden. Die kritischen Stimmen zielen vor allem auch auf die als „Nebeneffekte“ betrachteten negativen Seiten der Automobilität ab: Umweltverschmutzung und Unfälle, Verletzungen und Tod. Das System der Automobilität kann von seinen negativen Aspekten allerdings nicht losgelöst werden. Diese sind dem System inhärent und können maximal quantitativ reduziert werden.¹¹

¹⁰ Böhm 2006: 4-7.

¹¹ Böhm 2006: 9-11.

Eine andere Form der Kritik beschäftigt sich dekonstruktiv mit den theoretischen Prämissen des Systems. Automobilität wird von dieser Seite als konzeptuelle Unmöglichkeit entlarvt: Zum einen schränken externe Voraussetzungen für Automobilität wie Straßenbau die Autonomie ein. Außerdem stellt sich die Frage, für wen diese bereits eingeschränkte Autonomie gilt. Für den Menschen oder für die Maschine? Oder eher für die hybride Mensch-Maschinen-Einheit? Zum anderen wirkt sich das universelle Phänomen allgemeiner Automobilität – also auch Massenmotorisierung – in Autolawinen auf die Mobilität des/der Einzelnen sehr negativ aus.¹² Diese gegenseitige Einschränkung wird deshalb auch aus der Werbung ausgeklammert. Die Werbung zeigt ein Auto auf verlassenem Straßen und/oder in der Natur.¹³

Nun gilt es diese relativ abstrakten Befunde in einzelnen Faktoren zu konkretisieren, damit diese als Analysewerkzeuge geschärft verwendet werden können.

2 Das Werkzeug: Kurze Klärung der automobilen Aspekte.

Diese literaturwissenschaftliche Untersuchung bemüht sich um eine umfassende Analyse des literarischen automobilen Subjekts im neuen durch das Automobil geprägten Raum-Zeit-Gefüge. Darüber hinaus werden die Narrative der untersuchten Literatur selbst auf eine strukturelle Einflussnahme durch das Auto und das Fahren hin untersucht. An dieser Stelle soll eine konzise Vorerläuterung dieser Analysepunkte stattfinden. Detaillierte Beschreibungen finden in den jeweiligen Kapiteln statt.

Das literarische automobilen Subjekt wird einerseits entlang seines Unterworfen-Seins in automobilen Diskurse eingehend betrachtet. Die Grundlage dafür bildet folgerichtig ein diskursanalytischer Zugang, der die Subjektion, kurz für Subjekt-Produktion, durch Normalisierung und Hierarchisierung beschreibt. Andererseits bekommt die Hybridität des automobilen Subjekts einen zentralen Stellenwert. Das Automobil verursacht die Verschmelzung von Mensch und Maschine und trägt damit zum Grenzabbau zwischen diesen bei. Folglich lautet die erste Frage an die Texte: Welche Ausformungen der Subjektion und der Hybridität finden sich in den ausgewählten Texten?

¹² Böhm 2006: 11-12.

¹³ Bauer 2003: 217.

Welche Räume durchqueren bzw. durchfahren diese neuen Subjekte? Diese zweite Frage wird durch eine autospezifisch geprägte Räumlichkeit beantwortet. Dabei soll vom vielseitigen Autoinnenraum über die Nicht-Orte des Verkehrs bis hin zur überformten Natur von innen nach außen, von groß nach klein ein logisches System automobiler Räumlichkeit gezeichnet werden. Insgesamt zeigt dieses System auf, dass eine Dekontextualisierung heutiger Räumlichkeit von Automobilität undenkbar ist. Räume sind auf Automobilität bezogen.

Automobilität beeinflusst auch die Wahrnehmung der Zeit, jedoch abstrakter als den Raum. Es gibt dazu verschiedene, im Kern häufig vage und wenig ausgeführte Befunde. In der Literatur muss die Progression der Zeit allerdings explizit markiert bzw. durch verschiedene Techniken implizit nachvollziehbar gemacht werden. Das erleichtert die Analyse der Zeit, in der das Subjekt agiert. Bei den hier untersuchten Texten ist einerseits eine Verwirrung des subjektiven Zeitempfindens und andererseits eine Auflösung der zeitlichen Linearität feststellbar. Die dritte Frage spürt diesen Zeitkonzeptionen nach. Welche Zeitvorstellungen bzw. welches Zeitempfinden finden wir konkret in den Texten?

Schließlich soll diese Arbeit darin gipfeln, dass die Beschaffenheit der Narrative beschrieben und ihre Beziehung zur Automobilität analysiert wird. Diese Analyse passiert besonders bei dieser kontrastiven Textauswahl im Spannungsfeld zwischen Linearität und Zirkularität, zwischen erzählendem Fortschreiten und Handlungsstillstand. Dabei spielen also die strukturierenden Fahrten der literarischen Subjekte eine entscheidende Rolle.

3 Bild-Gewalt. Bildträchtigkeit und Gewaltaffinität in automobilen Diskursen.

Der Aspekt der immens reichhaltigen automobilen Symbolik ist hier bewusst als letzter angeführt. Er soll hier nicht im Zentrum stehen, aber dank seiner ständigen, zumindest latenten Präsenz und Vielfalt führt kein Weg an ihm vorbei. Um der symbolischen Qualität des Autos gerecht zu werden, lohnt es sich ein Modell zur Produktkommunikation, das „Sonnenmodell“, in Augenschein zu nehmen:

„Diese [die Produktkommunikation] kann in einem dreidimensionalen Modell gefasst werden: Im Zentrum steht das Produkt als eine Art Sonne, um die sich die Kommunikation dreht. Sie weist einen statischen Kern auf – das Produkt in seiner physischen Wahrnehmungsdimension. Daran lagert sich eine relativ stabile

Schicht von Denotationen an, um diese baut sich die sehr flexible konnotative Aura auf.¹⁴

Dem statischen Kern und der Denotationsschicht kommt in Motivstudien eine besondere Stellung zu. Dieses Innere der Produktsonne soll hier aber zugunsten der flexiblen, sich ständig ändernden und erweiterten Produktaura hintangestellt werden. Auf der äußeren Schicht sind Kommentare über die inneren Schichten möglich, insofern soll hier eine abstrakte Metaebene zum Produkt Auto und weiters zu bereits kommunizierten Bedeutungen dieses Super-Zeichens anvisiert werden.

Es ist dies gleichzeitig die Antwort auf ein methodisches Problem. In dieser Arbeit dürfen die Texte nicht durch einen weiteren, ohnehin bereits ausführlich untersuchten Aspekt zerstückt werden; die Analyse soll schließlich Sinn herstellend im Bezug zum Textganzen wirken. Eine Systematik oder Typologie der extrem vielfältigen motivischen bzw. symbolischen Verwendungen wäre hier nicht zielführend. Der Bild-Aspekt darf aber zugleich auch nicht vollständig vernachlässigt werden. Also muss er hauptsächlich mit obigem Modell im Hinterkopf innerhalb einzelner Aspekte und im Kommentar zu den jeweiligen Zitaten behandelt werden.

Außerdem kann durch dieses Modell die Bedeutung des Autos als Bedeutungsträger hervorgehoben werden. Das Auto wird damit zum Medium und als solches betrachtet. *Über* das Auto wird im doppelten Sinne kommuniziert: erstens bildet das Auto den Gegenstand von Kommunikation; zweitens werden Botschaften durch das Auto vermittelt.¹⁵ Durch diese Botschaften – diverse Aussagen durch die vielen auch illusorischen Qualitäten des Autos – versorgen sich FahrerInnen mit einer (Pseudo-)Identität.¹⁶

Der Einzug des Autos in viele Teile der Kultur und die quantitative wie auch qualitative Zunahme dieses Einflusses erhöhte die Komplexität des Autos als Kultur-Ikone und Bedeutungsträger.¹⁷ Das vorgestellte Modell kann dieser Komplexität am ehesten gerecht werden.

Die komplexe Autosymbolik spannt einen Bogen von weiblicher bis zu männlicher, von animalischer zu quasi-religiöser Attribution.¹⁸ Das von Marsh/Collett zum psychologisch ausdrucksstärksten Gegenstand gekürte Automobil erweist sich als „moderner

¹⁴ Kühschelm 2006: 190-191.

¹⁵ Gries/Morawetz 2006: 216-217; vgl. Marsh/Collett 1991: 14; Autos erfüllen den „Wunsch uns sozial und individuell auszuweisen.“

¹⁶ Casey 1997: 137.

¹⁷ Casey 1997: 172.

¹⁸ Casey 1997: 174; “[the car] an emblem of desire; a place for sex (and an aphrodisiac itself); both an extension of the phallus and a substitute for the womb.”

Hermaphrodit“.¹⁹ Es scheint hier der Begriff der Hybridität nicht unangebracht. Die spiegelnde Oberfläche des Hybriden erscheint als pure Reflexionsfläche, die die Züge seiner Fahrerin oder seines Fahrers trägt. Gemeinsam mit diesen Spiegelungen sind vor allem Züge der Konsumwelt, der Wünsche und Träume, aber auch ihrer Kritiker in das Auto eingeschrieben.

“Die grundlegende Symbolik des Autos ist ebenso komplex wie unübersehbar. Es erweckt Vorstellungen von Geschwindigkeit, Aufregung und Vitalität. Gleichzeitig vermittelt es ein Gefühl behaglicher Abgeschlossenheit – ein Zufluchtsort, der dem Mutterschoß ähnelt. Seine potentielle Tödlichkeit verleiht ihm einen Anstrich von aggressiver Macht, während seine Leistungskraft und seine äußere Form es mit einer Aura sexueller Potenz umgeben. Gerade weil es eine solche Vielzahl und Vielfalt an Botschaften und Signalen übermitteln kann, wirkt das Auto so anregend und fesselnd auf unsere Phantasie”²⁰

Es spricht für die Dominanz der Auto-Bilder, dass das Auto zumindest für den populärkulturellen Bereich den Schrecken dieser Uneindeutigkeit zugunsten fantastischer Traumbilder zu überwinden vermochte. Wir werden sehen, dass unter anderem an dieser Stelle der Uneindeutigkeit Jelineks *Die Kinder der Toten* ansetzt und den automobilen Schrecken reaktiviert.

Das Auto kann zwar bildlich für Schrecken und Gewalt stehen, aber die meisten der dominanten Diskurse verschleiern diese Bedeutung zugunsten von Freiheit und Individualität, auch der zunehmenden Umweltproblematik zum Trotz. Das Automobil an sich steht auch in der Umweltfrage nicht zur Debatte, sondern sein Antrieb mit fossilen Brennstoffen.

Mobilität unterscheidet die Mächtigen von den Machtlosen; sie definiert das gesellschaftliche Zusammenleben.²¹ Mobilität wird gleichzeitig aber immer unvollkommen sein,²² einerseits unvollkommen, weil sie immer Einschränkungen unterliegt; andererseits unvollkommen im Sinne von Fehlerhaftigkeit, welche ihr Antlitz im Unfall zeigt. Die Tatsache der Fehlerhaftigkeit und des Unfalls muss systematisch ignoriert werden und wird systematisch ignoriert, damit Automobilität funktionieren kann.²³

Es wäre allerdings unzutreffend formuliert, dass nur diese Unvollkommenheit Gewalt generiere; Bewegungsenergie selbst ist nichts anderes als Gewalt.²⁴ Die entfesselte Mobilität, das Streben nach „reine[r] Bewegung“ wird nach Sloterdijk als Kennzeichen der Moderne

¹⁹ Marsh/Collett 1991: 43; 279.

²⁰ Marsh/Collett 1991: 43.

²¹ Beckmann 2004: 81.

²² Beckmann 2004: 97.

²³ Beckmann 2004: 94.

²⁴ Seeber 2007: 12.

verstanden. Diese zunehmende Mobilisierung wird in der Fachliteratur allerdings auch als militärische Mobilmachung gedeutet.²⁵ Paul Virilio stellte dazu grundlegende Gedanken an. Er beschreibt nicht nur die Kolonialisierung aus der Revolution des Transportwesens,²⁶ sondern den mobilisierten Menschen als „Projekt-Menschen“,²⁷ den Körper als „metabolische[s] Fahrzeug“²⁸. Er sieht die Mobilisierung in einem gänzlich militärischen Sinne:

„Die Jugendlichen, die zu Tausenden Auto fahren, sich mit Mechanik, mit den Gesetzen der Kraftübertragung und des Verkehrs beschäftigen, sich an motorische Ausdauer gewöhnen, erhöhen die militärische Kapazität der Vereinigten Staaten.“²⁹

Laut Ulrich Seeber hängen „die expressive Mobilmachung“ (Sloterdijk) und die in der Ästhetik der Moderne entfesselte Kombinierbarkeit von Formen, Medien und Stoffen zusammen.³⁰ Genau diese entfesselte Kombinierbarkeit werden wir, wenn auch in gänzlich unterschiedlicher Weise, sowohl in Handkes *Der kurze Brief zum langen Abschied* als auch in Jelineks *Die Kinder der Toten* wieder finden.

Mit dem *Manifest des Futurismus* von 1909 preist Filippo Tommaso Marinetti „die aggressive Bewegung“, „die Schönheit der Schnelligkeit“, „ein Rennautomobil, (...) ein heulendes Automobil“ und den „Mann (...), der am Lenkrad sitzt“.³¹ Der Text, der im Lobpreis normative Forderungen verbirgt, kann als ein Anfangspunkt der Avantgarde gelten. Er gipfelt im Lobpreis des Krieges und der Gleichsetzung von Kunst und Gewalt.³² Mobilität, Gewalt und Krieg, aber auch Kunst werden in einen sehr engen Zusammenhang gebracht und teilweise explizit miteinander identifiziert. Fast hundert Jahre später identifiziert Seeber in analytischer Arbeit ebendiesen Zusammenhang und stellt die Schocktaktik und neue ästhetische Formgebungen deskriptiv in den Kontext der Mobilität.

²⁵ Seeber 2007: 16f.

²⁶ Virilio 1978: 9; 79; Virilio spricht von der „dromokratische[n] Überlegenheit“ der Spanier, „die stets die demographische Unterlegenheit wettmacht.“

²⁷ Virilio 1978: 14.

²⁸ Virilio 1978: 31.

²⁹ Virilio 1978: 15.

³⁰ Seeber 2007: 33.

³¹ Marinetti (1909) 1992: 186.

³² Marinetti (1909) 1992: 187; 189; vgl. Der Steppenwolf (1927) 2000: 190-201; die erste Station im fantastischen Theater ist ein Kriegsszenario, „der Kampf zwischen Menschen und Maschinen“ und doch ein Kampf irrationaler Menschen-Parteien, in dem sich jeder seiner „Zerstörungs- und Mordlust“ hingeben kann, ein Kampf, dessen Ziel die Reduktion von Maschinen, aber vor allem von Menschen ist. Die Passage stellt eine konsequente Eskalation der Aggression vor, wie sie im *Manifest des Futurismus* gepriesen wird. Man könnte meinen, dass sich hier, in einer negativen Utopie, die futuristische Revolution gegen sich selbst wendet; sie wird so weit getrieben, dass sie ihre eigenen Kinder frisst.

„Offenkundig gibt es zwischen Bewegung, Energie und der Schocktaktik der Moderne einen Zusammenhang. Die offensive Vorhut (Avantgarde) einer neuen Kultur und Ästhetik – so ihr implizites geschichtsphilosophisches Selbstverständnis – will durch Zerstörung bestehender kultureller Konventionen den Boden für das Neue bereiten.“³³

Durch die Ausweitung des Verkehrsbegriffs über den kommunikativen Verkehr hinweg hin zu „sprachlich-metaphorische Transformationen“ mit ständigen Änderungen der Bild-Bedeutung-Beziehungen gelingt Seeber die Verbindung von entfesselter Mobilität und postmoderner Ästhetik:

„In der Moderne wird dieser Verkehr so gesteigert und entfesselt, daß die Sprache auf sich selbst aufmerksam macht und wegen der Entgrenzung standardisierter Syntax und Wortverbindungen sich in ein Labyrinth von Ambivalenzen und Polyvalenzen verwandelt.“³⁴

Der ästhetische Zusammenhang von Automobilität und (post-)moderner Literatur, der hier ent-deckt wird, geht bereits weit über die ledige Bildhaftigkeit hinaus und führt zu einer systematischen Einflussnahme. Wenden wir uns nun analytischen Vorarbeiten mit Blick auf Automobilität im Bereich der Literaturwissenschaft zu.

4 Spärliche Vorarbeiten. Automobilität als literaturwissenschaftlicher Focus.

Automobilität als systemisches und daher auch systematisch zu untersuchendes Phänomen kann nach seiner Vernachlässigung in Soziologie und Geschichte kaum als Schwerpunkt bisheriger literaturwissenschaftlicher Arbeit erwartet werden. Das hier nachgezeichnete und für die Literaturwissenschaft adaptierte Konzept von Automobilität – im Jahre 2000 von John Urry entworfen³⁵ – ist außerdem so rezent, dass es den Weg bis in die Literaturwissenschaft noch nicht geschafft hat. Jedenfalls verbleiben Untersuchungen zu Automobilität in der Literatur häufig einfach bei den Objekten, auf der Ebene der Motivik und Symbolik, z.B. in Cynthia Golomb Dettelbach: *In the driver's seat. The automobile in American literature and popular culture* (1977) oder in Wolfgang Munzinger: *Das Automobil als heimliche Romanfigur. Das Bild des Autos und der Technik in der nordamerikanischen Literatur von*

³³ Seeber 2007: 33.

³⁴ Seeber 2007: 36.

³⁵ Gattman 2004: 169.

der Jahrhundertwende bis nach dem 2. Weltkrieg (1997). Diese Studien finden sich vermehrt zur englischsprachigen Literatur.

Für die österreichische Literatur präsentiert sich auf diese Art zum Beispiel Hermann Schlösser, Wendelin Schmidt-Dengler: *Der lange Bremsweg. Das Automobil in der Literatur – von Musil bis Handke* als kurzer Abriss über das Automobil in der österreichischen Literatur. Es fällt dabei besonders auf, wie mannigfaltig die Verwendungsmöglichkeiten des Automobils sind: teildokumentarische, tödliche Bedrohung bei Musil,³⁶ Teil der amerikanischen Kultur und „Erlösung auf Zeit“ bei Kafka,³⁷ Gegenstand des Hasses bei Polgar,³⁸ Symbol des aufkommenden Hasses bei Horváth und Fluchtgelegenheit bei Werfel,³⁹ Symbol der montierten Identität des Menschen bei Turrini⁴⁰ – und (komplexeres) Sinnbild und sogar Sinnproduzent bei Handke,⁴¹ wo auch diese Arbeit ansetzen wird. Als Kontinuität in der österreichischen Literatur wird eine „Vereinigung technischer Intelligenz mit mystischer Weltdeutung“ aufgedeckt.⁴²

Die Forschung im englischen Sprachraum weist mitunter ein höheres Abstraktionsniveau auf. Andrew Thacker: *Traffic, gender, modernism* – eine sehr rezenter Aufsatz, der wohlgermerkt in einem Band zur Automobilität und nicht zu einem literaturwissenschaftlichen Fachthema veröffentlicht wurde – widmet sich der Betrachtung der Zivilisation durch die Transport-Evolution und den entsprechenden Entwicklungen in britischer und irischer Literatur.

Dabei stellt er von Beginn an klar, dass es eine Reihe komplexerer literarischer Antworten auf Bewegung und Automobilität gibt. So behauptet er auch einen nicht weiter konkretisierten neuen Rhythmus, der die Fußschritte und den Klang der Pferdehufe ersetzt, einen sehr abstrakten Einfluss der modernen Klangwelt, die vor allem durch das Auto geprägt sei.⁴³

Konkreter werden seine Befunde zu Virginia Woolf; ihr diene das Auto dazu, erstens die Beziehung zwischen Raum und Zeit zu konzeptualisieren und damit eine Geographie der Modernität zu entwerfen, zweitens eine Reihe von Bildern zu Identität und Subjektivität in Fluss zu bringen und drittens den wechselseitigen Informationsfluss zwischen äußerer

³⁶ Schlösser/Schmidt-Dengler 1989: 90-91; 95; bei Musil wird dem Unfall sein Schrecken genommen, indem er in die Statistik und damit das Allgemeine überführt wird. Beckmann 2004: 83; 95 erklärt die Sammlung von Unfalldaten zur Rekonstruktion bzw. Wiederherstellung der verstreut liegenden Teile und Zerstörungen nach einem Unfall; nach der Entfernung der Hybriden von den Straßen werden sie in Datenform wieder mobilisiert.

³⁷ Schlösser/Schmidt-Dengler 1989: 93-94.

³⁸ Schlösser/Schmidt-Dengler 1989: 95.

³⁹ Schlösser/Schmidt-Dengler 1989: 97.

⁴⁰ Schlösser/Schmidt-Dengler 1989: 103-104.

⁴¹ Schlösser/Schmidt-Dengler 1989: 105.

⁴² Schlösser/Schmidt-Dengler 1989: 105.

⁴³ Thacker 2006: 177f.

materieller und innerer psychischer Welt zu betonen.⁴⁴ Diese Erkenntnisse können durchaus als profund bezeichnet werden.

In Martin Amis' *London Fields* (1989), das bereits in seinem ironischen Titel auf ein Problem der Auto-Stadt, die Abwesenheit ihrer Felder hinweist, transportiere das Auto das Bild isolierten Subjekt-Seins, wobei das Fahren mehr Furcht einflößend als spannend und die Fortbewegung durch den zeitgenössischen urbanen Raum schlichtweg frustrierend wirkt.⁴⁵ Dabei gerät das Leben zum Zustand des Träumens bzw. des Fahrens. Das im Vergleich zu Woolf historisch viel spätere Werk weiß von den Problemen der Automobilität und übt Kritik. Diese zwei sehr unterschiedlich fokussierten, kurzen Einblicke in die Forschung zeigen einerseits die Konzentration auf das Motivische und Symbolische wie auch die Vielfältigkeit dieser Aspekte, im Sinne von folgendem Zitat, das sich aber insgesamt als zu kurzichtig erweist.

„In Büchern bedient man sich des Autos, um Personen zu charakterisieren, weil wir auch in unserem täglichen Leben so verfahren, wenn wir andere Menschen beurteilen.“⁴⁶

Denn andererseits eröffnen beide Studien einen allerdings wenig konkretisierten Raum für abstraktere Möglichkeiten. Dieser wird etwa auch, aber unter einem etwas anderen Gesichtspunkt, jenem des Verkehrs, in Johannes Roskothen: *Verkehr. Zu einer poetischen Theorie der Moderne* von 2003 untersucht. In der interdisziplinären Arbeit fließt sehr viel an literaturwissenschaftliche und sprachtheoretische Analyse mit ein, liefert Ansätze aber auch Grundlagen für Auto-Mobilität in der Literatur und wird auch in dieser Arbeit zitiert.

Es ist dieser oben angedeutete Raum der abstrakten Möglichkeiten, der auch hier genauer erforscht werden soll, mit präzisiertem Focus auf Auto-Mobilität.

⁴⁴ Thacker 2006: 180; außerdem verweist er auf den biographisch belegten, hohen Einfluss des Autos auf das Leben der Woolfs.

⁴⁵ Thacker 2006: 184.

⁴⁶ Marsh/Collett 1991: 37.

II AUTO-MOBILITÄT IN DEUTSCHSPRACHIGER, ERZÄHLENDER LITERATUR. THESEN UND ANALYSEN.

Bevor die Analysearbeit beginnen kann, müssen noch einige kurze Vorbemerkung zu Methodik und Textauswahl getätigt werden. Im Wesentlichen werden eine textimmanente Herangehensweise, *close reading*, und textvergleichende Lektüren hauptsächlich durch Theorien der Automobilität und vereinzelt durch weitere intertextuelle Verweise und Aspekte der *gender studies* angereichert. Die zentrale These postuliert einen ästhetischen Zusammenhang von Automobilität und moderner erzählender Literatur, besonders dann, wenn diese das Automobil auf motivischer Ebene zum Gegenstand hat. Dem liegt die sekundäre These zugrunde, welche den Zusammenhang von Motiv und Narrativ behauptet.

Diese Thesen gilt es nun anhand von literarischen Texten zu stützen, nachdem dies erst teilweise durch zitierte Sekundärliteratur bereits passiert ist. Dazu bedarf es literarischer Beispiele mit starken bzw. langen Passagen, wo das Auto oder das Autofahren eine hohe Relevanz haben. Zeitlich sollten die Texte frühestens aus der Nachkriegs-/Wirtschaftswunderzeit stammen, weil sich erst zu dieser Zeit die entscheidenden Phänomene durch die Massenmotorisierung abzeichneten.⁴⁷ Außerdem war die Auswahl vom Autor dieser Zeilen durch seinen Studienschwerpunkt auf deutschsprachige erzählende Texte mit hoher Signifikanz beschränkt.

Schließlich fiel die Entscheidung auf *Der kurze Brief zum langen Abschied* von Peter Handke und *Die Kinder der Toten* von Elfriede Jelinek, also logischerweise auch auf eine kontrastive Methode. Für diesen Focus sind die gewählten Beispiele beinahe als zwei Pole einer Skala denkbar, die anzeigt, was Auto-Mobilität bedeuten kann, die Subjekts-, Raum- und Zeitkonzeption und somit auch der narrativen Gestaltung betreffend. Aus der Zusammenführung dieser Extreme soll ein breites Spektrum an literarischen Möglichkeiten ablesbar werden.

Es kann in dieser Kürze keine historisch-genetische Arbeit sein, die versucht etwa die zunehmende Automobilisierung der Literatur im Zusammenhang mit politischen Einsätzen aufzuzeigen. Es kann nur eine strukturalistisch-typologische, synchronisierende Arbeit, die

⁴⁷ König 2000: 307f.

keinen „Urtext“ sucht, sondern an zwei konkreten Beispielen aus verschiedenen Zeiten die Variabilität gewisser Konstanten beschreiben will. Konstant sind Subjekt-Produktion aus diskursiver Unterwerfung und Hybridität, neue Räumlichkeit und Zeitlichkeit. Ihre Ausprägungen sind jedoch höchst variabel.

Nun sind noch ein paar Anmerkungen zu den ausgewählten Texten angebracht. Peter Handkes *Der kurze Brief zum langen Abschied* (hier kurz: Der kurze Brief) kann als ein prototypischer Text für die Analyse von Auto-Mobilität gelten, weil er strukturell zumindest für einen Teil das Road Movie adaptiert. Der Ich-Erzähler durchquert Amerika von Ost nach West. Das Wechselspiel von Fahrten – diese geschehen zu einem Gutteil auch in öffentlichen Verkehrsmitteln, vereinzelt auf der Schiene und in Luft – und Handlungsepisoden strukturiert seine Reise und wird Gegenstand seiner Beschreibungen.

„Das Werk als Ganzes und Schritt für Schritt, ist ein offener Forschungsgang. Suchen, Schweifen, Beobachten, Flanieren und Reisen sind erzählte Bewegung und Bewegung des Erzählens.“⁴⁸

Der Text lebt von den beschriebenen Fahrten, von der linearen Fortbewegung, die am Ende schließlich eine Änderung jener Umstände erlaubt, warum er reist: die Trennung von seiner Frau und die Neufindung seiner selbst. Der Text ist nicht zuletzt deswegen prototypisch, weil er ein Amerikatext ist, also von dem Land der Avantgarde in Automobilität handelt.

Elfriede Jelineks *Die Kinder der Toten* (hier kurz: Die Kinder) übt nicht nur Kritik an einer Gesellschaft, die – zu ihrem eigenen Verderben – den Holocaust verdrängt,⁴⁹ sondern auch daran, wie sich Österreich für den Fremdenverkehr darstellt und touristisch als ländliche Idylle vermarktet und an einer Gesellschaft, deren größtes Kunstwerk das Automobil darstellt.⁵⁰ Es ist kein Wunder, dass noch die Untoten um Autos kreisen, wenn man bedenkt, dass sie den Menschen von vor der Geburt bis nach dem Tod begleiten bzw. sie in den Tod reißen:

„Da ist man tot, und kein Koffer fürs Spital gepackt; in den gar nicht so seltenen Glücksmomenten ist das ganz anders, da ein junger Vater in spe seine Frau zum Auto geleitet, seit langem ist das Gepäck schon freudig geschnürt, geschmeidige Verhältnisse zeigen endlich Ergebnisse, ist das Leben nicht wunderbar, selbst wenn man dazu überfallartig Menschen aus dem Schlaf reißen oder gar andere aus ihnen herausreißen muß.“⁵¹

⁴⁸ Bartmann 1985: 115.

⁴⁹ Z.B. Mayer 2006: 202.

⁵⁰ Z.B. Die Kinder: 319; vgl. Barthes (1957) 2006: 76.

⁵¹ Die Kinder: 58f.

Die Polysemie von „Verkehr“ hält viele Teile in diesem Textmonstrum zusammen: Fremdenverkehr, Straßenverkehr, miteinander verkehren, Geschlechtsverkehr.⁵² Diese Verkehrsformen teilen sich in Die Kinder ihre Mangelhaftigkeit. Der Text lebt vom daraus resultierenden Unfall, davon, dass er buchstäblich auf der Stelle tritt bzw. wie verirrt im Kreise läuft, vom erzählerischen Stillstand, der den Platz für wuchtiges Sprachspiel bereitet. Die Analysen mit Blick auf Auto-Mobilität werden einerseits beide Texte einbeziehend entlang von Aspekten durchgeführt, andererseits wird versucht, wo möglich, zentrale Abschnitte in Gänze zu betrachten und mit Vor- bzw. Rückgriffen ausgewählte Aspekte umfassender zu beschreiben. Durch dieses Vorgehen sollen insgesamt ein Verständnis und eine gewisse Nachvollziehbarkeit der Textstruktur vermittelt werden. Damit kann mit Kommentar und zusätzlichen Verweisen nah am Textzitat gearbeitet werden und gleichzeitig geht die textuelle Makrostruktur nicht vollkommen verloren. Darüber hinaus werden einzelne Exkurse textspezifische Besonderheiten hervorheben und diese in gesonderten Kapiteln in Relation zu Auto-Mobilität darstellen.

1 „Kannst du noch immer nicht Autofahren?“⁵³ Fortbewegung nach Norm.

1.1 Subjektion - Normalisierung - Hierarchisierung

Die Subjekte der Auto-Mobilität werden – wie die Subjekte des Gesundheitswesens oder des Rechtsapparates auch – durch Machtwissen unterworfen: Die Unterwerfung geschieht, indem Diskurse der Automobilität und mit jenen der Individualität, der Freiheit und anderen modernen Werten verbunden, überlappt und verschnitten werden, sodass ein neues Subjekt mit einer neuen „Subjektivität“ konstruiert wird, das automobiler Subjekt.⁵⁴ Während dieses neue Subjekt diskursiv inkludierend wirkt, schließt es parallel andere Subjekte aus.⁵⁵ Die Kraft hinter dieser neuen Subjekt-Produktion – diese soll im weiteren kurz Subjektion

⁵² Roskothen 2003: 31.

⁵³ Der kurze Brief: 73.

⁵⁴ Die Bedeutung von Subjekt ist hierbei in besonderem Maße auf seine lateinischen Wurzeln zurückzuführen: *subieci* bedeutet unterjochen. Die daran anschließende Frage muss lauten: Welches Individuum wird wie, wodurch und zu welchem Zweck unterworfen? Vgl. Foucault 1999: 161f; als neue Macht ausübende Institution wird hier Technologie im allgemeinen und Automobilität im speziellen betrachtet.

⁵⁵ Foucault 1999: 54; 59.

genannt werden – geht also von der diskursiven Verbindung von Automobilität mit kulturell äußerst positiv besetzten, als enorm wichtig empfundenen Begriffen, nämlich jenen der Bewegung, der Individualität und der Freiheit, aus. Diese Verbindung wurde und wird auch weiterhin durch verschiedene Diskurse wie Marketing und Werbung derart fest verankert, dass sie unauflösbar scheint und als natürliche Tatsache hingenommen wird.⁵⁶

So wird etwa die uneingeschränkte Bewegungsfreiheit als absolutes Recht angesehen.⁵⁷ Die Einschränkung genau dieses Rechtes bildet nicht umsonst die Sanktionierung vieler Verbrechen. Die langfristige Einschränkung der Bewegungsfreiheit löste in vielen Ländern auch die Todesstrafe ab. Die als rechtstaatliche Strafe eingesetzte minimierte Mobilität illustriert den enormen Wert der Mobilität.

Die Subjektion geht aber auch mit der Produktion neuer Normen einher: Fahren wird als normale Fortbewegung, die Fahrerin und der Fahrer oder die Autobesitzerin und der Autobesitzer werden als normale Subjekte festgeschrieben, während andere von diesem Status ausgeschlossen werden. In weiterer Folge führt die Normalisierung im binären Denken der westlichen Kultur auch zu einer Hierarchisierung der Subjekte: Nicht-FahrerInnen sind in diesem Sinne nicht normal, reichen daher nicht an die Norm heran und befinden sich folglich hierarchisch unter FahrerInnen.⁵⁸

Normalisierung und Hierarchisierung ziehen nicht nur Gräben zwischen FahrerIn und Nicht-FahrerIn, sondern bekanntermaßen auch zwischen den Geschlechtern: Unabhängig von Autolenkerinnen-Klischees sind etwa Frauen mit Familien stärker an Familienleben und damit an das zentrale Familienauto gebunden als ihre Männer; Sportautos können dahingegen mit deren Männlichkeit assoziiert werden.⁵⁹ Zur emanzipierenden Funktion des Autos bestehen kontroversielle Fachmeinungen. Einerseits wird in der Automobilisierung eine Geschlechtergrenzen übertretende Funktion, andererseits eine Fortschreibung der überkommenen Rollenmuster gesehen.⁶⁰ Das Auto erlaubt zumindest kurze Fluchten vor dem Rollenschema. Historisch wird der Platz hinter dem Steuer jedenfalls als Schlachtfeld der weiblichen Selbstbehauptung gedeutet.⁶¹ Ein historisch weiter Rückblick Virilios erklärt einen Zusammenhang von Mobilität und Maskulinität, der sich aus der Beobachtung speist, der Mann würde seit jeher – in mehrfacher Hinsicht – auf der Frau reiten.

⁵⁶ Urry 2006: 24; eine weitere Verknüpfung solcher Art lässt sich mit den Begriffen emotioneller, libidinöser, sexueller Aufladung des Autos umreißen.

⁵⁷ Urry 2004: 25.

⁵⁸ Böhm 2006: 8.

⁵⁹ Urry 2006: 25-26; siehe auch Thacker 2006.

⁶⁰ Gartman 2004: 190.

⁶¹ Bauer 2003: 215.

„Die erste Freiheit ist die Bewegungsfreiheit, die die Last-Frau dem Jagd-Mann verschafft, aber diese Freiheit ist keine ‚Freizeit‘, sondern eine Fähigkeit zur Bewegung, die zu einer Fähigkeit zum Krieg, jenseits der primitiven Jagden wird.“⁶²

Auch Automarken und -typen tragen zur Hierarchisierung ihrer FahrerInnen bei, auch wenn es in diesem Bereich eine weitaus differenziertere Skala gibt, die von dem Bilderreichtum der verschiedenen Autos profitiert. Durch den Kauf eines Autos und Fahrten mit diesem wird ein bestimmter Status oder zumindest ein gewisser Teil der Identität herzustellen versucht.⁶³ Das Individuum möchte etwas darstellen, indem es sich anhand des Autos darstellt. Insofern bildet das Automobil – ähnlich der Kleidung – einen ganz wichtigen Teil einer modernen Identitätskonstruktion, welche aus dem Zusammenspiel von Fragmentierung und Disziplinierung entsteht.

Die Individualität, der das Auto Ausdruck verleihen sollte, wird in den Prinzipien des Verkehrs aufgelöst:

„Individualität erfährt ihre normierende Reglementierung; autonome Subjekte werden zu Mosaiksteinchen des abstrakten Funktionssystems ‚Verkehr‘ degradiert.“⁶⁴

Die Konformität überwiegt die Individualität: „Wie Kafka voraussah, setzt der Reiz der hohen Geschwindigkeiten die Identität zugunsten der Konformität herab: am Ende legen das Kino, die Kinetik, dem Auge eine Uniform an.“⁶⁵

Die Ambivalenz der Diskurse ist evident. Die Diskurse der Automobilität wirken zugleich fragmentierend – dabei wirkt das Auto als Extension, die den als defizitär konstruierten Körper entlastet – und disziplinierend – neben subjekt produzierenden Normen gibt es nicht zuletzt auch die Anforderungen an die (guten) FahrerInnen und die Straßenverkehrsordnung.⁶⁶

⁶² Virilio 1978: 76.

⁶³ Gartman 2004: 170; 171-193: Gartman unterscheidet drei Epochen bezüglich der sozialen Distinktionsfunktion des Autos, die wiederum drei unterschiedlichen Theorien zuordenbar sind: Das Auto dien(t)e erstens der Differenzierung sozialer Klassen, zweitens der Verschleierung dieser Produktionsverhältnisse hinter „den Fassaden der Massenindividualität“ und drittens der Unterminierung überkommener Klassenidentitäten durch die Schaffung fragmentierter Subkulturen. Der Blick auf die Straße aber, so meine ich, erzeugt den Eindruck einer – vielleicht abgeschwächten – Parallelpräsenz dieser drei Distinktionsfunktionen.

⁶⁴ Roskothen 2003: 35.

⁶⁵ Virilio 1978: 24.

⁶⁶ Urry 2006: 24.

Paul Virilio spricht von „technischer Körperlichkeit“, die durch „Zähmung“ bzw. „Dressur“ erreicht wird.⁶⁷ Der fahrende Körper muss im Einklang mit dem Fahrzeug perfekt funktionieren und daher außerordentlich diszipliniert sein.⁶⁸

„Die Disziplin des Geistes und des Körpers, diese Erfindung des klösterlichen Lebens, der freiwilligen Abschließung im Schoße einer religiösen oder militärischen Ordnung, wird zu einem Bestandteil des bürgerlichen Lebens.“⁶⁹

Die abschließend noch einmal aufgegriffene Frage, wie die Erfahrung des Autos spezifische Formen von Subjektivitäten konstruiert,⁷⁰ beantworten also die automobilen Werte einer „thrill-based culture of velocity“ (Jeffrey T. Schnapp). Durch das Versprechen von Individualität, Beschleunigung und (das Gefühl von) Kontrolle,⁷¹ welche sich durchaus mit einem scheinbar unentrinnbaren modernen Wertesystem deckt; in diesem möge das Individuelle über die Masse, die Autonomie über die Abhängigkeit siegen.⁷²

Dekonstruktive und diskursanalytische Ansätze, aber auch empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass diese Oppositionen nicht widerspruchsfrei in zwei Fronten gegenüber stehen. Denn Automobilität bedeutet beides, Befreiung und Beschränkung.⁷³ Es gilt die Produktivität dessen zu analysieren⁷⁴ und in der Literatur aufzuspüren.

1.2 Kein Autofahrer als Erzähler

Eine für diese Analyse zentrale Frage wird in *Der kurze Brief* ganz beiläufig gestellt: „Kannst du noch immer nicht Autofahren?“, wird der Ich-Erzähler von Claire, mit der ihn außer eine gemeinsamen Autofahrt auch eine kurze Liebesbeziehung verbindet, gefragt und seine Antwort lautet nein.⁷⁵ Der Erzähler hat also keine Macht über das Auto. Im automobilen Kontext stellt er damit kein normales Subjekt dar.

Wenn er sich nicht in Hotels, ähnlichen Unterkünften oder Konsumräumen aufhält, dann ist er unterwegs; das macht ihn zum steten Wanderer durch Nicht-Orte.⁷⁶ Ohne Führerschein bleibt

⁶⁷ Virilio 1978: 9f.

⁶⁸ Urry 2004: 31.

⁶⁹ Virilio 1978: 48.

⁷⁰ Thacker 2006: 175.

⁷¹ Thacker 2006: 176.

⁷² Thacker 2006: 186; „Automobility (...) produces and emphasizes a very modern form of subjectivity“.

⁷³ Beckmann 2004: 86 trägt der Dialektik von Mobilität und Immobilität im Konzept der Motilität (*motility*) Rechnung.

⁷⁴ Thacker 2006: 187.

⁷⁵ *Der kurze Brief*: 73.

⁷⁶ Urry 2006: 22.

er aber ein Abhängiger des öffentlichen Verkehrssystems oder abhängig von Mitfahrgelegenheiten. Keinen Führerschein zu besitzen und die angesprochenen Abhängigkeiten teilt sich übrigens die biografische Person Handke (laut Eigenaussage 1975) mit dem Ich-Erzähler,⁷⁷ aber davon wird später noch zu sprechen sein.

Das pluralistische System der Fortbewegungsmittel muss also in Anspruch genommen werden und kann damit Gegenstand der Beschreibungen bzw. Reflexionen werden. Seine Mitfahrgelegenheit und kurzzeitige Liebesbeziehung Claire klärt den Ich-Erzähler über das amerikanische Land, das er durchquert, und die hiesige normale Fortbewegung explizit auf.

„In Amerika geht kaum jemand spazieren. (...) Man fährt mit dem Auto oder sitzt vor dem Haus in Schaukelstühlen. Wer auf dem Land geht und nichts tut als gehen, den merkt man sich.“⁷⁸

Es besteht typisch für die Normalisierung eine Wahl zwischen zwei einander ausschließenden Optionen: entweder man bewegt sich auf der Stelle, im Schaukelstuhl, oder man bewegt sich fort, indem man mit dem Auto fährt. Spazieren ist nicht normal und fällt daher aus dem Entscheidungsrahmen. Die dritte Option wird schließlich auch erwähnt aber als verdächtig eingestuft. Im Kontext dieser Passage wird das Gehen durch kleine Episoden zusätzlich diffamiert; der Ich-Erzähler steigt in ein sumpfiges Loch und begegnet einem wilden Mann.⁷⁹

Eine ähnliche Aussage zu Amerika lautet: „In Amerika gibt es keine Wege, nur Straßen.“⁸⁰ Die Hierarchie der Straße gibt dem Auto den Vorrang⁸¹ und Wege, deren Hierarchie weniger zugunsten des Autos gestaltet ist, existieren einfach nicht. Damit wird Amerika als vollkommen motorisierte Gesellschaft vorgestellt. Tatsächlich war bzw. ist Amerika Avantgarde einer solchen.⁸² Diese auch zeitlich zu verstehende Vor-Herrschaft Amerikas wird im Text thematisiert: „Du bist hierhergekommen [nach Amerika] wie mit einer Zeitmaschine, nicht um den Ort zu wechseln, sondern um in die Zukunft zu fahren.“⁸³ Der zeitliche Aspekt dominiert den räumlichen. Die Fortbewegungsmittel überwinden nicht nur den Raum sondern auch die Grenzen der historischen Parallelitäten bzw. Synchronizitäten. Dieser in die Zukunft

⁷⁷ Völker/Lauda 1989: 180.

⁷⁸ Der kurze Brief: 97.

⁷⁹ Der kurze Brief: 97.

⁸⁰ Der kurze Brief: 202.

⁸¹ Vgl. Seper 1986: 147f.

⁸² König 2003: 124; König 2000: 98f; der Unterschied zu Europa war eine relativ finanzkräftige Bauernschaft, die sich das konkurrenzlose, auf dem Fließband billig und in großen Zahlen produzierte Modell T von Ford vorerst als Investitionsgut leisten konnte. 1929 verfügten bereits fast 80 Prozent der US-amerikanischen Haushalte über ein Automobil. Die Entwicklung zur motorisierten Gesellschaft wurde in (West-)Europa mit einer 30jährigen Verspätung vollzogen. Durch zwei Weltkriege und eine Zeit der Wirtschaftskrisen verursachte Rückschläge in allen gesellschaftlichen Bereichen müssen hier nicht weiter ausgeführt werden.

⁸³ Der kurze Brief: 85.

weisende Zeitaspekt wird an der amerikanischen Konsumkultur und seiner Symbolik verhandelt: Das Automobil, als eines „de[r] stärksten Modernitätssymbole[] in Produktform“ und der Ort, der für „die kapitalistische Moderne im 20. Jahrhundert“ steht⁸⁴ sind in Der kurze Brief eng miteinander verwoben.

Daraus ergibt sich eine besondere Bedeutung für die Auto-Mobilität im Amerikatext Der kurze Brief, dessen Ich-Erzähler auch immer wieder eine kulturvergleichende Perspektive einnimmt.

Ein literarischer Wortwechsel zwischen Peter Handke und Niki Lauda zeigt die enorme philosophische und kulturgeschichtliche Bedeutung des Autofahrens für Peter Handke vier Jahre nach der Entstehungszeit von Der kurze Brief. In *Das Öl des Weltmeisters* spricht Peter Handke dem guten Autofahren ein sinnstiftendes Moment jenseits der verbrauchten Sinnspender Religion und Politik zu. Schlösser/Schmidt-Dengler fassen zusammen:

„In seinem Porträt Niki Laudas aus dem Jahr 1975 behauptet Handke, das Autofahren, bzw. das Reden darüber stellten einen Sinn des Lebens wieder her, wie ihn die alten Sinnproduzenten Religion oder Politik nicht mehr zustande brächten“⁸⁵

Mit „äußerste[r] Sachlichkeit“ ein guter Autofahrer zu sein, gälte als (neuer) Sinn des Lebens. Dieser beinhalte die Herrschaft über Technik und das Beherrschen der Sprache über Technik, das Wissen um die Bedeutung der Fachtermini. Der Formel-1-Rennwagen diene für diesen neuen Lebenssinn als „völkerverbindende[s] Zeichen“⁸⁶. Ganz im Gegensatz dazu wird in Die Kinder Rennsport und die Formel 1 auch in der Person Gerhard Bergers immer wieder zum Ziel von Seitenhieben.⁸⁷

Für Handke lebt Lauda, das prototypische Beispiel für den vollendeten, glücklichen Autofahrer, in Techniken, in Ineinanderfolgen von Techniken; er verhielte sich stets technisch und abseits vom Technischen spräche er in Tautologien.⁸⁸ Er „ein Angestellter mit Arbeitsmoral“ aber auch seine damalige Freundin seien jeweils „technisch vollendet“, urteilt Handke.⁸⁹ Aus dem übertreibenden Gestus entsteht gewiss ein Gefühl des Zynismus.

Wenig zufrieden mit seinem technischen Porträt konterte Lauda – mit Hilfe von Herbert Völker – in der Gegenschrift *Zippverschluss Seele. Über den österreichischen Schriftsteller*

⁸⁴ Kühschelm 2006: 202; 207.

⁸⁵ Schlösser/Schmidt-Dengler 1989: 105.

⁸⁶ Handke (1975) 1989: 174.

⁸⁷ Z.B. Die Kinder: 33; 343; 351.

⁸⁸ Handke (1975) 1989: 175; seine Mutter sei eine Mutter; sein Beruf sei ein Beruf.

⁸⁹ Handke (1975) 1989: 177f.

Peter Handke. Der (subjektiv) wesentlichste Kritikpunkt dieser Schrift liegt darin, dass der führerscheinlose Handke eigentlich davon gar keine Ahnung haben könne, wovon er schreibt.⁹⁰

Das Phänomen, das Handke bei Lauda beschreibt, wird an anderer Stelle wenig schmeichelhaft als Tod im Leben bezeichnet, welcher sich im Wesentlichen aus Automatisierung ergibt. Auf die Spitze getrieben lesen wir bei Seeber:

„Arbeitsteilung und Professionalisierung erzeugen – auch im kulturellen Bereich – den Menschentypus des Experten, der seinen Funktionen und Rollen gerecht wird, damit aber zugleich der Gefahr ausgesetzt ist, ein reduziertes, mechanisches, entpersönlichtes, sinnentleertes Dasein zu fristen.“⁹¹

Dieses kritische Urteil zeichnet sich durch seine einfache und verengte Weltsicht aus, die weder ein notwendig komplexes Menschenbild noch eine Alternative nennt. Die Frage einer Alternative jenseits dieses Daseins könnte in einem derartig dualistischen Denken nur ein mystisches holistisches Menschenbild beantworten. Handke öffnet den Dualismus der Daseins-Möglichkeiten, indem er dem technisierten Menschen ein tadelndes Lob ausspricht. Das Urteil bleibt trotzdem aufrecht: Dem am Beispiel Lauda gezeigten mechanisierten, umfassend mobilisierten Experten-Dasein ist eine entschiedene Absage zu erteilen, wie später auch das Beispiel Die Kinder zeigen wird, wo der Tod im Leben wortwörtlich verstanden wird.

1.3 Frauen am Steuer?

Die professionellen Fahrer in Der kurze Brief, jene am Steuer der Taxis und Greyhoundbusse, sind, wenn geschlechtlich ausgewiesen, Männer.⁹² Die Dominanz der männlichen Chauffeure wird im Werk nicht diskutiert – wie auch nicht die Dominanz des weißen Mannes „de[m] alte[n] Neger“ als Liftboy, dem Negerchauffeur, usw. gegenüber.⁹³

Die (privaten) Fahrerinnen sind also ihren männlichen Kollegen quantitativ unterlegen, aber allein die Fahrt bzw. die Fahrten mit Claire werden ausführlich beschrieben und bilden einen strukturellen Kern im Roman, der vom ersten Teil „Der kurze Brief“ in den zweiten Teil „Der lange Abschied“ führt.

⁹⁰ Völker/Lauda 1989: 180.

⁹¹ Seeber 2007: 179; vgl. Sklovskijs Begriff der Automatisierung, dem mittels Verfremdungseffekte entgegenzuwirken ist.

⁹² Der kurze Brief: 31; 61; 71; 181; 189.

⁹³ Der kurze Brief: 12; 57.

Als der Ich-Erzähler vom Alleinsein genug hat – „ich will nicht mehr allein sein“⁹⁴ –, sucht er die Nähe seiner alten Bekanntschaft Claire Madison. Die Einsamkeit, auch als Symptom der Nicht-Orte welche den Ich-Erzähler „beheimaten“⁹⁵ steht vor der mehrtägigen, gemeinsamen Fahrt nach St. Louis. Die Fahrt wird zur Überwindung von Einsamkeit.

In der Nacht vor der Abfahrt träumt er:

„Einmal wartete ich an einer Straßenkreuzung; neben mir hielt ein Auto, und ich beugte mich sofort darüber und zog mit der Hand den Scheibenwischer über die Scheibe. Eine Frau streckte sich vom Nebensitz heraus und schob ihn wieder herunter. Dabei deutete sie zum Himmel, und ich merkte, daß ja die Sonne schien. Ich lachte, auch der Lenker, ein Franzose, lachte mir zu (...)“⁹⁶

Von einer psychologisierenden Lektüre des Traums Abstand nehmend sei trotzdem auf die Frau auf dem Nebensitz und dem männlichen Lenker verwiesen. Der Mann fährt. Die Frau hat aber ebenfalls eine gewisse Macht, ist sie doch in der Position den Ich-Erzähler im Traum zu korrigieren. Außerdem scheint das Setting an einer Straßenkreuzung, einem Topos der Entscheidung und Richtungswahl, wichtig. Der Ich-Erzähler im Traum wartet dort, bewegt sich nicht, trifft keine Entscheidung. Auch in der fiktionalen Realität benötigt der Ich-Erzähler den korrigierenden bzw. richtungsweisenden Faktor in der Person einer Frau, Claire.

Auf den langen Fahrten plagen besonders die Fahrerin Müdigkeit, Hitze und das deswegen unruhige Kind.⁹⁷ Die Fahrt wird Gegenstand von Reflexionen, schon während der Fahrt, aber auch nach ihr. Hauptsächliches Thema ist die Plage der bzw. die Unlust an der langen Fahrt.

„[U]nsere Bewegung kam mir so sinnlos vor, daß ich mir kaum mehr vorstellen konnte, einmal am Ziel in Indianapolis zu sein. Ich spürte eine Unlust bei unserer Bewegung, ein Gefühl, als seien wir mit laufendem Motor stehengeblieben, und wünschte andererseits doch, auch wirklich stehenzubleiben.“⁹⁸

Und weiter:

„Ich war überdrüssig, daß man es immer nötig hatte, Entfernungen zurückzulegen, wenn man woanders sein wollte, und die Art, wie Claire mit dem Fuß das Gaspedal drückte, kam mir schließlich lächerlich, sogar unnützlich vor.“⁹⁹

Schließlich gerät die Unlust gar zur Mordlust; der Ich-Erzähler entwickelt eine „körperlose, götzenhafte Ruhe (...) wie die Ruhe eines Mörders“¹⁰⁰. Doch bevor etwas Derartiges passiert

⁹⁴ Der kurze Brief: 62.

⁹⁵ Augé 1994: 103; 107.

⁹⁶ Der kurze Brief: 70f.

⁹⁷ Der kurze Brief: 88; 89; 93.

⁹⁸ Der kurze Brief: 98.

⁹⁹ Der kurze Brief: 99.

¹⁰⁰ Der kurze Brief: 99.

treffen sie im Holiday Inn ein. Ein späteres Gespräch handelt von der Fahrt. Darin wird die Gefühlswelt des Ich-Erzählers allerdings abgemildert: „Heute auf der Fahrt erlebte ich von neuem die Sehnsucht, daß ich Siebenmeilenstiefel hätte und die Zeit nicht mehr mit dem Zurücklegen von Entfernungen verbringen müßte.“¹⁰¹ Der Ich-Erzähler äußert damit den Wunschtraum von der Herrschaft über Raum und Zeit, die bereits im Märchen des präautomobilen Zeitalters Ausdruck findet.

Nach einem Gespräch über den Grünen Heinrich sagt Claire dann: „Der Nacken tut mir weh, weil ich im Auto immer geradeaus geschaut habe.“¹⁰² Damit wird die konkrete körperliche Ebene, die durch die lange Fahrt negativ affektiert wird, angesprochen, im Gegensatz zur nur mentalen Befindlichkeit des Mitfahrers. Eine körperliche Fahrerin wird im Gegensatz zu einem mentalen Mitfahrer konstruiert.

Nach Beendigung der gemeinsamen Fahrt mit Claire und Weiterreise wird der Ich-Erzähler überfallen. Am Steuer des Fluchtwagens der jungen Räuberbande entdeckt er Judith, seine Frau, auf deren Fährte er durch Amerika zu fahren glaubt.¹⁰³ Die starken Frauen – Claire und Judith – sitzen am Steuer, tatsächlich am Steuer von Autos, aber auch metaphorisch am Steuer der Handlung. Claire steuert mit oder für den Ich-Erzähler, Judith gegen ihn.

Es wäre nicht richtig von keinem besonderen Genderaspekt in Der kurze Brief zu sprechen, aber die zentralen Frauenfiguren sind „nur“ starke Frauen, Frauen am Steuer: Claire als alleinerziehende Mutter, emanzipiert, selbstbewusst und auch selbstbestimmt im Umgang mit ihrer Sexualität. Die künftige Ex-Frau Judith, die schon vom Namen her an die biblische Mörderin des feindlichen Feldherren Holofernes, also eine Mannsmörderin anspielt.

Ganz ähnlich wird in Die Kinder der Platz hinter dem Steuer als männliches Metier dargestellt, obwohl der Text über 20 Jahre später veröffentlicht wurde. Dafür herrscht ein kritischer Blick auf die männliche Dominanz und auf die Aushöhlung der Frauen durch diese oder eher an dieser.

Mit aphoristischer Prägnanz wird die Stellung der Frau ironisiert, aus der Perspektive eines Machos: „Warten ist Frauensache, außer es gilt einem PKW in einer Sonderlackierung“.¹⁰⁴ Dem Mann werden Geschwindigkeitssucht, Gewalt und Raserei, Alkoholkonsum am Steuer, sprich Leichtsinn und Dummheit zugeschrieben. So ist der Chauffeur, der zu Beginn des

¹⁰¹ Der kurze Brief: 102.

¹⁰² Der kurze Brief: 105.

¹⁰³ Der kurze Brief: 176f.

¹⁰⁴ Die Kinder: 72.

Romans die Leute ins Unheil lenkt, angetrunken und quetscht zu viele Passagiere in das Auto.¹⁰⁵

Später im Roman wird „das Grollen eines schweren Fuhrwerks“, sein Kampf mit den Serpentinaen, sein Gestank, und „[d]er Fahrer, todmüde und ohne jedes Begehren, der Mitfahrer mit seinem Begehren nach Bier und Schnaps“ beschrieben.¹⁰⁶ „Ja, die Technik ist wohl das Gemächte des Menschen (...)“, lautet das Fazit dazu.¹⁰⁷ Offenkundig werden dem Fahren wie auch dem Fahrzeug machistisch-maskuline Züge verliehen.

Konsequenterweise stirbt auch die eine männliche Hauptfigur, der gescheiterte Sportler Edgar Gstranz an den Folgen eines Autounfalls. Er ist den Gefahren des Autos erlegen und eine besondere Gefahr geht von Autos dann aus, wenn sie unter dem Einfluss von Alkohol gesteuert werden.

„Da, ein Sog aus hellem Licht, der vom Siegerstockerl ausgeht, und am Abend hat man das Recht, betrunken mit dem Auto in ein Haus hineinzufahren, man braucht nicht einmal die Tür zu benutzen.“¹⁰⁸

Dieses anziehende Licht ähnelt Schilderungen, wie sie von Nahtoderfahrten bekannt sind. Anziehend sind aber auch der Sieg und der oberste Platz auf dem Treppchen. Diese beiden Bilder werden kontaminiert, im Hinblick auf sportlichen Wetteifer und seine Gefahren, besonders in Kombination mit Alkohol und schnellen Autos.

„Schnelle Autos sind für den zügigen Fahrer, diesen heiligsten aller unserer Leitstrahlen, eine Gefahr, denn er weiß, wie schnell er ist und um wieviel schneller er noch werden muss.“¹⁰⁹

Edgar Gstranz frönt dem Geschwindigkeitsrausch und er kostet sein Leben, was sich mehrmals paraphrasiert im Roman wiederfindet (30/42f/132/190/294f). Das männlich konnotierte Motorvehikel wird dem Mann und mit ihm den Menschen zum Verhängnis.

1.4 Differenzierte Abgrenzungen – entgrenzte Fortbewegung

Auch in Die Kinder wird die Fortbewegung ohne Auto betont, hebt sich implizit von der normalen automobilen Fortbewegung ab. Auto-Mobilität wird so *ex negativo* definiert.

¹⁰⁵ Die Kinder: 9.

¹⁰⁶ Die Kinder: 130f.

¹⁰⁷ Die Kinder: 131.

¹⁰⁸ Die Kinder: 28.

¹⁰⁹ Die Kinder: 30.

„Er geht aus dem Bild, aber sein Rucksack und die Ferse seines rechten Wanderschuhs sind hiergeblieben. Umgekehrt kann eine Hand den Wanderer aus der Wirklichkeit herausgerissen haben, und sein Schuh hat das noch nicht kapiert, jetzt irrt er unter uns herum und sucht sein Herrchen, den Unmotorisierten, Unbehausten. Bestenfalls war er ein Fahrradfahrer wie oh mein Papa.“¹¹⁰

Hier wird diese Normalisierung des Subjekts am Negativbeispiel verdeutlicht: Dass der Wanderer Ziel einer unheimlichen Bedrohung ist, unterscheidet ihn zwar nicht von den AutofahrerInnen in dem Roman, aber er wird zusätzlich als Unmotorisierter und Unbehauster umschrieben; er definiert sich ganz wesentlich dadurch, dass er sich ohne ein motorisiertes Fahrzeug fortbewegt; er definiert sich weiters dadurch, dass er auf Wanderung kein Haus mit sich führen kann. Auch das Obdach, das ein Auto bieten könnte, fehlt ihm. An dieser Stelle scheint es insofern notwendig, die Unklarheit zur Disposition zu stellen, ob ein Fahrzeug in dieser Wortkonstellation vielleicht sogar eine Behausung darstellen würde. Zumindest können wir an anderer Stelle in dem Roman lesen: „[N]ennen wir diesen Super Schlitten doch unser Haus!“¹¹¹

Der Wanderer nimmt jedenfalls eine Position abseits von Sicherheiten, abseits des Konsums und abseits der automobil determinierten Norm ein. Wandern drückt außerdem einen Fortbewegungszweck aus: Der Wanderer wandert um der Fortbewegung willen. Wandern dient dem Selbstzweck. Es findet an der Natur statt. Diese Selbstzweckhaftigkeit des Wanderns und Naturdiskurse werden uns noch mehr beschäftigen.

Zurück zum Zitat: Mit dem Wort „bestenfalls“ wird im Anschluss eine Wertung vorgenommen. Der Radfahrer wird besser bewertet als der Fußgänger. Der noch schnellere Autofahrer müsste in diesem Wertungssystem wohl der beste sein, was jedoch unartikuliert bleibt. Der ironische Beigeschmack des abschließenden Satzes sollte aber doch auch artikuliert werden.

Das Fahren verbindet verschiedene Sphären und Länder und trennt zugleich Zivilisation von Rückständigkeit. „Der Kanzler will ja ins vielgelobte Land und danach persönlich wieder in die Zivilisation zurückfahren.“¹¹²

Bekanntlich bildet das Auto ein Mittel zur sozialen Distinktion. Jenseits der bereits behandelten Hierarchie der Fortbewegungsarten und -mittel gibt es auch jene der Autotypen und -marken; so sitzt „die Fürstin in ihrem Geländewagen“.¹¹³ Ein Porsche verleiht einem

¹¹⁰ Die Kinder: 151.

¹¹¹ Die Kinder: 340.

¹¹² Die Kinder: 452.

¹¹³ Die Kinder: 146.

älteren Ehepaar ein Hochgefühl, das Gefühl von Jugend und sein Anblick ersetzt die interpersonalen Einblicke:

„(...) außerdem haben sie ihren PKW aus Rüsselsheim erst vor einer Woche ausgewechselt; sie empfinden jetzt ein nagelneues Viertaktgefühl und schauen lieber auf den Parkplatz hinaus als in andere Menschen hinein.“¹¹⁴

Erst wird beschrieben, wie die Autos zu groß für die Einfamilienhausgaragen werden, also wie Kinder, die aus dem Elternhaus herauswachsen, dann bekommen die Fahrzeuge im Ringen um Status, im alltäglichen Machtkampf der Symbole, einen martialischen Charakter verliehen: „Einfamilienhausgaragen, denen langsam die Autos zu groß werden, schauen Sie nur, wie die Streitwagen blinken unter dem Geifer der Rostschutz-Shampoos!“¹¹⁵

Später im Roman werden die Grenzen zwischen der Fortbewegung mit einem motorisierten Vehikel und jener zu Fuß stellenweise zugunsten einer phantastischen Mobilität aufgelöst und damit auch ihre Hierarchie:

„Die Nacht wird durchwandert, hell und warm glänzt der Autoleib, der junge Mann, mittlerweile schon fast Städter geworden, mustert, was das Leben ihm zu bieten hat, weiße Ringe, um die Stämme der Bäume herum, damit man sich im Fahren von ihnen fernhält. So, gleich ist das Wandern überstanden, da, noch ein reflektierender Staniolring, ein Dreh am Lenkrad, die Schaukel schwingt noch einmal vor, einmal zurück, und wieso ist da ein Haus, da ist doch nie zuvor ein Haus gewesen, ach, da ist er ja wieder, der lehmige Strom der Straße (...)“¹¹⁶

Hybridität holt sich die Abgrenzung zwischen Fahren und Wandern. Es ist ein ortloses Mäandern, begrenzt durch Staniol beringte Baumstämme; ein nächtliches Fahren, bei dem die Schwingung einer Schaukel die Zeit nach eigenen Einheiten misst. Nicht ein Raum wird durchwandert, sondern eine Zeit. Warum? Zunächst auf der Flucht,¹¹⁷ letztlich zum Selbstzweck – wandernd. Zu welchem Ende? Es endet zunächst in Irritation und Orientierungslosigkeit, letztlich in Wasser und Tod. Der Fluss reißt Auto und Fahrer hinfort.¹¹⁸

Die Selbstzweckhaftigkeit des Fahrens ist ab den Sechzigern, mit Einzug der motorisierten Gesellschaft, Realität. Damals erhielt das Auto seine vorrangige Bedeutung für die Freizeit als Vergnügungsmittel.¹¹⁹ Das einstmals zielgerichtete, zweckorientierte Fahren löste sich damit

¹¹⁴ Die Kinder: 227.

¹¹⁵ Die Kinder: 292.

¹¹⁶ Die Kinder: 302.

¹¹⁷ Die Kinder: 301.

¹¹⁸ Die Kinder: 302.

¹¹⁹ König 2003: 128; siehe auch Klenke 1997: 221-249.

auf. Die ziellose Fahrt und das Reisen – wie in *Der kurze Brief* – entwickeln sich zur Metapher orientierungslosen Daseins. Die Analogie des motorisierten Wanderns trifft sicher auf viele der einsamen Freizeitfahrten in *Die Kinder*, besonders Edgar Gstranzens, zu.

Anders ergeht es einer weiteren Hauptfigur in *Die Kinder*. Gewaltsam initiiert fährt sie ganz ohne Gefährt über die Straße:

„Gudrun wird förmlich an den Augen durchs Fenster geschleift, hinausgezogen in die Nacht. Sie fährt ja über eine Straße!, und der Mittelstreifen (...) fährt links neben ihr dahin.“¹²⁰

Die multimodale Fortbewegung der Figuren-Fahrzeuge erinnert an phantastische polyfunktionale Vehikel, die im Surrealismus und Dadaismus gleichzeitig als Auto, Schiff und Flugzeug erdacht wurden und die Fortbewegungsmöglichkeit zu Luft, Land und Wasser bieten sollten.¹²¹ Die Fahrten im raumzeitlichen Schwebезustand waren für die Surrealisten der Welt des Schlafs und Traums äquivalent.¹²² Für die Futuristen waren besonders die Autos das Vehikel einer aggressiven ästhetischen Neuerung der Künste.¹²³ Die literarischen Taktiken in *Die Kinder der Toten* spielen mit diesen Techniken der Verunsicherung und Entgrenzung, mit (Alp-)Traum- und Gewaltästhetik.

So gestaltet sich die Fortsetzung der Fahrt ohne Vehikel mit weiteren verunsichernden Taktiken: Gudrun wird mittels mehrerer, einander allerdings widersprechender Vergleiche in Relation zur Straße gesetzt.¹²⁴ Keine der Optionen wird gewählt, sodass sich eine Gleichzeitigkeit der Möglichkeiten einstellt. So wird die Konjunktion „oder“ verwendet – der Logik entsprechend in ihrer exkludierenden Form: „Doch schon marschiert oder fährt sie los (...)“.¹²⁵ Die Logik greift nicht. Dem (bloßen) Vergleich ihrer Bewegung mit der Fortbewegung im Auto entsprechend wird sie bewegt *und* sie bewegt sich; dort, am „Schlund der Straße“, geht von ihrer Bewegung aus und Bewegung zieht sie fort, „vom Fahrtwind erfaßt, der von ihr selber herrührt“.¹²⁶ Das normale und doch paradoxe Phänomen der unbewegten BewegterInnen, das im Zusammenhang mit Autofahrten beschrieben wurde,¹²⁷ wird poetisch verarbeitet.

Schließlich trifft Gudrun auf Edgar, dem es analog, also anders und ähnlich ergeht, „weil er auch nicht von seinem Platz fortkommt“ und „aus seinem ganz persönlichen Tornado

¹²⁰ *Die Kinder*: 413-414.

¹²¹ Lischeid 2003: 79.

¹²² Lischeid 2003: 80.

¹²³ Vgl. Marinetti (1909) 1992: 186f; siehe auch oben.

¹²⁴ *Die Kinder*: 415.

¹²⁵ *Die Kinder*: 416.

¹²⁶ *Die Kinder*: 416.

¹²⁷ Beckmann 2004: 85.

loszukommen versucht“.¹²⁸ Ein Naturphänomen dient nun als Bildspender für das Erlebnis, das beide Figuren teilen.

Eine poetologische Lesart dieser Passage bietet sich an: der Text oder seine ErzählerInnen kommen trotz aller Bewegung nicht von der Stelle. Szenen werden in teilweise chaotisch wirkender Abfolge wiederholt und variiert. Der Tornado wirkt dafür bildspendend als immense Zentrifuge, die den montierten Text un-ordnet. Die Paradoxie des Gesamttextes speist sich aber aus anderen, widersprechenden poetologischen Hinweisen und der Textkomposition. Der Text ist zugleich linear-sukzessiv und zirkulär komponiert.

1.5 Synthese: Eingrenzungen des Subjekts

Der Versuch diese vielen Fäden zusammenzuführen konfrontiert uns mit einem schwierigen Unterfangen. Es wurde gezeigt, wie sich die Machtmechanismen der Auto-Mobilität auf das literarische Subjekt auswirken. In Der kurze Brief werden die Diskurse der Auto-Mobilität mit einem Amerika-Diskurs verschnitten und dadurch verstärkt. Der Ich-Erzähler befindet sich als Führerscheinloser außerhalb und wahrt damit die kritische Distanz des Beobachters gegenüber der Auto-Mobilität. Diese Distanziertheit stellt zugleich aber auch ein Problem des Ich-Erzählers dar, welcher als Reisender am Mangel an Bezugspunkten und Identifikationsmöglichkeiten leidet. An Tiefpunkten steigert sich dieses Leiden in Gefühle des Realitätsverlusts oder der Doppelheit. Claire („die Klare“) und Judith sind dahingegen durch ihr Fahrvermögen ausgezeichnet. Judith ist übrigens auch befähigt „Beulen am Auto herauszuklopfen“.¹²⁹ Als Fahrerinnen sind sie als starke Frauenfiguren ausgewiesen.

In Die Kinder wird den Frauen am Steuer fast kein Platz eingeräumt. Damit, mit der Vermännlichung der Automobilität und mittels (männlicher) Sprache werden kritikwürdige Züge der Realität weniger übertrieben als simuliert. Mittels Offenlegung und Evidenz übt die Erzählerin Kritik. Auch die extreme Differenzierung der Verkehrsteilnehmer entspringt einer Simulation oder, besser gesagt, einer Paraphrase der Wirklichkeit, die aber im Dienste der Verunsicherung auch sofort wieder aufgegeben werden kann, was am Beispiel der aufgelösten Fortbewegungsarten gezeigt wurde. Darüber hinaus entlarvt Die Kinder die durch Automobilität, Technik und Konsum normalisierten Subjekte als Tote im Leben.

¹²⁸ Die Kinder: 420.

¹²⁹ Der kurze Brief: 30.

2 „[E]ine reine Einund-Allesheit“.¹³⁰ An-Verwandlungen und hybride Bedrohung.

2.1 Hybridität und Transsubstanziation in der Auto-Mobilität

An das neue automobiler Subjekt anschließend und vertiefend soll an dieser Stelle die Fragmentierung von Identitäten in der automobilen Gesellschaft noch einmal aufgegriffen und in ihrer wesentlichsten Ausprägung beleuchtet werden, der Hybridität. Diese bezeichnet hier die Verschmelzung oder Vermischung der beiden Entitäten Mensch und Motorvehikel, die die Verschmelzung von Pferd und Reiter, zweier Lebewesen, ablöst.¹³¹

„Der Mensch und sein Transportmittel hatten in einem neuen symbiotischen Verhältnis zusammengefunden. Es war nicht das Halb-Mensch-half-Tier-Geschöpf der Mythologie, sondern das Halb-Mensch-half-Maschine-Geschöpf des Zeitalters der Moderne.“¹³²

Das Auto trug und trägt ganz wesentlich zur Auflösung der Grenzen zwischen Mensch und Maschine bei.¹³³ Auto und Mensch verschmelzen während der Fahrt zu einer symbiotischen Einheit, deren Einzelteile ohne das jeweils andere nur sehr beschränkt funktioniert. Der AutofahrerIn-Komplex sollte dabei weder als Objekt noch als Person, sondern als Hybrid gesehen werden.¹³⁴

Das Fahren wird den Fahrenden zur zweiten Natur.¹³⁵ Dabei gerät das Chassis der FahrerIn oder dem Fahrer nicht nur zur Unterkunft, sondern auch zum stabileren Exoskelett des

¹³⁰ Die Kinder: 329.

¹³¹ Virlio 1978: 80f.

¹³² Marsh/Collett 1991: 192-193.

¹³³ Featherstone 2004: 10.

¹³⁴ Featherstone 2004: 13 relativiert die Bezeichnung *hybrid* – es handle sich dabei um eine permanente Kombination ähnlicher Objekte – zugunsten der Bezeichnung *assemblage*, was die mögliche Trennung der Teile und eine jeweilig einzelne Weiterentwicklung beschreibe. Vgl. auch Thrift 2004: 47; Dant 2004: 62 argumentiert gegen *cyborg* als Bezeichnung für AutofahrerInnen.

¹³⁵ Edensor 2004: 113; „the car-driver is a hybrid which fuses car and person“; vgl. Dant 2004; in der englischsprachigen Literatur wird die Reihenfolge von *car-driver* teilweise in *driver-car* verkehrt, damit der vorrangige Stellenwert der Fahrenden zugunsten der maschinellen Anteile aufgebrochen und der Hybridität besser Rechnung getragen wird.

Hybriden¹³⁶ bzw. zur Extension des Körpers,¹³⁷ was wiederum die hohe Emotionalität in Verbindung mit den Autos erklärt.¹³⁸

Das paradoxe Phänomen der unbewegten BewegInnen ist ebenfalls symptomatisch für diese Hybridität.¹³⁹ Der von der Umwelt steril abgeschlossene und befriedete Körper steuert die rasche Bewegung des Wagens mit Mikrobewegungen.¹⁴⁰ Die Verbesserung der Steuer-elemente und Interfaces und die Softwarerevolution haben über die Zeit für eine abnehmende Verantwortung und Leistung der FahrerInnen gesorgt. Die Elektronik der Autos nimmt den FahrerInnen mehr und mehr Arbeit ab.¹⁴¹ Hybridität erweist sich dabei als Frage von (künstlicher) Intelligenz und Assistenz.¹⁴² Der Hybrid, der einst das verkörperte Versprechen von Unabhängigkeit sein sollte, eliminierte durch Verschmelzung von Fahrzeug und FahrerIn jedoch die Unabhängigkeit früherer autonomer Mobilitäten.¹⁴³

Derartige Phänomene lassen sich auch unter dem Begriff der Transsubstanziation zusammenfassen, der zusätzlich nicht nur eine historische Perspektive sondern auch eine Präzisierung einzelner hybridisierender Prozesse erlaubt. Transsubstanziation – die Übertragung von Menschlichem auf Maschinelles – findet in vier Aspekten statt:¹⁴⁴ Auf sprachlicher Ebene offenbarte sie sich zuerst und auf Künftiges vorausdeutend, indem Maschinen bzw. Computern *memories* („Gedächtnisse“) und Sprachen zugeschrieben wurden. Auch der umgekehrte Weg wurde beschritten, wie das Beispiel Netzwerke illustriert. Zuerst waren Computer in Netzwerken organisiert. Nun ist *networking* ein Synonym zu „Kontakte knüpfen“.

Als zweiter Aspekt gilt die Wissensspirale zwischen Mensch und Maschine. Die Zunahme des Wissens um den Menschen und seinen Körper produzierte neue Technologien, also neues Wissen, welches sich wieder auf den Menschen auswirkte. Ein unendlicher Kreislauf wurde damit in Gang gesetzt.

Das Ergebnis der Wissensspirale zeitigt, drittens, eine zunehmende Untrennbarkeit der Einheiten Mensch und Maschine hin zur Hybridität. Die Maschinen können aus dem

¹³⁶ Edensor 2004: 116.

¹³⁷ Thrift 2004: 47. Dant 2004: 75 nimmt zusätzlich die Wechelseite in den Blick und sieht dabei den menschlichen Körper als Extension der Technologie.

¹³⁸ Sheller 2004: 232-233; 235.

¹³⁹ Beckmann 2004: 85.

¹⁴⁰ Edensor 2004: 114.

¹⁴¹ Featherstone 2004: 10-11.

¹⁴² Beckmann 2004: 87.

¹⁴³ Beckmann 2004: 87.

¹⁴⁴ Thrift 2004: 49.

generierten Wissen immer besser auf die menschlichen Eingaben reagieren und diese sogar unterstützen.

Der vierte Aspekt betrifft die Körperbilder. Insgesamt produzieren nämlich alle vorhergehenden Punkte ein neues Denken hinsichtlich der Körpergrenzen. Darüber hinaus bekommen Objekte, besonders Autos, eine zunehmende Bedeutung und erlangen sogar eine eigene autoritäre Stellung.

Software und Ergonomie erlauben die Verknüpfung von Anatomie, Physiologie und Psychologie mit Maschinenbaukunst und zunehmendes Wissen treibt sie voran. Eine Nahbeziehung von Fahren und Körper entsteht, für die das Auto eine eigene Welt bildet.¹⁴⁵

Das Konzept der Transsubstanziation ähnelt geradezu poetischen Verfahren bzw. rhetorischen Stilfiguren wie Metapher und Personifikation, die von Bedeutungsverschiebung bzw. -übertragung leben. Unserem Zweck hier ist die Transsubstanziation besonders zuträglich, weil es geradezu nach der Frage verlangt, welche Substanz worauf übertragen wird.

Die Fragen an die Texte lauten: Inwieweit lassen sich Hybridität und Transsubstanziation in Texten wieder finden? Welche Ausformungen nehmen sie an? Wo und wie überbietet die literarische Verarbeitung die wissenschaftlichen Befunde der Automobilität?

2.2 Hybridität als kultur- und literaturtheoretischer Begriff

Wie nun hoffentlich aus all diesen Erläuterung zur Hybridität in der Auto-Mobilität hervorgegangen ist, handelt es sich hier nicht um den Themenkreis der Hybridfahrzeuge, deren Antrieb umweltschonend auf mehrere Energiequellen zurückgreift. Korrekterweise aber auch komplizierter müssten diese Fahrzeuge übrigens als Autos mit Hybridantrieb bezeichnet werden.

Dennoch müssen einige ergänzende Bemerkungen zum Hybriditätsbegriff gemacht werden, allerdings dazu, wie er in Kultur- und Literaturtheorie verstanden wird. Es trägt gleichzeitig zur Verwirrung bei wiewohl es auch unserem Thema zuträglich ist, dass Hybridität als Begriff in der sozio- und technowissenschaftlichen Disziplin der Automobilität als auch im Bereich der Kultur- und Literaturtheorie beheimatet ist.

In den 1980er Jahren wurde aus der – selbst aus der Biologie abgeleiteten – Hybridität sprachlicher Phänomene in Kulturkontakten mittels Verknüpfung mit Psychoanalyse und Dekonstruktion eine „interkulturelle[] Denkfigur gemacht“ – diese Weiterentwicklung ist

¹⁴⁵ Thrift 2004: 50-52; diese Logik fortsetzend stellen Computer und Internet das Nonplusultra dar, die äußerste Verschmelzung von menschlicher Stasis und schnellst möglich überwundenen Distanzen in virtuellen Reisen.

untrennbar mit dem Namen Homi Bhaba verbunden; die Hybridität wurde „als unlösbar und wechselseitige Durchdringung von Zentrum und Peripherie, Unterdrücker und Unterdrücktem modelliert“.¹⁴⁶ Eine wesentliche Fortsetzung der Theorie gelingt Donna Haraway mit der Übertragung auf *gender studies*. Die im *cyborg*, „ein[em] Mischwesen aus Mensch und Maschine“ vervollkommnete Hybridität wird zur Denk- und Leitfigur der feministischen Politik. Hauptaugenmerk wird auf „diskursive Übergänge und Austauschprozesse zwischen Menschen, Tieren und Dingen“ gelegt, welche auch für unsere Arbeit zentral sind.¹⁴⁷

Seine Raffinesse ist gleichzeitig ein Problem des Begriffs:

„H. ist selbst ein bewußt hybrid gefasster Begriff und damit ebenso wie die Phänomene, die er hervortreiben soll, schwer zu lokalisieren und immer wieder neu zu verhandeln.“¹⁴⁸

Hier soll nun die Hybridität des Subjekts in automobilen (literarischen) Diskursen verhandelt werden, aber auch das Problem der hybriden Genres¹⁴⁹ muss im Zusammenhang mit *Der kurze Brief und Die Kinder* angesprochen werden.

2.3 Animalische Hybride

„Nur ältere Menschen und kinderreiche Familien fahren hierher“,¹⁵⁰ in das österreichische Dorf, in dem die Handlung von *Die Kinder der Toten* größtenteils angesiedelt ist. Gleich zu Beginn des Romans will eine Gruppe von Touristen einen Ausflug mit einem Kleinbus machen.

„Der Chrysler Voyager, der die Ausflüglergruppe aufnehmen möchte, schiebt seine Stupsnase über den Parkplatz, er hat schon Witterung aufgenommen von seiner lebendigen Beute. In seiner Macht liegt es, wen er am Ziel abliefern wird und in welchem Zustand, er hat wilde Pferde unter der Haube.“¹⁵¹

Der Kleinbus wird als mächtiges, animalisches Lebewesen, das gar über Leben und Tod entscheiden kann, dargestellt. Die Grenze zwischen belebt und unbelebt wird damit aufgelöst. Dem tierischen Wagen werden zusätzlich durch einen Querverweis auf die Katachrese „Pferdestärke“ wilde Pferde eingeschrieben. Das Fahrzeug bekommt mit der Hybridität

¹⁴⁶ Grundbegriffe Literaturtheorie 2004: 92f; die strategische Ortlosigkeit des Konzepts, die als Hauptkritikpunkt gegen Homi Bhaba angeführt wird, erinnert an die Nicht-Orte Marc Augés.

¹⁴⁷ Grundbegriffe Literaturtheorie 2004: 93.

¹⁴⁸ Grundbegriffe Literaturtheorie 2004: 93.

¹⁴⁹ Grundbegriffe Kulturtheorie 2005: 66f.

¹⁵⁰ *Die Kinder*: 7.

¹⁵¹ *Die Kinder*: 9.

bedrohliche, beinahe dämonische Züge verliehen, welche auf das spätere Unheil – den tödlichen Unfall – vorausweisen.

Die hündische Beschreibung des Chrysler Voyager wird viel später im Roman fortgesetzt: „Der Kleinbus (...) mußte draußen warten und mit dem Schwanz wedeln, es blieb ihm ja nichts anderes übrig.“¹⁵² Ein Hybrid ergibt sich aus der verkörperten metaphorischen Verschiebung des Autos auf den Hund. Warum wird gerade ein Hund herangezogen?

Die Beziehung eines Autos zu seiner Besitzerin oder seinem Besitzer kann verschieden ausgeprägt sein. „[Das Auto] wird zum Familienmitglied, zum Haustier, zum (oder zur) Geliebten“.¹⁵³ So entwachsen beispielsweise in *Die Kinder* die Autos dem Haus oder das Auto wird metaphorisch als „unsere kapriziöse Geliebte mit den vielen PS“ bezeichnet.¹⁵⁴ „[I]m Grunde werden wir mit nichts und niemandem so warm wie mit unseren Fahrzeugnissen (...).“¹⁵⁵ Gerade der Hund findet sich aber bei Marsh/Collett als Analogie zum Auto, beide würden ihrer Besitzerin oder ihrem Besitzer einen Herrenstatus verleihen.¹⁵⁶

Ein gänzlich anderer sozialer Aspekt des Hundes findet darin Ausdruck, dass er als bester Freund des Menschen bezeichnet wird, eine Bezeichnung, die in *Die Kinder* wiederum für das Auto herangezogen wird.¹⁵⁷ Der „Hund Sprache“ aus Jelineks Nobelpreisrede *Im Abseits*¹⁵⁸ darf hier ebenfalls nicht vergessen werden, der selbst vielleicht auf das verhunzte „und“ in Ernst Jandls *fortschreitende räude* als fundamentale Sprachkritik zurückgeht.

Der Dominanz der Autokultur, im Speziellen der modernen Dominanz des Autos gegenüber dem Tier, wird an anderer Stelle in *Die Kinder* darin Ausdruck verliehen, dass Namenspender und Namenempfänger verkehrt sind, wenn es heißt: „das ist ein Pferd, das einen Autonamen trägt, weil es so schnell ist.“¹⁵⁹ Wenn man nun die historische Relationalität von Pferd und Automobil mit in Betracht zieht, dann erkennt man, dass die Ablösung des Pferdes durch das Auto im Text derart radikalisiert wird, dass die „zweite Natur“ gar zum sprachlichen Bildspender für die „erste Natur“ wird. Wir haben es mit einer fiktiven Ausprägung des ersten Phänomens von Transsubstantiation, der sprachlichen Übertragung von Künstlichem auf Lebendes, zu tun. In dieser Ausprägung schwingt die Aussage mit: Technik dominiert Natur.

¹⁵² *Die Kinder*: 345.

¹⁵³ Marsh/Collett 1991: 30.

¹⁵⁴ *Die Kinder*: 292; 438.

¹⁵⁵ *Die Kinder*: 320.

¹⁵⁶ Marsh/Collett 1991: 27.

¹⁵⁷ *Die Kinder*: 315.

¹⁵⁸ Just 2007 (online).

¹⁵⁹ *Die Kinder*: 255.

Kommen wir zum Unfall: Das überladene Auto, eine schmale, noch dazu beschädigte Bergstraße und ein Reisebus – „[d]iese mit buntem, werbendem Blech verkleidete Riesengestalt“¹⁶⁰ – auf der Gegenfahrbahn ergeben schließlich eine tödliche Kombination. Der Kleinbus landet im Graben, wo die animalische Umschreibung weitergeht:

„Und was macht der Kleinbus auf einmal dort unten, wie ein unbedachter Käfer, von einem Riesentritt auf den Rücken gewälzt, alle viere von sich gestreckt in hilflos radelndem Leerlauf?“¹⁶¹

Die Hybridität wird gewissermaßen weiter getrieben, indem aus der Kombination von belebt und unbelebt auch ein Sprachspiel mit Typenbezeichnungen gewonnen wird. Aus dem amerikanischen, in Österreich gefertigten, prestigeträchtigen Chrysler Voyager wird ein Käfer, wie Hitlers einstmaliges Prestigeobjekt, der KdF-Wagen von VW, später liebevoll genannt wurde.¹⁶²

Im literarischen Intertext erinnert die Beschreibung des „auf den Rücken gewälzt[en]“ Käfers an Franz Kafkas *Die Verwandlung* und die angestregten Versuche des plötzlich zum Käfer verwandelten Gregor Samsa überhaupt einmal vom Bett aufzukommen.

Viel später im Roman – beinahe 300 Seiten trennen die Textpassagen – werden schließlich die Hilfskräfte selbst metaphorisch als „Ameisen, Käfer mit Seilen und schwerem Gerät“ beschrieben.¹⁶³ Der Bildspender Käfer – der für den Autotyp und im Text zuvor schon für das verunfallte Auto herangezogen wurde – wird nun in die Nähe der arbeitsamen Ameisen gerückt; beide Insektengattungen wirken klein und krabbelnd. Diese Aura geht auf die Bildempfänger, die emsigen Hilfskräfte unten im Graben, über. Die Distanz zu den Hilfskräften wird metaphorisch visualisiert. Eine Erzählinstanz wird figuriert, welche voyeuristisch, vom Rand der Straße vielleicht, auf die Unfallszene hinabblickt.

¹⁶⁰ Die Kinder: 10. vgl. Schlösser/Schmidt-Dengler 1989: 95; auch in Musils *Der Mann ohne Eigenschaften* wird ein Omnibus als Riese personifiziert.

¹⁶¹ Die Kinder: 11.

¹⁶² Wieweit der Chrysler Voyager – ein amerikanisches Produkt made in Austria – ein Bild für die komplexe österreichische Identität ist, könnte hier nur mit Spekulationen beantwortet werden. Diese „hybride Identität“ erschiene als Trojanisches Pferd. Ein österreichisches Produkt wird gekauft und drinnen steckt ein echter Amerikaner?

¹⁶³ Die Kinder: 308.

2.4 Hybride Texte

Wenn es auch in *Der kurze Brief* ein Szenario geben mag, welches *Die Verwandlung* anklingen lässt,¹⁶⁴ so hat dies wenig mit der Hybridität des Auto-FahrerIn-Komplexes zu tun. Die Verschmelzung des fahrenden Körpers mit dem motorisierten Wagen ist weder explizit Thema des Textes, noch lässt es sich nach einer analytischen Lektüre als präsent bezeichnen. Der kurze Brief konfrontiert die LeserInnen aber mit einer anderen Form der Hybridität, einer nicht-automobilen Form, wie sie als literaturwissenschaftliche Kategorie als Entgrenzung der Gattung bekannt ist: Der Begriff des hybriden Genres, der wohlgermerkt durch frühere Theorien wie Schlegels Arabeske vorweggenommen wurde, wird vor allem für die Mischung von Fakt und Fiktion im zeitgenössischen Roman, dessen Gattungsentgrenzungen und „Grenzüberschreitungen zwischen verschiedenen Künsten und Medien“ verwendet.¹⁶⁵ Hybridisierung gilt nach Ihab Hassan „neben u.a. Unbestimmtheit, Fragmentarisierung, der Auflösung des Kanons, Ironie, Karnevalisierung (...), Performanz“ als Merkmal der Postmoderne und dient „insbes. für den Roman [als] Motor der Gattungsentwicklung.“¹⁶⁶

Der Tatbestand der Hybridisierung liegt in *Der kurze Brief* geradezu prototypisch vor. Aber auch *Die Kinder* dehnt den Begriff des Romans und des erzählenden Textes mit Handlungsarmut, extremer sprachbildlicher Anreicherung wie auch Konzentration und Verdichtung der Textualität und Referenzialität bei gleichzeitiger Überzahl an Interpretationsangeboten bis dieser an die Grenzen der Lyrik stößt und damit selbst einen Text eines hybriden Genres darstellt.

Der kurze Brief ist die „Fiktion eines Bildungsromans“¹⁶⁷ und funktioniert durch die Adaption verschiedener, keineswegs nur literarischer Muster.¹⁶⁸ In unserem Zusammenhang bietet die Adaption des Road Movies den wichtigsten Beitrag. Davon wird später noch die Rede sein müssen.

¹⁶⁴ *Der kurze Brief*: 33; der Ich-Erzähler liegt im Bett: „Der Rumpf schwoll an, während der Kopf und die Gliedmaßen zu tierischen Anhängseln zusammenschrumpften einem Vogelschädel und Fischflossen“.

¹⁶⁵ Vgl. *Grundbegriffe Kulturtheorie* 2005: 66f.

¹⁶⁶ *Grundbegriffe Kulturtheorie* 2005: 67.

¹⁶⁷ Elm 1974: 354.

¹⁶⁸ Bartmann 1985: 127.

2.5 Göttliche Hybride

Die hybride Bedrohung, die in *Die Kinder vom Chrysler Voyager* und von der Riesengestalt Reisebus ausgeht, taucht an einer anderen Stelle im Zusammenhang mit LKWs wieder auf, soll aber (vorerst) dem Genuss österreichischer Lieder im Radio weichen. Von dieser schrecklichen Musikalität wird noch zu sprechen sein.

„Hochauf türmen sich Holzautos samt Fracht auf der Forststraße, der schnellste und beste, der ihnen als Opfer dargebracht wurde, ein Golf GTI, ist ihnen bevor sie ihn noch bewundern konnten, unter die Vorderräder geraten. Doch einstweilen hören wir lieber den österr. Liedern.“¹⁶⁹

Die Holzautos bekommen zwar nicht explizit die Züge von etwas Lebendigem, aber ihnen werden Opfer dargebracht. Diese Darstellung impliziert, dass es sich bei ihnen um Götzen handeln müsse, denen geopfert wird. Sie verweist auf die geradezu kultische Behandlung des Autos, die bisweilen religiöse Ausmaße erreicht.¹⁷⁰ Diese zeigen sich nicht nur in Pflege und Automobilausstellungen, sondern auch in Glücksbringern und Talismanen, die dem Schutz dienen sollen.¹⁷¹

Die Opferthematik wird über 420 Seiten weiter noch einmal explizit aufgegriffen. Es ist die Rede von „Individuen, die dem Verkehr geopfert wurden“,¹⁷² so als ob es ein Opfer im Dienste einer guten Sache sei. In dieser Passage verlangt die dämonifizierte Landschaft Blutzoll. Diese auch für den realen Verkehr vorhandene Opferbereitschaft schließt direkt an der systematischen Ignoranz gegenüber dem Unfall als alltägliches Fakt an.¹⁷³ Beides bedingt das Fortbestehen des Verkehrs.

Die Gott-Maschine-Verschmelzung bezieht sich besonders auf „die Oberklasse-PKWs, diese Götter und Erlöser“.¹⁷⁴ Die Apotheose der Fahrzeuge wird also auch sehr explizit geäußert, so auch in folgenden Beispielen:

„Nein, dieser Wagen!, als ob er pausenlos fressen würde, ein organisches Wesen, aber, wie Jesus, nichts wieder von sich geben; endlich hat selbst unsere total auf den PKW ausgerichtete Kultur Göttlichkeit zustandegebracht, das mußte ja kommen, nach der kilometerlangen Schuldenliste dieses Landes.“¹⁷⁵

¹⁶⁹ *Die Kinder*: 21.

¹⁷⁰ Casey 1997: 174.

¹⁷¹ Marsh/Collett 1991: 15.

¹⁷² *Die Kinder*: 449.

¹⁷³ Beckmann 2004: 94.

¹⁷⁴ *Die Kinder*: 407.

¹⁷⁵ *Die Kinder*: 319.

Diese sehr reichhaltige Passage konfrontiert uns mit Vergleichen des Wagens mit organischen Wesen, ihrer Nahrungsaufnahme und ihrer ohne Defazieren defizitäre bzw. wundersame Verdauung; diese wird sogleich Gegenstand des Vergleichs mit dem Gottessohn. Nach den Vergleichen folgt eine Materialisierung des Göttlichen, die innerhalb einer „total auf den PKW ausgerichtete[n] Kultur“ und mit Hilfe „einer kilometerlangen Schuldenliste“ errungen wurde. Die angehäuften Schulden werden sogar in einer automobilen Einheit gemessen. Die Verwendung von Längeneinheiten für Papiere ist in Archiven nicht unüblich. Insgesamt betrachtet wird die Autokultur damit in einen kulturpessimistischen und religions- wie auch kapitalismuskritischen Kontext eingewoben.

Religionsphilosophisch betrachtet kann diese Passage auch in Beziehung mit der Inkarnation, der Fleischwerdung Gottes („Das Wort ist Fleisch geworden.“) gelesen werden. Die fleischliche Materialität des inkarnierten Gottes wird durch die künstlichen Materialien des Autos abgelöst. Der Mensch, präziser der Auto-Techniker, wird zum Entwickler von Göttlichkeit. Diese Vorstellung löst jene von der Erschaffung des Menschen ab.

„Dieses Auto ist einfach ein Traum, eine reine Einund-Allesheit, das will ich damit sagen. Mach mal Pause! Ein höherer Verstand muß diesem Blech innewohnen, das da angeblasen wird und einen dumpfen, halbherzigen (ganz lebendig ist es noch nicht, das Blech unsrer Wagen, also fleißig weiterstreicheln!) Ton von sich gibt (...).“¹⁷⁶

Auch dieses komplexe Beispiel verknüpft mehrere semantische Felder: Liebe, Sexualität Traum und Religion – in der Anspielung auf die Dreifaltigkeit.

Der Neologismus Einund-Allesheit inkludiert sowohl hohe Zuneigung von „mein Ein und Alles“ als auch das Morphem „-heit“, welches abstrahierend wirkt. Hier wird eine hybride Wesenheit figuriert, die gleichzeitig ein und alles ist, ähnlich dem Prinzip der Trinität, welche die gleichzeitige Drei- und Einheit des Göttlichen ausdrückt.

Die Trinität gibt dabei selbst eine Metapher für die komplexe Hybridität und Versatilität des Fahrzeuges. Es zielt darüber hinaus auf Kybernetik ab: „Ein höherer Verstand“ könnte auf eine höhere Intelligenz, jener der Menschen vergleichbar, *und* auf eine Maschinen-Intelligenz, eine künstliche Intelligenz (KI) verweisen. Die Frage, wie lebendig das Blech ist, beantworten Kybernetik und KI ebenso nur teilweise wie Religion. Das Anblasen ist rückbezüglich auf die religiöse Semantik zu lesen, im Sinne des schöpferischen Seele-Einhauchens, und möglicherweise in Kombination mit dem Streicheln sexuell zu lesen.

¹⁷⁶ Die Kinder: 329.

Die polyvalente Textualität von *Die Kinder* wird mit diesem Beispiel augenscheinlich. Sie verlangt komplexe Lektüren, welche ihre semantische Offenheit aufzeigen.

„Kommen Sie, Schöpfer Geist, Manfred Porsche, Busentio Ferrari oder wie Sie heißen! Als reines Licht sind Sie entstanden, machen Sie gefälligst was draus! Oh, ich sehe, so ein schönes Fahrzeug haben Sie daraus gemacht, nicht schlecht!“¹⁷⁷

Auf den Schöpfungsakt verweist auch diese Passage. Der „Schöpfer Geist“ wird herbeigerufen aber sogleich wieder auf den säkularen Boden geholt, indem er mit menschlichen Namen versehen wird. „[R]eines Licht“ zitiert zugleich den ersten Schöpfungsakt und die physikalische Frage der Energie herbei. Beides lässt sich simpel darauf zurückführen, dass es ohne Licht kein Leben gibt. Das Licht ist hier unauflösbar doppelt kodiert, religiös und physikalisch.

„Was für lichtvolle helle Wesen diese Fahrzeuge doch sind, so glatt und so glänzend! Reden wir lieber über sie, selig, wer solche Herzen hat, die man an- und abstellen kann!“¹⁷⁸

Die Transzendenz des Autos wird nicht nur im Licht, sondern auch mit Referenz zu Roland Barthes: *Der neue Citroën* in der Glätte gesehen. Das Auto, der Citroën D.S. 19, habe „alle Wesenszüge (...) eines jener Objekte, die aus einer anderen Welt herabgestiegen sind“.¹⁷⁹ Das Prinzip der Glätte sei ein Attribut der Perfektion. Die besonderes Interesse auslösenden Übergangsstellen der Flächen aber erzeugen den „Anfang einer neuen Phänomenologie der Zusammenpassung“, worin Barthes schließlich eine „humanisierte Kunst“ zu erkennen glaubt und einen möglichen Wendepunkt weg von der alten Mythologie des Autos, welche aus einem „Bestiarium der Kraft“ schöpft.¹⁸⁰ Tierische und religiöse Motive reichern auch in *Die Kinder* die Automobile an, in ihrer Menge verlieren sie aber ihre Bedeutung oder zumindest Bedeutungskraft. Letztlich wirkt diese Strategie entmystifizierend. Auch auf religiöse Texte wird dies angewendet, so wird in diesem Beispiel die Bergpredigt säkularisiert, indem sie für das Auto paraphrasiert wird. An anderer Stelle erfährt das „Gegrüßet seist du Maria“ eine Kontrafaktur.¹⁸¹

¹⁷⁷ *Die Kinder*: 352.

¹⁷⁸ *Die Kinder*: 317.

¹⁷⁹ Barthes (1957) 2006: 76; Barthes Wortspiel mit dem Autonamen D.S. und dessen gleichlautender Aussprache mit *deesse* (Göttin) im französischen Original trägt zur eindeutigen Verknüpfung von Auto und Gottheit bei.

¹⁸⁰ Barthes (1957) 2006: 76f.

¹⁸¹ *Die Kinder*: 308.

Zusammenfassend formuliert handelt es sich bei der Verschmelzung von Auto und göttlicher Wesenheit stets um das Wechselspiel von Konstruktion und Destruktion. Ein künstliches und zugleich göttliches bzw. dämonisches Wesen, welches vom Menschen erschaffen, entwickelt, herbeigerufen wurde, entwickelt eine bedrohliche bis destruktive Aura und eine dementsprechende Potenz. Die Bedrohlichkeit des künstlichen Wesens, welche bereits in *Frankensteins Monster* von Mary Shelly behandelt wird, und nicht zuletzt das Motiv der Hybris wird damit im Text verhandelt, auch wenn dieser Begriff für die Prosa Jelineks vermessen scheint.

2.6 Der menschliche Körper als Spielwiese fortwährender Transsubstanziation

Der menschliche Körper bleibt paradoxerweise weitgehend unangetastet, wenn Tierisches und Göttliches mit dem Auto verschmelzen. Diese Verschmelzungen sind stets auf die Wesenheit des Beschriebenen als Fahrzeug bezogen, auch wenn das nicht anhand einzelner Sätze gezeigt werden kann. Die Verbindung von Autos oder ihren Teilen mit dem menschlichen Körper aber bezieht sich auf die Körperlichkeit des (beschriebenen) Menschen.

Die Wahl des Terminus Transsubstanziation erklärt sich einerseits aus dem Abstand von der bekannten Auto-FahrerIn-Hybridität und andererseits aus einem hier gehäuft auftretenden spezifischen Phänomen der Transsubstanziation: der Übertragung maschineller Termini auf den Körper bzw. auf Körperteile.

Eine sehr wichtige Passage des Romans, die zwar (fast) ohne Auto aber nicht ohne Automobilität auskommt, kann dieses Phänomen anschaulich verdeutlichen. Es handelt sich um die Verdoppelung von Karin Frenzel an bzw. in einem dunklen Wasserloch, deren Beginn vage den Anfang des Romans anklingen lässt und damit auch das Auto ganz konkret herbeizitiert.

„Vielleicht wird eine Person als Hülle oder in der Hülle eines Autos voller Reisekameraden (kommt da nicht ein größeres Fahrzeug, ein Riesenbus auf sie zu?) draußen zurückbleiben (...).“¹⁸²

Der Begriff der Hülle wird als Bezeichnung für den (leblosen) Körper und für das Chassis des Wagens aktiviert. Dadurch wird eine komplexe folgeträchtige Analogie hergestellt, die besonders für die Räumlichkeit des Körpers zum Tragen kommt.

¹⁸² Die Kinder: 98.

„In Karin Eins hat sich Karin Zwei einen Geschichtsraum (beinahe mit Dusche und WC!) erkämpft, in dem auch noch, wie in einem Non-stop-Kino, alle fünf Minuten ein Autounfall veranstaltet wird, seinen blechernen Krach schlägt und wieder verschwindet, alles innen! (...).“¹⁸³

Der Raum des Körpers birgt einen Geschichtsraum, „in dem (...) alle fünf Minuten ein Autounfall veranstaltet wird“. Diese Formulierung erinnert an konkretisierte Statistiken nach folgendem Muster: 2006 passierten in Österreich jede Stunde durchschnittlich rund 4,5 Unfälle.¹⁸⁴ Der Geschichtsraum erlangt dabei stützende Funktion für die Faktizität des Unfalls.

Ein Vergleich mit einem Non-stop-Kino – ebenfalls ein Raum – ist eingeschoben. Der Kinofilm als bewegtes Medium, dessen Ähnlichkeit mit dem Auto bzw. mit der Autofahrt immer wieder betont wird, und der endlose Loop als Bild für die Wiederholung des Unfalls klingen an. Der endlos ausgedehnte bzw. der sich immerfort wiederholende Unfall¹⁸⁵ kann als Metapher für die Struktur von *Die Kinder* verstanden werden. Geschichtsraum und Non-stop-Kino können in dieser Lesart den Zusammenprall von Faktizität und Fiktivität repräsentieren. Geschichtsraum wie auch Kino repräsentieren Formen des Gedächtnisspeichers.

Außerdem nimmt das Kino im feministischen Diskurs eine besondere Rolle ein, als historisch früher, halb-privater, halb-öffentlicher Raum für die Frau, der in der Theorie mit dem Mutterleib bzw. der Gebärmutter verknüpft wurde.¹⁸⁶ In dieser Passage wird dann auch die Generativität des weiblichen Körpers thematisiert und in das Sprichwörtliche wie auch das Religiöse überführt, aber nicht ohne Einbeziehung von Technik und Auto:

„Sie muß von diesem Wasservakuum angesaugt werden, diesem Staubsauger des Erinnerns, und zwar in ihr Zweitwesen hinein, Zwietracht säen, Wasser ernten, Neigungen bekennen, sich vielleicht sogar einen Zweitwagen anschaffen, aber einen der außerhalb ihrer Mittelklassen-Kategorien liegt und direkt zu einem Kategorienstreit mit dunklen Andeutungen und Beschuldigungen führen könnte.“¹⁸⁷

Die ominöse zweite Identität Karins wird mit dem möglichen Kauf eines Zweitwagens metaphorisch dargestellt. Der Kauf würde ihre Zweitidentität sichtbar machen¹⁸⁸ und müsste daher einen höheren Status als „ihre[] Mittelklassen-Kategorien“ repräsentieren. Um ihren Status zu beschreiben wird ein Wort aus der Lexik des Autos entlehnt. Und weiter:

¹⁸³ *Die Kinder*: 99.

¹⁸⁴ Vgl. http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html.

¹⁸⁵ Vgl. Enzensberger 1983: 226-228; die Apokalypse wird als medial übertragenes, mehrmaliges, ungleichzeitiges Phänomen, das wie in Zeitlupe erscheint, beschrieben.

¹⁸⁶ Siehe Schober 2003.

¹⁸⁷ *Die Kinder*: 100.

¹⁸⁸ Vgl. Gartman 2004: 170.

„Kein Wunder, diese Frau ist im Wasser ein ausgesparter Platz, der genau so groß vorgesehen war wie ihr Körper, welcher aus Samen gesprossen ist. Aus Samen, der allein von einer Mutter, und zwar genau zwischen zwei Automobile, geworfen wurde.“¹⁸⁹

Hier wird, obgleich verrätselt, wieder die Brücke zum Anfang geschlagen und wieder wird die Räumlichkeit des Körpers als ausgesparter Raum im Wasser bedeutsam.

Die Samen-Metapher wird aus dem Sprichwort „Man erntet, was man sät“ in das Religiöse überführt. Die Mutter trägt (angeblich) Schuld am gewaltsamen Tod ihrer Tochter und ihrer selbst. Die Mutter wird implizit als Säfrau figuriert, in Analogie zum biblischen Sämänn, verursacht als solche aber den Tod. Sie ist insofern gleichzeitig Säfrau und „Schnitterin“. Beide starben jedenfalls bei dem Busunglück. Die Bilderflut endet jedoch nicht mit der Reminiszenz an den Tod, sondern die Doppelung der Untoten schreitet fort:

„Das Kinn dieser Zweitfrau ist emporgereckt, als wollte sie noch ein paar Atemzüge mehr auf den Kipplaster ihres Körpers laden, doch die Ladung ist schon ins Rutschen geraten. (...) Es ist, als läge ein ganzer Reisebus auf ihr und hätte sie, halb aufgeessen, in eine grelle Wiese gespuckt.“¹⁹⁰

Die Hybridität greift um sich. Die Transsubstanziation betrifft also nun nicht mehr nur das Auto sondern auch den Körper, wenn dieser zum Kipplaster erklärt wird. Die Bezeichnung für ein Lastenfahrzeug wird auf den Körper übertragen, dessen Funktion als Transportmittel für Atemzüge definiert wird. Zugleich empfängt der Körper gemeinsam mit dem Bild das Kippen und die „ins Rutschen geraten[e]“ Ladung. Es ist ein kritischer Moment.

Der Reisebus behält – im Vergleich wohlgermerkt – seine tödliche animalische Hybridität, die ihn zum Essen und Spucken ermächtigt. Alles in allem stellt diese kurze Passage eine sprachmächtige, bildgewaltige Umschreibung des Ringens nach Luft, der Unentrinnbarkeit, des gefangenen Seins im dunklen Wasser dar.

„Zwei Augen sind jedoch schon fest auf sie [Karin] geheftet, die Scheinwerfer einer riesigen Maschine, die gefüllt mit anderen Reisenden, auf Wanderschaft gehen will.“¹⁹¹

Die Transsubstanziation greift weiter um sich. Augen seien Scheinwerfer; das heißt, dass „die Fenster zur Seele“ durch etwas Unbelebtes, Technisches, Kaltes ersetzt werden. Von Lebendigem also weit distanzierte und distanzierende Bezeichnungen werden auf das Menschliche übertragen. Es handelt sich um eine (vom Text selbst kritisch betrachtete) Entmenschlichung durch Maschinisierung. Scheinwerfer seien Augen; auch diese dialogische

¹⁸⁹ Die Kinder: 101.

¹⁹⁰ Die Kinder: 103-104.

¹⁹¹ Die Kinder: 105.

Wechelseite ist dem Zitat eingeschrieben. Es handelt sich dabei folglich auch um eine Vermenschlichung der Maschine.

Eine Maschine will hier auf Wanderschaft gehen; das heißt, dass sie wie ein Mensch einen eigenen Willen besitzt. Die Möglichkeit auf Wanderschaft zu gehen besteht gewöhnlich ebenfalls nur für Menschen.

„Die Doppelgängerin ist fort, doch sie hat Karin berührt, und jetzt ist sie in Karins PKW-Führungszeugnis eingetragen, das an Mutters Zaumzeug steil nach unten führt, und dort wird Karin auch festgehalten.“¹⁹²

Die Doppelgängerin verschwindet, wird aber in „Karins PKW-Führungszeugnis [einer erfundenen Mischung aus Führerschein und Führungszeugnis] eingetragen“, welches wie auch Karin selbst an „Mutters Zaumzeug“ hängt. Das Zaumzeug, gewöhnlich dem Reiten, also einer anderen Fortbewegungsart als der automobilen, vorbehalten, hält die Tochter fest, trotz der Abwesenheit der Mutter. Karin und ihre Mutter sind zwar voneinander abhängig aber es ist die Mutter, die auf Karin „reitet“.

Der Vollständigkeit halber, aber auch für besseres Verständnis dieser Passage, muss hier auch auf einen mythischen Prätext verwiesen werden. Im dritten Buch der Metamorphosen des Ovid wird der Mythos des Jünglings Narcissus erzählt, der sich in sein eigenes Spiegelbild verliebt und daran zugrunde geht. Die Doppelung Karin Frenzels konfrontiert den Leser auch mit einer bilderreichen Paraphrase dieses Mythos, der für die Bildlichkeit im allgemeinen, aber auch für Bildlichkeit und Literatur große Tragweite entwickelt hat.

„Er [Narziß] ist der feingliedrige Held in einem perfiden Spiel von Bildern, die von sich selbst sprechen und zu sich hinlocken: Bilder, die nichts als Worte wachrufen und Worte, die einen wütenden Bilderwunsch auslösen. Die unreifen Bilder des Narziß (...) versinken im Moment ihrer Weihe im stummen Spiegel der Nymphe Echo, der freilich ein ohnmächtiges Phantasma ist angesichts der entfesselten Kraft der zerstückelten Worte.“¹⁹³

Dieses Zitat des Kunsthistorikers Brusatin lässt sich ohne weiteres auf die Prosa in Die Kinder übertragen. Eine Menge literarischer Bilder werden für die Paraphrase ge- und verbraucht. Das Wechselspiel der Zeichen zwischen Wort und Bild, wörtlich verstandener Bilder, bildlich zu verstehender Worte trägt zu dieser Verschwendung bei. Die Bilder sind endlos und unvollkommen.

Das Echo, in der mythischen Erklärung das Ergebnis der Trauer um Narcissus, hallt in der Form von Bildvarianten der Anfangssequenz des Romans. Es ist der Wiederhall des

¹⁹² Die Kinder: 106.

¹⁹³ Brusatin 2003: 23f.

Autounfalls, der die Doppelungsszene durchwirkt. Die Reflexionen Karins spiegeln sich jedoch weniger im dunklen Wasser als in der Technik im allgemeinen und im besonderen in der Technik des motorisierten Fahrzeugs. Das Auto bzw. dessen reflektierende Oberfläche wird zum Spiegelbild einer modernen problematischen Identität.

Schließlich verschwindet am Ende der Passage mit der Doppelgängerin der Mythos des Narcissus, auch wenn er in der Struktur des Romans ganz entscheidend nachhallt.

2.7 Synthese: Entgrenzungen des Subjekts

Hybridästhetik als Irritationsästhetik verlangt das Nachdenken über das Wesen des Menschen und verweist auf Probleme der Identität im allgemeinen, auf Identitätskrisen aus der Flexibilität hybrider Identitäten (*patchwork*-Identitäten) im speziellen.¹⁹⁴

Das Phänomen der Hybridität geht in *Die Kinder* weit die über den Mensch-Maschine-Komplex hinaus. Tierische wie auch göttliche Elemente werden für das Automobil adaptiert. Ein breiter Vorrat an Bild- bzw. Teilspendern wird ausgeschöpft, welcher aus automobilen Diskursen abgeleitet ist. Diese diskursive Einbettung rührt von den Beziehungen mit dem Auto, die an jene mit Haustieren erinnern,¹⁹⁵ von den Typenbezeichnungen mit animalischem Charakter¹⁹⁶ und von den religiösen Ausmaßen der Autoverehrung¹⁹⁷ her.

Die „einfache“ Mensch-Maschinen-Hybridität, wie sie aus der Theorie der Automobilität bekannt ist, spielt also nicht die Hauptrolle in *Die Kinder*, sondern bildet die Basis für Grenzauflösungen zu weiteren Entitäten. Das soll nicht heißen, dass diese Form der Hybridität nicht vorhanden ist. Sie ist jedoch durch das Konzept der Transsubstantiation besser gefasst und zielt stärker auf den menschlichen Körper als auf das Vehikel. Der menschliche Körper oder das Verständnis vom menschlichen Körper wird entmystifiziert, was am Beispiel des Herzens schön demonstrierbar ist. Das Herz bildet Dreh- und Angelpunkt der Vitalität und Fatalität: „Leben und Autofahren: eine Melodie, die das Herz umstrickt, bis der Herzbeutel, der Prallsack, zerfetzt ist.“¹⁹⁸ Leben und Autofahren werden zu einer gemeinsamen Melodie addiert, die Leben und Tod bedeuten. Es ist die Rede vom „Herz des Wagens“ und bald darauf vom „Innere[n] des Menschen, das Herz, sein Motor, unrein

¹⁹⁴ Borsò 2003: 227f.

¹⁹⁵ Marsh/Collett 1991: 27; 30.

¹⁹⁶ Marsh/Collett 1991: 228-229.

¹⁹⁷ Marsh/Collett 1991: 15.

¹⁹⁸ *Die Kinder*: 134.

und vieler Dämonen Aufenthalt.“¹⁹⁹ Da erfährt die Katachrese „der Motor stirbt ihm“ (auf derselben Seite) nicht nur eine Reaktivierung des Sprachbildes, sondern eine richtige Brisanz. Eine direkte Leseranrede, die sich ebenfalls um die „Herzhaftigkeit des Motors“ und umgekehrt dreht, nimmt den Leser in die Mensch-Maschinen-Auflösung mit hinein:

„Für den Fall, daß Sie aber ein PKW sind, zu dem ich jetzt spreche, ich tu es gern, denn sie haben ein starkes Herz unter der Haube, sage ich Ihnen: Sie können sich Ihren Zulassungsschein gleich abholen, der nur Sie zulässt!“²⁰⁰

Ein weiterer Befund, den es zu betonen gilt, zeigt, dass es sich in Die Kinder häufig um keine simple Bildhaftigkeit metaphorischen Charakters handelt, sondern um eine sprachbildliche Wesenhaftigkeit gleich-zeitigen Charakters – hier sei an den Neologismus Einund-Allesheit erinnert; es sind handelnde Hybride zugleich Auto und Tier, Auto und Götze, Auto und Mensch.

3 Exkurs 1: Zu den poetischen Verfahren in Die Kinder.

3.1 Polysemie und Dekonstruktion

Die sprachliche Besonderheit des bildgetriebenen Bedeutungsverkehrs soll zu diesem ersten Exkurs überleiten. Ein Stopp *muss* regelrecht eingelegt werden, damit das hervorragende Element der Prosa Jelineks, ihre Sprache, kurz begutachtet werden kann. „Die Sprache ist ein gefährliches Gut, das auf unseren Güterwagen geladen ist, sie kommt allerdings heute nicht mehr zum Einsatz.“²⁰¹ Wie kommt das Gefahrgut Sprache in Die Kinder doch zum Einsatz? Bei der Beantwortung dieser Frage soll uns Auto-Mobilität, aber auch in gewisser Weise Hybridität, nicht verlassen. Anhand von Beispielen sollen nun einige Verfahrensweisen gezeigt werden:

„Anderen, Fremden wird die Wartung unsres Wagens anvertraut, und wir bezahlen sie gut. Sie treten heran und prüfen wieviel Öl oder Luft in ihm enthalten ist. In unseren Fahrzeugen fließt das Anti-Blut, ein Saft in ihren

¹⁹⁹ Die Kinder: 316f.

²⁰⁰ Die Kinder: 567.

²⁰¹ Die Kinder: 89.

Muskeln, der sie vorwärts reißt, ohne sie anschwellen zu lassen, Benzin ein Saft ohne Spannung – ein zündender Funke entsteht ohne etwas zu befruchten, und doch liegen all die Früchte am Wegesrand, wo wir vorbeigekommen sind, in ihrem Blut.²⁰²

Es wird umschrieben, wie die Wartung des Wagens Fremden übertragen wird, gut bezahlten Fachleuten, Mechanikern. Sie überprüfen Öl oder Luft. Diese ziemlich gewöhnliche Beschreibung der Wartung eines Wagens leitet in eine komplexe Ekphrasis des Treibstoffs ein. Zuerst wird Benzin im Hinblick auf den Lebenssaft, als Antithese zu Blut, bestimmt. Aus der physiologischen Anspannung der Muskeln wird die physikalische Spannung der Elektrizität, die ebenfalls negiert wird. Aus der Elektrizität wird aber der „zündende Funke“ gewonnen bzw. abgeleitet, der zwar implizit für die Zündung von Benzin notwendig ist, aber explizit in Abgrenzung zur biologischen Befruchtung beschrieben wird. Abschließend kehrt der Textabschnitt zum definitiven Lebenssaft zurück; dieser ist jedoch am Wegesrand vergossen. Nach „Blut“ sind Satz und Absatz beendet, was ein außerordentliches Signal in einem Text darstellt, der ohne einfache Absätze operiert. Dieses Signal wirkt wie ein Rufzeichen, welches die Bedeutung dieser Stelle hervorstreicht.

Die poetische Vorgehensweise im Roman entsteht, wie am Beispiel illustriert, einerseits aus dem Spiel mit der Polysemie von Wörtern, welche als Scharniere zwischen den jeweils verschiedenen Bedeutungen und dementsprechenden textlichen Verwendungen montiert werden – dazu wird auch die Einebnung verschiedener Sprachschichten oder die Vermengung verschiedener Register eingesetzt – und andererseits aus der Definition durch Negation wie sie aus der dekonstruktiven Semantik Kritik als ein unendlicher Prozess²⁰³ bekannt ist. Im Zusammenhang mit dem obigen Zitat lässt sich aber auch die poetische Funktion aus der Kontamination von belebt und unbelebt zeigen, das, wie bereits an anderen Stellen gezeigt, bis zur Hybridität von Mensch und Maschine und darüber hinaus führt. An anderer Stelle wird Benzin als Lebensstoff und Urin als Kühlwasser, das aus Karin ausrinnt, beschrieben.²⁰⁴

Dieses Kapitel gibt uns ein weiteres illustres Beispiel für diese poetische Funktion, wenn sich Lexik des Todes und der Erschöpfung, die semantisch der Kategorie „belebt“ zuzuschreiben ist, in Kombination mit den technischen Begriffen Motor und Batterie findet: „Der Motor stirbt jetzt ab, seine Batterie erschöpft sich, weil die Scheinwerfer eingeschaltet waren.“²⁰⁵ An diesem Beispiel zeigt sich nicht nur die oben ausführlich beschriebene Transsubstantiation sondern auch eine weitere literarische Technik, die Reaktivierung von Sprachbildern.

²⁰² Die Kinder: 274.

²⁰³ Vgl. Grundbegriffe Literaturtheorie 2004: 22f.

²⁰⁴ Die Kinder: 348 f.

²⁰⁵ Die Kinder: 279.

An einer anderen Stelle wird „voll“ durch „satt“ ersetzt: „Man muss einfach sehen, wen man sich ins ohnedies schon satte Auto lädt.“²⁰⁶ Beide sind zwar synonym, wenn sie als Attribut im Sinne von gestillten Hunger eingesetzt werden, aber im Kontext eines besetzten Autos ist einzig „voll“ semantisch korrekt. Aus dieser Abweichung von der Sprachnorm ergibt sich ein sehr graphisches Bild, das von den Konnotationen von „satt“ lebt. Erneut kann von Transsubstantiation gesprochen werden aber darüber hinaus wird der Leser durch ein sprachkritisches Vorgehen an die Grenzen der Synonymisierung geführt.

Später im Roman findet sich folgende Stelle, wo zuerst „der Anlass“ durch „der Anlasser“ ersetzt wird und dann mit zwei Lesarten von „Laster“, der und das Laster, operiert wird, woraus eine poetische Funktion gewonnen wird:

„Da, das müssen sie gesehen haben, knickt also der Ältere, der wieder einmal einen Anlasser für seine Grobheiten sucht, seinen kleinen Bruder in der Mitte ab, dreh und trink!, kippt ihn mit seinem Laster (so ein großes Fahrzeug fährt nur, wer wirklich gar nicht mehr anders aus sich herauskann) in die Knie (...).“²⁰⁷

Durch den Einschub in Klammer wird keine Lesart exkludiert, beide Lesarten werden durch ihn legitimiert. Der Einschub weist auf ein persönliches Defizit hin, welches durch ein großes Fahrzeug ausgeglichen werden kann. Das identitätsstiftende Moment wird darin unterstrichen, dass das Fahrzeug als letzte Möglichkeit beschrieben wird, aus sich heraus zu kommen. Der Einschub ließe sich aber auch – mit Unterstreichung des komischen Aspekts – so paraphrasieren, dass es eben sein Laster sei Laster zu fahren.

„Laster“ stellt mit seiner Polysemie eine Scharniere in der Textprogression dar wie im folgenden Beispiel das Wortfeld von „ausscheren“: „Wir schauen erst in den Rückspiegel, bevor wir ausscheren und anderen die überschüssigen Lebensfäden abschneiden.“²⁰⁸

Aphoristisch pointiert könnte diese Aussage einer zynischen Fahrlehrerin oder einem zynischen Fahrlehrer auf der Zunge liegen. Verkehrsfachsprache und mythische Vorstellung werden durch die Scharniere „aus/schere/n“ verbunden und im Text zu einer Sprache eingebnet.

²⁰⁶ Die Kinder: 281.

²⁰⁷ Die Kinder: 298f.

²⁰⁸ Die Kinder: 472.

3.2 Ein erweiterter Begriff von Verkehr

Ein breit gefasstes Verständnis von Verkehr liegt dieser sprachspielerischen Prosa in *Die Kinder* zugrunde.²⁰⁹ Als Verkehr wird, zunächst auf motivischer Ebene, nicht nur Straßenverkehr verstanden. Darüber hinaus wird Verkehr mehr oder weniger explizit begriffen als:

- persönliche Interaktion: „Es werden Menschen abgeholt aus dem unzufriedenen Verkehr mit sich und den Leuten am Nebentisch (...)“²¹⁰,
- Produktion und Konsumtion von Essen: „Berufsverkehr des Essens“²¹¹, „Essen auf Rädern“²¹²,
- Geschlechtsverkehr:

„Ein Tier wird belohnt, es wälzt sich schon spielerisch auf den Rücken, das gefällt uns, es kann noch lange dauern, bis die beiden sich eingestanden haben werden, daß der Verkehr bereits nachgelassen hat und, „Brennschluß!“, bald wieder vorbei ist. Man darf jetzt die Straße überqueren bevor eine neue Welle heranrollen und vergessen wird, das Gas wegzunehmen, das ihr so großzügig gegeben wurde.“²¹³

Ihre Anlagen liegen vor ihm, und es wird an den Schrauben der Brustwarzen gedreht, damit das Wagerl sich in Bewegung setzen kann; es quietschen die Federn, mit denen wir uns schmücken, damit sie uns vor einem allzu harten Aufprall in einem anderen bewahren mögen. Der Schalter Gudruns ist geöffnet, der Schalterbeamte ist umgelegt.“²¹⁴

- Textzirkulation bzw. Text: „(...) Brieferl, das ich hier in den Verkehr (Text) einschleuse“²¹⁵

Vergleichbar damit erlebt auch „fahren“ eine Ausdehnung und wird über seine gängige Bedeutung als Fortbewegung etwa auch als schlafen oder rasieren verwendet.²¹⁶

Die Kommunikations- und Textbedeutung eines erweiterten Verkehrsbegriffs unterstützt ein Verständnis von Sprache als Verkehr,²¹⁷ dessen Auswirkungen also über die motivische Ebene hinausgehen. Das heißt: das Material der Literatur, besonders einer sprachkritischen und sprachspielerischen Literatur, wie sie in *Die Kinder* vertreten ist, wird in einen

²⁰⁹ Vgl. Roskothen 2003: 31.

²¹⁰ *Die Kinder*: 17.

²¹¹ *Die Kinder*: 487.

²¹² *Die Kinder*: 34.

²¹³ *Die Kinder*: 123.

²¹⁴ *Die Kinder*: 174.

²¹⁵ *Die Kinder*: 560.

²¹⁶ *Die Kinder*: 473; 477.

²¹⁷ Seeber 2007: 36.

erweiterten Verkehrsbegriff eingeordnet. Verkehr bedeutet in diesem Sinne das freie Fließen von sprachlichen Bildern und Bedeutungen, wie es oben illustriert wurde.

4 „[N]eben dem Parkplatz des Gasthofs (...)“.²¹⁸ Von der räumlichen Vielfalt.

4.1 Neue Räume?

Die Auto-Raum-Beziehung gebiert mehrere interessante Phänomene, vom Inneren des Autos ausgehend über Stadtkonzeptionen bis hin zur landschaftlichen und globalen Überformung. Beginnen wir beim Kleinen: Das Paradoxon der aufgeladenen Unbestimmtheit des Wageninneren lässt sich in die Werbung zurückverfolgen. Der Unbestimmtheit des historisch neuen Raumes entgegenwirkend versuchte und versucht die Werbung diesen Raum möglichst positiv zu besetzen. So warb zum Beispiel Ford mit ihrem Produkt als Wohnzimmer auf Rädern.²¹⁹ Die Räumlichkeit bzw. Geräumigkeit des Wagens kann so wichtig sein, dass sie sich selbst in der Autobezeichnung widerspiegelt, wie das Beispiel Espace (Renault) zeigt.²²⁰ Tatsächlich geht es aber weit über das „Sofa mit vier oder fünf Plätzen“²²¹ und das Wohnzimmer hinaus, wenn das Auto als Erweiterung des Heims zum Ort des Rückzugs wird.²²² Besonders für junge Menschen, denen das Auto den ersten wirklich eigenen Raum bietet, gewinnt das Wageninnere eine sehr hohe Qualität und Emotionalität. Für sie ist es sogar der Ort für Rituale, der Ort der Initiation, an dem etwa Sexualität ausgelebt werden kann.²²³ Besonders im jungen Leben wird der automobiler Freiheitsgedanke greifbar. Der höchst begrenzte Raum des Autos wird zum Ort der Entgrenzung.

Dazu trägt die Soundlandschaft des Autos wesentlich bei. Neue Technologien werden durch die Automobilindustrie für das Auto adaptiert und verwandeln dieses inzwischen nicht mehr nur zu Soundmaschinen, sondern zu Multimediageräten.²²⁴ Die raumgreifende Musik selbst hilft den Autoraum zu adaptieren und zu individualisieren. Die individuell richtige Musik, für

²¹⁸ Die Kinder: 313.

²¹⁹ Urry 2006: 23.

²²⁰ Vgl. Augé 1994: 99.

²²¹ Virilio 1978: 19.

²²² Marsh/Collett 1991: 23.

²²³ Marsh/Collett 1991: 260; Bauer 2003: 215.

²²⁴ Urry 2006: 27.

die seit dem Kassettenradio gesorgt ist, gehört zu der Individualität, der Freiheit und dank Verstärkerleistung auch zu den Entgrenzungsmöglichkeiten des Autos dazu.

Außerdem handelt es sich bei Musik und besonders bei Radiostimmen sowohl um ein Substitut für sozialere Lebensformen als auch um eine Instant-Verbindung zur (Außen-) Welt.²²⁵

„Die Telekommunikationsindustrie bemüht sich [ganz in diesem Sinne] um die umfassende Ersetzung des Hörens und Fühlens durch den Radiokontakt.“²²⁶

Die Ubiquität des Radios oder zumindest der Musik vermittelt „den Eindruck, als hätte die Zeit den Raum eingefangen.“²²⁷ Die in Takten, also Zeiteinheiten, messbare Geräuschkulisse dominiert den unbestimmten Allzweck-Autoinnenraum.

Teilweise treffen die entgrenzenden Aspekte rund um das Auto in kompensatorischen Fahrakten weit über die Jugendzeit, ein ganzes Leben lang, zu, etwa für Frauen, die kurz aus dem engen Rollenkorsett schlüpfen wollen.²²⁸

Die Fahrt des Autos hat darüber hinaus Vermittlerfunktion zwischen verschiedenen Sphären, zwischen zwei Privaträumen oder zwischen Wohnraum und Arbeitsplatz. Damit wird das Auto zum Ort des Rollenwechsels, „ein Ding der Zwischenzeiten und Zwischenräume, die Umkleidekabine unserer Seelen und Persönlichkeiten“.²²⁹ Das Auto nimmt damit einen Zwischen-Status ein und die Fahrt erhält den Charakter des Transitorischen.

Zusammenfassend betrachtet bildet das Auto ein „persönliches Territorium“, einen bewegten bzw. bewegenden Privatraum im öffentlichen Raum.²³⁰ Die Bedeutung dieser Privatsphäre wird verstärkt bei der Verteidigung gegen Eindringlinge sichtbar.²³¹

Die Unmenge dieser fahrenden Privaträume benötigt neue Architektur und Stadtplanung mit Durchzugscharakter, die erhöhter Mobilität im Zusammenhang mit Massenkonsumentenkultur Rechnung trägt. Zu Beginn der motorisierten Gesellschaft wurde vor allem dem Modell der fordistischen oder autogerechten Stadt gehuldigt und die Zersiedelung forciert.²³² Erst das

²²⁵ Urry 2006: 27.

²²⁶ Virilio 1978: 39.

²²⁷ Augé 1994: 122; das sequenzielle Medium Radio dominiert die insignifikante und ahistorische Räumlichkeit der Nicht-Orte.

²²⁸ Vgl. Gartman 2004: 190.

²²⁹ Steffen 1990: 14-15.

²³⁰ Marsh/Collett 1991: 23; Urry 2006: 22.

²³¹ Marsh/Collett 1991: 218-221.

²³² Klenke 1997: 31.

aufkeimende Umweltbewusstsein und die offensichtlichen Probleme, wie erhöhtes Verkehrsaufkommen und Unfallgefahr, verändern die Konzepte schrittweise.²³³

Die neuen Orte, Orte der Durchfahrt, können als Nicht-Orte bezeichnet werden; sie repräsentieren weder Ankunft, noch Abfahrt, sondern die (schnelle) Pause.²³⁴ Prototypisch für diese Kategorie von Orten sind Motels, Drive-ins und Autokinos, aber auch die Straßen selbst.²³⁵ Damit hat die Massenmotorisierung zu einer fundamentalen Veränderung des sozialen Zusammenlebens im öffentlichen Raum beigetragen, indem es das private Individuum zunehmend mechanisierte und den öffentlichen Raum entfunktionierte bzw. zu Nicht-Orten umfunktionierte.²³⁶

Kommen wir nun zu den Veränderungen der Natur im Zeitalter der motorisierten Gesellschaft. Umweltgeschichtlich können wir von einer zunehmenden Kultivierung oder Indienstnahme der Natur sprechen. Dadurch und darüber hinaus gibt es immer neue theoretische Ansätze, die Natur im Zeitalter von Technologie zu fassen versuchen.

Auch wenn die Überlegungen Donna Haraways zur Natur abstrakten Charakters sind und eher die Natur/Kultur des Körperlichen betreffen, so sind sie wohl die wichtigsten an der Schnittstelle von Technik und Natur und haben auch für den Raum Natur Aussagekraft. Die Zentralität dieser Schnittstelle für den Automobilitätsdiskurs wurde bereits *in extensu* erläutert und im Hinblick auf die Subjekte mit den zentralen Begriffen der Subjektion und Hybridisierung charakterisiert.

Die Trennung von Natur und Kultur als ein grundlegendes Denkschema der westlichen aber auch hegemonialen und kolonialisierenden Kultur²³⁷ wird in den Theorien Haraways abgelehnt.

„Einerseits dekonstruieren die Naturwissenschaften mit der organismischen Auffassung von Natur auch eine zentrale Voraussetzung des Natur-Kultur-Dualismus, andererseits aber findet die Denaturalisierung im Kontext einer Technisierung statt, die ihrerseits machtbeladen und bedrohlich ist.“²³⁸

Abgeleitet aus den westlichen Erzählungen positioniert Haraway Frauen – gemeinsam mit Primaten und Cyborgs – als Grenzgeschöpfe zwischen Natur und Kultur, ihrem Ziel entsprechend „das Wissen von der Natur aus dem patriarchalen und rassistischen Projekt von

²³³ Klenke 1997: 34f.

²³⁴ Urry 2006: 22.

²³⁵ Vgl. Marsh/Collett 1991: 16-20; es handelt sich dabei verstärkt um US-amerikanische Phänomene, die sogar Drive-in-Banken und -Kirchen hervorbrachte.

²³⁶ Urry 2006: 23.

²³⁷ Hammer/Stieß 1995: 27f.

²³⁸ Hammer/Stieß 1995: 28.

Herrschaft und Kontrolle herauszulösen (...).²³⁹ Natürlich versucht auch Jelinek die Natur aus ihren ideologischen Verstrickungen zu befreien, der Kontext der Auto-Mobilität als Ausdruck der denaturalisierenden Technisierung bildet hier den wesentlichen Ansatzpunkt für die Reflexionen der literarischen Natur(en). Teilweise spielt auch – als andere Seite der Medaille – die Entfremdung der Natur durch Konsum mit hinein: Virilio beschreibt die Natur zwar nicht explizit als inkommensurablen Raum, aber er sieht in der „Konsumtion des Raums (...) auch die Konsumtion von Zeichen und Botschaften“,²⁴⁰ welche in der Natur unmöglich ist. Für den heutigen Menschen erscheint die Natur als Raum damit defizitär.

Damit sind nun die Grenzen für automobilen Räumlichkeit als Analysekategorie gesteckt.

4.2 Autoinnenräume. Adaption, Musik, Multifunktionalität.

Eine subtile Ausformung der Aneignung des Autoinnenraums passiert in *Der kurze Brief*. Der Ich-Erzähler und Beifahrer macht Fotos, etwa von der aus dem Auto hinausschauenden Delta Benedictine, der Tochter der Fahrerinnen Claire. „Die Bilder reihte ich an der Windschutzscheibe auf (...)“.²⁴¹ Diese bildliche Ausgestaltung ist typisch für einen Wohnraum. Dieser Raum, im Inneren ein Auto wohl gemerkt, ist der erste und einzige im Roman, nach einer Unzahl an Nicht-Orten (Taxi, Greyhound Bus, Hotel, Zug), der durch den Ich-Erzähler irgendeine Form von Aneignung erfährt. Für die Zeit dieser gemeinsamen Fahrt mit Claire schlägt der Ich-Erzähler minimale Wurzeln. Die Fotos werden – zumindest später im Text – als Medium in der Kommunikation mit dem Kind und als Informationsspeicher für dessen Zukunft, „für die spätere Erinnerung“ verstanden.²⁴² Unexpliziert bildet dieses als Wohnraum adaptierte Auto auch Schutz für die pseudo-familiäre Struktur der Handelnden. Dieser Aspekt wird später, nach Auflösung der Pseudo-Familie, ganz explizit wichtig, wenn der Ich-Erzähler auf Flucht vor einem Indianer den Schutz eines Taxis sucht.²⁴³

Das Auto ist aber auch so flexibel, dass aus dem Schutzraum ganz schnell ein Objekt der Bedrohung werden kann: „Ein Auto fuhr langsam hinter mir her (...)“ Halbwüchsige rauben ihn aus und fliehen im Auto. Seine Frau Judith sitzt am Steuer.²⁴⁴ Das Objekt der Bedrohung ist zugleich Fluchtfahrzeug für „die Bösen“.

²³⁹ Hammer/Stieß 1995: 30f.

²⁴⁰ Virilio 1978: 40.

²⁴¹ *Der kurze Brief*: 78.

²⁴² *Der kurze Brief*: 122.

²⁴³ *Der kurze Brief*: 175.

²⁴⁴ *Der kurze Brief*: 176f.

Die Autotüre ist die Schranke, die den öffentlichen Raum um das Auto und den privaten Raum im Auto trennt und verbindet. Das Öffnen der Türe vermindert die Einschränkung des Blickes, welchen die Hülle des Autos verursacht²⁴⁵ und kann somit eine Verletzung der Privatsphäre im Auto verursachen. Das Auto wird zwar auch als Raum des Familienlebens beschrieben, aber der bedrohliche Aspekt seiner Öffnung wird ebenfalls in den Raum gestellt:

„Die Heimat weist ihre Eigentümlichkeiten vor, die ihr Eigentum sind, und die Gäste sind derzeit so entspannt, daß sie sich sogar in ihr Familienleben hineinblicken lassen, wenn sie die Türen ihrer Autos aufreißen, die ihre liebsten Angehörigen sind. Dafür reißen die Autos manchmal sie auf.“²⁴⁶

Die Polysemie von „aufreißen“ öffnet Tür und Tor für diesen bedrohlichen Charakter.²⁴⁷ Die aufgerissene Tür bietet Einblick in das Auto und dieser verletzende Blick wiederum ist möglicherweise der Anlass für die Rache, welcher schließlich aufgerissene Körper zurücklässt. Es ist jedenfalls ein wechselseitiges Aufreißen und auch wenn hier die aggressiven Konnotationen überwiegen mögen, so sei doch auch auf die potentiell libidinöse Bedeutung von „jemanden aufreißen“ hingewiesen.

Folgen wir nun einem Kapitel aus *Die Kinder* um dessen innerautomobile Raumverwendung exemplarisch aufzuzeigen. Beschrieben wird der Sex-Akt zwischen Karin Frenzel und einem Sportler und Sportwagenfahrer, womöglich Edgar Gstranz, der zum Tötungsakt gerät (255-282). Um sowohl dieses Kapitel als auch die explizierte Auto-Mobilität in *Die Kinder* umfassender referieren zu können wird über den engeren Raumaspekt hinausgegriffen.

„Ein Personenkraftwagen fährt rauschend draußen auf der Bundesstraße vorbei, er stellt den kühnen und waghalsigen Versuch dar, sich hinter einem Radarschirm ganz auszuziehen: ein Blitzer!“²⁴⁸

So rauscht der Fahrer in den Textabschnitt ein, mit der Gewalt der Geschwindigkeit und als Blitzer sexualisiert, wobei „der Blitzer“ polyvalent nicht nur als Exhibitionist, sondern auch als Blitz der Radarfalle zu verstehen ist. Der Radarschirm gehört zum Sicherheitsapparat des *machinic complex* und steht insofern für Grenzen, Kontrolle, Sicherheit, welche hier ganz bewusst ignoriert werden.

„Der Fahrer des Wagens hält plötzlich an, ein Pferd, das gescheut und nicht gewußt hat warum. Hinreißen, wie die Geräte, die da ins Innenleben seines

²⁴⁵ Vgl. Urry 2006: 21f.

²⁴⁶ *Der kurze Brief*: 145f.

²⁴⁷ Vgl. *Die Kinder*: 639.

²⁴⁸ *Die Kinder*: 262.

Fahrzeugs hineinschauen, auf ihren schlanken Pferdestärken-Fesseln gestoppt haben und sich sogar das Warnblinken verkneifen.“²⁴⁹

Erneut kommt die metaphorische Tieridentität samt Auflösung der Grenzen von belebt und unbelebt zum Einsatz. Diese dreht sich um das Pferd, welches zum einen als Fortbewegungsmittel von dem Auto abgelöst wurde und zum anderen als Sprachbildspender für Automobiles (Leistungseinheit, Autonamen, -logos) im Sinne der Transsubstantiation fungiert. Auch der Fahrer wird in dieses Vokabular eingeordnet: „Dieser zügige Fahrer lässt sich keine Zügel anlegen.“²⁵⁰ Ungleich Karin würde er nicht an eines „Mutters Zaumzeug“²⁵¹ hängen und sich scheinbar auch nicht von einer Frau bändigen lassen, wofür das sprichwörtliche „Zügel anlegen“ steht. Schließlich und endlich „bändigt die Erscheinung einer Frau (Mitte 50!) (...) die heitere blondierte Bestie“²⁵² den Autofahrer doch.

Das unvermutete Stoppen des Fahrzeugs, der Totalausfall der Maschine, wird mittels sinnreicher Bildlichkeit veranschaulicht. Auch die Armatur und ihre Geräte, die Kommunikationsmedien zwischen Motorraum und Autoinnenraum, spielen dabei in Kombination mit belebenden Verben eine wichtige Rolle. Die simplen Messgeräte werden von FahrerInnen als Kontrollgeräte gesehen und verleihen ihnen mehr Gefühl von Kontrolle und Sicherheit.²⁵³

„Der Fahrer zögert in seinem Geviert, er schaut auf die Uhr am Armaturenbrett. Soll er heute festlos, frauenlos bleiben, ausgerechnet heute, da ihm sein neues Auto einfach stehengeblieben ist.“²⁵⁴

Kontaminierte Wörter unterstützen den Defekt des Wagens: das Gefährt mutiert dank vier zum Geviert; die Uhr wird in das Armaturenbrett eingeschoben, das ergibt Armaturenbrett. Der Blick auf diese Uhr versichert dem Fahrer eine Zeit, obwohl die chronologische und die logische Textprogression aufgelöst sind. Der Blick auf die Kontrollgeräte wird als Unsinn entlarvt.

„Ruhig wartend ein stiller Motor, der unter die Haube gekommen ist und nicht wirklich Probleme hat. Der Abenteurer am Steuer füllt sein Amt vollständig aus, das darin besteht, sich der Intimsphäre einer Frau ohne Scheu zu nähern (...)“²⁵⁵

Der Wagen wäre unwiderstehlich, „[g]roß und kolossal“, doch „irgendetwas scheint [ihn] sich genommen zu haben“.²⁵⁶ Als Verunsicherungstaktik werden dem Wagen sowohl

²⁴⁹ Die Kinder: 263.

²⁵⁰ Die Kinder: 264.

²⁵¹ Die Kinder: 106.

²⁵² Die Kinder: 270.

²⁵³ Marsh/Collett 1991: 161-166.

²⁵⁴ Die Kinder: 263.

²⁵⁵ Die Kinder: 263f.

unterschiedliche Attribute (eher sexuelle und eher aggressive) zugeschrieben als auch dessen Verfüg- bzw. Kontrollierbarkeit durch den Fahrer genommen. Im selben Vorgehen wird auf den Wagen die militärische Raummetapher „Bunker“ angewendet. Polyvalent, technisch und sexuell, ist auch folgendes in diesem Zusammenhang zu verstehen: „Die Antenne ist ausgefahren“.²⁵⁷ In Die Kinder erscheint die sprichwörtliche eindeutige Zweideutigkeit nicht unangebracht.

Der erhofften sexuellen Annäherung muss die physisch-räumliche Annäherung vorausgehen. Erneut wird Unsicherheit hergestellt, in diesem Falle bezüglich der Frage, um wen oder was es sich überhaupt handelt:

„Eine stinkende Spur nähert sich dem Fahrzeug, eine Spur, die mit Zielwasser herumspritzt, eine Verfemte, die Zwillingsschwester Karin Frenzels gewissermaßen, (...) und da kriecht das Unwesen einer Frau über die rechte Gerade, die das Auto und seine Spurfestigkeit für jeden von uns bedeuten.“²⁵⁸

Das „Zielwasser“ verweist auf die Doppelung von Karin Frenzel am dunklen Wasserloch. Es ist aber nur „gewissermaßen“ diese Doppelgängerin, die sich dem Auto nähert. Die Öffnung der Autotür für „das Unwesen einer Frau“ wird sowohl mit einem Engel und der Bewegung seiner Flügel verglichen als auch durch das Aufplattern einer Vogelschwinge metonymisch ersetzt.²⁵⁹ Dies folgt der Systematik der Hybridität der Automobile, welche animalische und divinische Ausprägungen kennt. Im Technischen wird das Göttliche erniedrigt und das Tierische erhöht. Diese Einebnung findet wohlgernekt an der Schnittstelle von Mensch und Maschine statt und führt bei aller Anreicherung mit Bildern und Mythen zu einer Entmystifizierung und Entmythifizierung sowohl der Maschine als auch des Menschen.

Wie die Musik für die individuelle Adaption des Wageninneren tatsächlich eine große Rolle spielt, so dient sie nicht nur als Hintergrundmusik für Sexualität sondern bietet hier samt ihren technischen Aspekten eine Metapher für den Sex-Akt. Die multifunktionelle Räumlichkeit des Wageninneren bietet die Spielwiese für Sexualität – aber auch Gewalt.

„Das Radio wischt mit weichen Ärmeln unaufhörlich durch den warmen, leicht vorgeheizten Innenraum, gleich wird eine Kassette eingeschoben werden, denn wir lassen uns nichts aufzwingen.“²⁶⁰

²⁵⁶ Die Kinder: 264.

²⁵⁷ Die Kinder: 265.

²⁵⁸ Die Kinder: 266.

²⁵⁹ Die Kinder: 267f.

²⁶⁰ Die Kinder: 268.

Das Radio bzw. seine Musik wird „mit[tels] weiche[r] Ärmeln“ verkörperlicht. Der Innenraum wird sprachlich aufgeheizt, sensualisiert und sexualisiert, was dazu beiträgt, dass der Einschub einer Kassette als Metapher für den sexuellen Kontakt verstanden wird. Obwohl oder weil der Innenraum durch und durch technisiert ist, herrscht eine durchaus atmosphärisch zu verstehende Wärme, auch wenn es später mit weniger Wärme heißt: „aus den Tuben des Radios [wird] Musik als einzige Atmosphäre gedrückt (...)“.²⁶¹ Technische Bewegung, die Schwingungen der radiovermittelten Töne und Klänge miteingeschlossen, antizipiert die sexuelle Bewegung. „Musik pendelt wie Scheibenwischer hin und her, um rasch noch etwas Zeit abzumessen, die nachher wahrscheinlich fehlen wird.“²⁶²

Musik als sequentielle, also sich in der Zeit ausdehnende, Kunstgattung wird als Maßeinheit für Zeit vorgestellt. Die Musik und die Zeit dominieren den Raum. Zugleich wird mit den Bedenken über die später fehlenden Zeit, wie so oft im Zusammenhang mit Auto-Mobilität, ein normierender bzw. disziplinierender Diskurs eingeführt.

Die Musik wird mit dem Schlagerlied konkretisiert, welches mit dem Morphem „Schlag-“, zugleich auch die Gewalttat im Auto konkretisiert. Der Autoinnenraum bietet die schrecklichen Möglichkeiten Karins Kopf mit den Haaren „an der Sitzlehne“ zu fixieren oder ihn gegen die Windschutzscheibe zu knallen.

„Ein ideales Gespinst für jedes sich anspinnende Gspusi, und mit diesem seidenen Vorhang [Haar] kann der Kopf außerdem gut an der Sitzlehne fixiert oder mit dem Geschick eines Schlagerlieds gegen die Windschutzscheibe geknallt werden.“²⁶³

Der Autoinnenraum wird dramatisiert. Sein Interieur wandelt sich vom Stimmungsmacher zur fatalen Requisite. „Seine kleine Welt mit den Liegesitzen als Sonderausstattung wird vom Feuer verzehrt“.²⁶⁴ Das Auto mutiert zum Schauplatz sexueller Gewalt – und/oder schmerzhafter Geburt künstlichen Lebens.²⁶⁵

„Da die Musik sich nach kurzem Kampf dem Fahrzeughalter ergeben hat, dirigiert er mit seinem Knochenstock eifrig mit (bitte die Dinge wieder in Ordnung bringen!). Die Frauenmaterie, die das Wageninnere ausfüllt, hat sich zu einem recht haarigen Element entwickelt, das den Wagen mittlerweile schon ganz zugesponnen hat.“²⁶⁶

²⁶¹ Die Kinder: 277.

²⁶² Die Kinder: 268.

²⁶³ Die Kinder: 269.

²⁶⁴ Die Kinder: 274.

²⁶⁵ Vgl. Kastberger 2005 (online).

²⁶⁶ Die Kinder: 275.

Der Fahrzeughalter wird zum Dirigenten, dessen Taktstock ein Knochenstock ist, der zugleich den Tod als auch den Penis des Fahrers meint. Die „Frauenmaterie“ hingegen verweist auf den mütterlichen Ursprung (lat. mater) ihres Daseins.

Die Bedeutung der Haar-Massen hat jenseits der vordergründigen Ekelregung einen vielschichtigen historischen Verweischarakter; sie verweisen auf Paul Celan, dessen Haare auf die Toten des Holocaust verweisen, auf Elias Canetti, für den sie wie auch Wald oder Wasser, die Masse repräsentieren, auf Sigmund Freud und dessen Signum der Potenz und des Lebens.²⁶⁷ Die Unmassen an Haaren und dreckigem Wasser wie auch an Untoten stehen insgesamt für die verdrängten Toten des Holocaust und die Mitschuld der Überlebenden.

„Der Autopilot schreit“²⁶⁸ im Kampf und tatsächlich erliegt er, der Täter-Mann, den sexuellen Gewalteinwirkungen, was sogleich aber auch wieder zurückgenommen wird.

4.3 Pandoras Büchse Auto

Genau dieser Sportwagen, Schauplatz des Sex-Gewalt-Aktes, taucht als Hindernis im Zufahrtsweg zur Pension Alpenrose wieder auf. An Stelle der Mobilität des Wagens stehen seine Immobilität und daher auch sein blockierender, immobilisierender Charakter. Wie auch beim Versagen des Autos vor der Sex-Gewalt-Szene so thematisiert auch diese Stelle die gleichzeitig ihr zugehörige Wechselseite der Mobilität. Defekt, Stau, Imperfektion sind Teil der Auto-Mobilität.

„[Die Pensionisten] blicken in das fremdeste Gesicht eines recht sportlichen PKWs, den sie noch nie hier gesehen haben und der hier seinen Unterstand genommen hat. Er steht neben dem Parkplatz des Gasthofs und versperrt den halben Zufahrtsweg, auf dem Abstellplatz wären noch Plätze freigewesen. Nur für Gäste der Pension Alpenrose, die unter den Apfelbäumen dahinwandeln. Als hätte da einer sein Auto hingeworfen.“²⁶⁹

Dem Wagen wird im Sinne der Transubstantiation ein Gesicht zugeschrieben und, wenn er sich „hier seinen Unterstand genommen hat“, die Fähigkeit zu handeln.

„Von selbst öffnet sich dieser Wagen nicht. Ein paar Engelsarme wären jetzt gut, weil keiner einen Schlüssel hat oder einen Besitzer kennt. Die Scheiben sind vollkommen undurchsichtig, man erkennt nicht wodurch. Es sind keine Vorhänge hingehängt, trotzdem kann man nicht hineinsehen. Unbestimmte Furcht wird den Leuten aus diesem chrom- und lackglänzenden Wesenshaus eingeschenkt. Als

²⁶⁷ Kastberger 2005 (online).

²⁶⁸ Die Kinder: 273.

²⁶⁹ Die Kinder: 313.

würde das Fahrzeug von irgendeinem vorher existierenden Menschen stammen, der einfach weggegangen ist und etwas Unversperrtes zurückgelassen hat, das keiner zu öffnen vermag.²⁷⁰

Die Ungewissheit, welche den störenden Wagen umgibt, löst die Neugier der voyeuristischen Umstehenden aus.²⁷¹ Undurchsichtige Scheiben verhindern jedoch das Eindringen der Blicke. Die Türen lassen sich nicht öffnen. Die Ursachen dafür sind ungewiss bzw. nicht mit Bestimmtheit festgelegt.

Das „chrom- und lackglänzende[] Wesenshaus“ betont den Raum- bzw. Gefäß-Charakter des Wagens. Aus diesem wird der Inhalt „[u]nbestimmte Furcht“ in die in diesem Kontext ebenfalls als Gefäß zu verstehenden Leute eingeschenkt. Dieser Gefäß-Charakter ist für die Dramatik der Szene sehr wichtig und deutet auf späteres Unheil voraus.

Die fürchterliche Neugier findet zwar keinen „Anhaltepunkt im Wageninneren“, aber eine warme Motorhaube des „Menschenwerk[s] aus Blech“.²⁷² Die Intimität des Wagens würde ein Eintreten verhindern.²⁷³ Die Gendarmerie untersucht das Fahrzeug und hört sich die Beschwerden an. „Es quäkt aus dem [Funk-]Gerät und berichtet Bedrohliches über die Bundesstraße.“²⁷⁴

Der verhinderte Einblick in den Wagen erfährt später übrigens eine Doppelung in einer Variation: Auf einem Waldparkplatz steht ein verlassener, versperrter Wagen und die Sicht in sein Inneres wird (womöglich) durch beschlagene Scheiben verhindert.²⁷⁵

Schließlich nähert sich Karin Frenzel dem Auto vor der Pension Alpenrose und berührt die Autotür mit den Fingerspitzen.²⁷⁶ „Eine Autotür springt auf“, aber ein interessanter erzählerischer, cinematischer Kunstgriff schiebt sich sogleich vor die „Sicht ins Innere des Wagens“.²⁷⁷ Karins Körper versperrt die Sicht und ist damit verantwortlich für die Verzögerung ähnlich der Blockade in der Zufahrt durch das Auto. Karin ist nicht nur für die Untat im Auto, sondern auch für die fatale Öffnung des Wagens verantwortlich. Der schließlich doch gewährte Einblick wirft zunächst Fragen auf:

²⁷⁰ Die Kinder: 314.

²⁷¹ Vgl. Marsh/Collett 1991: 200; 274f; die Skulptur Back Seat Dodge '38 von Edward Kienholz zeigt einerseits das Auto als Liebesnest, andererseits den dadurch ausgelösten Voyeurismus der BetrachterInnen. Der durch die Skulptur ausgelöste Aufruhr wurde durch die Schließung der zuvor geöffneten Wagentür gelindert. Nun mussten die Voyeuristen nah an den Wagen herangehen und durch die Fenster hineinblicken. Die Bedeutung des (verhinderten) Blickes auf das Autoinnenleben wird dadurch ähnlich wie in Die Kinder thematisiert.

²⁷² Die Kinder: 315.

²⁷³ Die Kinder: 318.

²⁷⁴ Die Kinder: 321.

²⁷⁵ Die Kinder: 437; 474.

²⁷⁶ Die Kinder: 326.

²⁷⁷ Die Kinder: 330f.

„Ist das ein Mensch? Und wenn, wie ist er ausgestattet? Nicht zu definieren, dieser fürchterliche Gegenstand aus in alle Richtungen stochernden Fleischspießen (...)“²⁷⁸

Der Text nennt später zwar eine konkrete Antwort, aber nicht ohne sie sogleich zu relativieren. Es sei „ein Tennisspieler und Schifahrer“.²⁷⁹ Seine am Sport festgemachte Identität stellt ihn als ein Exemplar prototypischer Männlichkeit vor. Zugleich ist er zweifach, also hybrid, definiert. Eine poetologische Lektüre dieser hybriden Identität ist gewinnbringend: Das Tennisspiel verweist auf das Hin und Her, poetologisch – vergleichbar mit dem Echo – auf die wiederkehrenden Motive und Szenen. Die Schifahrt verweist auf die schnelle Bewegung, die lineare Progression des Erzählens. Sowohl Tennisspiel als auch Schifahrt sind im Text häufig Gegenstand von Reflexionen, Bildspender usw.²⁸⁰ In dieser Figur wird also die grundlegende Poetologie des hybriden Textes figuriert, aber zugleich auch zerstört und wiederaufgebaut, also insgesamt relativiert.

Diese Passage steht in der Gesamtkomposition von *Die Kinder* an prominenter Stelle, in der Mitte, und geht der konsequenten Fortführung der Auflösung voraus, Auflösung der Chronologie und der Logik, der Ordnungskategorien Raum und Zeit, zugunsten einer textuellen Polysemie. Außerdem wird das Figurenrepertoire aufgelöst, in der von da an stetig zunehmenden Zahl der (anreisenden) Untoten, welche schließlich dem Boden fehlen und für die wieder alles verdrängende Mure daher mitverantwortlich sind. Diese Büchse der Pandora ist auch das Ende der Autos im Ort, wie allerdings erst eine spätere Passage offenbart:

„Seit der graue Leichenwagen der Gemeinde geschäftig abgefahren ist, hat man keinen neuen Wagen mehr ankommen sehen, bis auf einen PKW, der die längste Zeit nicht zu öffnen war, dafür geht er jetzt nicht mehr zu.“²⁸¹

Diese Passage und ihr Auto bieten also den Auslöser für das vielfache Unheil. „Nehmen wir, total normal, diesen offenen, leeren PKW, alles in allem nur als Quelle (...)“²⁸² wird ebenfalls viel später resümiert. Insgesamt erinnert das in einigen Aspekten an die Büchse der Pandora, die in Hesiods *Werke und Tage* beschrieben wird. Tatsächlich handelt es sich dabei, wenn man den Übersetzungsfehler bereinigt, um einen tönernen Vorratskrug, der unheilvolle Strafen für die Menschheit enthält. Die Büchse sollte nicht geöffnet werden, aber die Neugier übermannte Pandora. Ähnlich gestaltet ist das variantenreiche Märchenmotiv der Kisten, die

²⁷⁸ *Die Kinder*: 331.

²⁷⁹ *Die Kinder*: 332.

²⁸⁰ Z.B. *Die Kinder*: 276; für die Sex-Gewalt-Szene im Auto wird metaphorisch ein Tennisplatz in das Auto verlegt. Das illustriert auch den eigenwilligen Umgang mit Räumlichkeit in *Die Kinder*.

²⁸¹ *Die Kinder*: 522.

²⁸² *Die Kinder*: 636.

nicht geöffnet werden dürfen, ansonsten Unheil bringen, aber doch immer wieder geöffnet werden.

„(...) sie springen zurück von diesem ruppigen Automobil, das sie, wie diese Marke nicht oft, doch unglaublich überrascht hat. Die bayrischen Motorenwerke sind für den Inhalt ihrer tönernen Gefäße ja nicht verantwortlich zu machen, aber diesmal haben sie uns wirklich verblüfft. Es ist ihnen irgendwie gelungen künstliches Leben zu erzeugen bzw. es schon im Anfahren der Maschine leider wieder zu zerstören.“²⁸³

Das tönerne Gefäß kann direkt auf den Pandora-Mythos bezogen werden, ansonsten ist die Mythenparaphrase ähnlich jener des Narcissus nicht explizit als solche markiert. Der Mythos bzw. das Märchenmotiv wird um den Mythos des künstlichen Lebens, der nicht erst seit Frankenstein's Monster sondern ebenfalls bereits seit der Antike (Pygmalion) bekannt ist, angereichert. Der Insasse ist „zu einem vollkommen neuen Geschöpf zusammengesteckt“.²⁸⁴ Wenn wir uns kurz an die „neue[] Phänomenologie der Zusammenpassung“²⁸⁵ von Roland Barthes erinnern, dann erkennen wir die Rolle der technischen Innovation am prominenten Beispiel des Automobils für eine neue Materialästhetik. Der Wagen wird auf ein Neues zum Leben erweckt:

„Der Wagen will bald wieder mit anderen um die Wette toben, sein ungeduldiger Fahrer hatte offenkundig nicht Zeit, hier endlos zu warten, so wurde sein Warten also verkürzt.“²⁸⁶

Mit den Mythenparaphrasen ist weder die Wesensproblematik noch die Raumproblematik des Automobils am Ende angelangt. Es gibt keine endgültige Definition, keine Festlegung oder Bestimmung dessen, was das Auto sei, sondern einen neuen Vergleich. „[D]ieser Wagen war wie eine Gebärmutter für fremdes Fleisch, das jetzt geboren ist.“²⁸⁷ Anschließend an bereits vorhandene Diskurse um das Auto wird eine Analogie konkret weiblicher Räumlichkeit, eine Räumlichkeit der Fortpflanzung wie auch der Geborgenheit gefunden.²⁸⁸ Schließlich werden aber alle Elemente der Passage auf radikale Weise zurückgenommen:

„Ein BMW-Fahrer, und niemand weiterer, kommt, sich die Augen reibend, hinter dem Steuer zum Vorschein. Was haben so viele in dieser Angelegenheit hier gewollt? Na, daß er seinen Wagen beiseitefährt natürlich.“²⁸⁹

²⁸³ Die Kinder: 334.

²⁸⁴ Die Kinder: 334.

²⁸⁵ Barthes (1957) 2006: 77.

²⁸⁶ Die Kinder: 340.

²⁸⁷ Die Kinder: 341.

²⁸⁸ Casey 1997: 174; vgl. Schober 2003 tätigt ähnliche Aussagen im Bezug auf das Kino.

²⁸⁹ Die Kinder: 341.

Die ganze Szene wird wie ein Traum, eine Illusion oder eine Sinnestäuschung zurückgenommen. Der Fahrer reibt sich als Stellvertreter für die Rezipienten oder für die Umstehenden die Augen. Die Auswirkungen der Büchsenöffnung bleiben allerdings erhalten.

4.4 Die paradoxe Stadt: „ein sanftes Naturschauspiel“²⁹⁰

Im Gegensatz zur Darstellung des ländlichen Haupthandlungsortes, kommt die ohnehin von Ausmaßen her geringe literarische Stadtbeschreibung von Wien in *Die Kinder* fast gänzlich ohne Verkehr aus. Im Bereich der Metaphorik ist von Fahrzeugen die Rede: Die Straßenbahn, ein öffentliches Verkehrsmittel, wird mit einem Fahrer und seinem Wagen verglichen und die Stadt selbst wird als donnerndes, rotes Gefährt beschrieben.²⁹¹ Parallel dazu findet sich in *Der kurze Brief* die „Stadt als ein sanftes Naturschauspiel“ bezeichnet.²⁹²

Die Stadt dient als Schauplatz des (ersten) Todes der Krankenschwester Gudrun Bichler. Sie starb in einem Raubmord. Der Täter, ein Lehrling, benötigte Geld für ein Moped. Er fand es nach dem Mord trotzdem nicht bei dem Opfer.²⁹³ In einer nicht motorisierten Stadt steckt hinter dem Tatmotiv die Motorisierung des Täters. Das Opfer hat nicht einmal das dafür notwendige Geld. Das scheint die Sinnlosigkeit der Untat zu potenzieren.

Eine zweite Beschreibung von Wien relativiert dessen Status als autolose Stadt: „Kleine Kotzbrocken springen flink (...) hinein in ihre Autos.“; „Bestrebungen und Bestemmungen von ein paar Hunderttausenden Autos“ gäbe es.²⁹⁴ Auf die umständliche, also wort- und bildreiche Beschreibung des Massenverkehrsphänomens wird allerdings verzichtet. Der Text macht darauf und auf sich selbst aufmerksam, auch wenn dies schließlich in eine andere Richtung gelenkt wird:

„Diese minimalen Umstände des Beschreibens und Beschreitens mach ich mir auch nur, um sie drauf aufmerksam zu machen, daß wir uns einem Punkt nähern, an den wir genauso gut auch hätten zu Fuß gehen können, wenn wir nicht allzu weit weg gewohnt hätten.“²⁹⁵

Die Stadt in *Der kurze Brief* ist ein ambivalentes Gebilde. Beschriebene Natur befindet sich in der Stadt, wohingegen die (Vorstellungen von) Natur am Land zurückgenommen werden. In der Natur findet eine Grenzauflösung der Dichotomie Stadt-Land statt: „Die Form der Stadt

²⁹⁰ *Der kurze Brief*: 50.

²⁹¹ *Die Kinder*: 242.

²⁹² *Der kurze Brief*: 50.

²⁹³ *Die Kinder*: 239.

²⁹⁴ *Die Kinder*: 555f.

²⁹⁵ *Die Kinder*: 156.

kann nicht mehr an einer bestimmten Demarkationslinie, die das hier vom dort trennt, abgelesen werden (...).²⁹⁶ Stadt besteht hauptsächlich aus Straßen und Nicht-Orten des Konsums.

Der Beschreibung New Yorks wird von allen Städten der meiste Raum gegeben. Der Ankunft im New Yorker Hotel geht eine Fahrt durch Harlem, wo Autowracks liegen, voraus. Nach dem Hotel folgt das Kino, Nicht-Orte, welche überall vorhanden sind. Der Sound von New York wird durch Polizeisirenen geprägt. Diese verweisen ganz nebenbei einerseits auf die Kriminalität der Stadt und andererseits auf Auto-Mobilität selbst. Der individuelle Bewegungsrhythmus gewinnt für den Ich-Erzähler Bedeutung und hilft ihm quasi in einer Meditation „das Muster von New York“²⁹⁷ zu erkennen und zu erfahren.

„Im Kopf, als ich jetzt reglos saß, fing etwas an, sich hin und her zu bewegen, in einem ähnlichen Rhythmus, in dem ich den ganzen Tag mich durch New York bewegt hatte. Einmal stockte es, dann lief es lange Zeit gerade aus, dann fing es sich zu krümmen an, kreiste eine Zeit lang und legte sich schließlich.“²⁹⁸

Der sich zeitlich erstreckende Rhythmus, also kurz die Zeit, determiniert die an sich räumliche Erfahrung von Stadt.²⁹⁹ Damit wird – in Teilaspekten – *Die Auflösung des Stadtbildes* von Paul Virilio antizipiert.

4.5 „Wir Eltern der Natur!“³⁰⁰ Ein neuer Naturbegriff im automobilen (Kon-)Text.

In Der kurze Brief existiert, vollkommen die Realität widerspiegelnd, die Naturbeschreibung ohne automobilen Kontext nicht. Natur und Autokultur erscheinen relational, gegenseitig aufeinander bezogen. Die folgende Naturbeschreibung – es ist die erste umfangreichere in dem Text – wird durch Straßenarchitektur ein- und durch eine zufallende Autotür ausgeläutet.

„Ich ging durch einige Seitenstraßen. Die Straßenbeleuchtung war schon eingeschaltet, und der Himmel erschien sehr blau. Das Gras unter den Bäumen strahlte von einem Abglanz der untergegangenen Sonne. In den Büschen in den Vorgärten rieselten die Blüten zu Boden. In einer anderen Straße fiel die Tür eines großen amerikanischen Wagens zu. Ich kehrte zur Jefferson Street zurück (...).“³⁰¹

²⁹⁶ Virilio (1984) 2006: 264.

²⁹⁷ Der kurze Brief: 50.

²⁹⁸ Der kurze Brief: 49.

²⁹⁹ Vgl. Virilio (1984) 2006: 263-265.

³⁰⁰ Die Kinder: 61.

³⁰¹ Der kurze Brief: 21.

Viele Elemente eines klassischen *locus amoenus* sind vorhanden: blauer Himmel, Gras, Bäume, Sonnenschein, Büsche und Blüten, aber alles im automobilen Rahmen.

In New York angekommen wird die Bedeutung der Natur gänzlich umgewertet, sodass die „Stadt als ein sanftes Naturschauspiel“ bezeichnet werden kann.³⁰² Anschließend liest der Ich-Erzähler über den (ersten) Anblick der Natur in Gottfried Kellers *Der Grüne Heinrich* und stellt davon angeregt Reflexionen über sein eigenes Leben und seine Skepsis gegenüber der Natur an. Er habe sich nie in der Natur frei bewegen dürfen und Häuser und Straßen wären ihm lieber als die Natur gewesen.³⁰³ Die spätere Fortsetzung der Keller-Lektüre erklärt die Neigung des Zeichners Heinrich für das Abgelegene und Geheimnisvolle an der Natur, der er Sachen hinzu fantasiert als „wollte er die Natur übertrumpfen.“³⁰⁴

Eine Zugfahrt nach Philadelphia lässt den Blick über eine leere Gegend gleiten:

„Müllhaufen statt der Häuser, gelber Qualm am Horizont, ohne Schlotte, ein Auto ohne Reifen, das mit den Rädern nach oben im Brachland lag, kreuz und quer verwachsene Wälder, wo die im Windbruch entwurzelten Bäume verwelkt in den grünenden Bäumen hingen, dazwischen Fetzen wie Fallschirmseide, ins Land verirrte Möwen auf Sandhügeln.“³⁰⁵

Wüste Natur und Abfall, insbesondere ein Auto, das durch den Verlust seiner Reifen und des Bodens darunter vollkommen sinnentleert ist,³⁰⁶ sind zu einem dunklen Stimmungsbild verwoben, einem *locus terribilis*. Dazu beitragend zitiert der Vergleich mit Fallschirmseide möglicherweise ferne Kriegsgeschehen in Vietnam herbei, in Bäumen hängen gebliebene Soldaten. Diese Schilderung scheint das Gegenstück zur ersten Naturbeschreibung zu sein. Dabei ist das Verhältnis von Stadt und Land insofern verkehrt, als dass die Stadt Raum für den *locus amoenus* bietet, das Land für den *locus terribilis*.

Der Zug fährt durch eine einst kultivierte, nunmehr erneut unkultivierte und daher besonders unwirtlich wirkende Natur. Das automobilen Normal-Subjekt ist mit dieser Art der Natur nicht vertraut, weil diese für es nicht befahrbar ist. Als normale Natur empfindet das automobilen Normal-Subjekt die kultivierte, kulturell überformte Natur.

Die Autofahrt mit Claire nach St. Louis führt sie durch eine gänzlich kultivierte Landschaft, landwirtschaftlich genutzte, menschenleere Gegenden „[bloße] Nachahmungen unberührter

³⁰² Der kurze Brief: 50.

³⁰³ Der kurze Brief: 53-55.

³⁰⁴ Der kurze Brief: 69.

³⁰⁵ Der kurze Brief: 56.

³⁰⁶ Der kurze Brief: 32 verwendet ebenfalls Autowracks als atmosphärisches Stilmittel im städtischen Harlem; hier wie dort versagt die Konsumkultur.

Natur“; „überfahrene Tiere, Katzen und Hunde“ auf den Straßen sind stumme Zeugen der Auswirkungen einer automobilen (Gewalt-)Kultur, die in die Natur eindringt.³⁰⁷

Die Natur berührt den Ich-Erzähler unangenehm entgegen der traditionellen Harmonievorstellung des bürgerlichen Zeitalters.³⁰⁸

„»Mein ganzes Wesen verstummt und lauscht«: so hatte man sich früher zu den Naturerscheinungen verhalten; ich aber spürte in diesen Augenblicken vor der Natur wieder unangenehm deutlich mich selber.“³⁰⁹

Der Ich-Erzähler zitiert mit Hyperions zweitem Brief an Bellarmin die frühere Zeit, erteilt ihr aber zumindest subjektiv eine Absage. Die Natur scheint als eine Art Spiegel auf ihn zu wirken, der ihn auszieht, dem Betrachter seine kulturelle Entfremdung zeigt. Die Reflexionen zeigen ihn angreifbar. „Natur wird zur Bedrohung, Bedrohung zum Zeichen der Entfremdung.“³¹⁰

Der einfache Blick von Claires Tochter Benedictine erlebt „die künstlichen Zeichen und Gegenstände der Zivilisation als Natur“ während sie „die Natur fast nicht mehr wahrnahm“ und dem Ich-Erzähler wird die Natur langweilig, weil sie ihm nichts zu lesen bietet.³¹¹ Die beiden Befunde scheinen Hand in Hand zu gehen. Auf der einen Seite steht die Zweijährige; sie kennt die konventionelle Systematik der Sprache, welche Natur von Kultur trennt, noch nicht. Dadurch funktioniert ihre fundamentale Kritik, scheinbar nach Wirkungskriterien; „die künstlichen Zeichen und Gegenstände der Zivilisation“ wirken einfach stärker als die Natur. Damit wird dieser Befund über das Mädchen aber auch zur Aussage über die Dominanz der (Massen-)Kultur. Auf der anderen Seite steht der bibliophile Ich-Erzähler, ein Schriftsteller; er entdeckt in der Natur keine konventionellen Zeichen, die er lesen könnte. Die Zeichensysteme haben derart von ihm Besitz ergriffen, dass er im Angesicht der Natur keinerlei Spannung verspürt. An Virilio anschließend gerät die Natur in Relation zur zeichenlastigen Räumlichkeit der motorisierten Gesellschaft zu einem inkommensurablen Raum.³¹² Man kann dies als eine klassische Ausprägung von Entfremdung betrachten wie auch das Landschaftsverständnis des Amerika in Der kurze Brief, wo „Landschaften nicht als Natur, sondern als die Taten derjenigen, die sie für Amerika in Besitz genommen haben (...) [betrachtet werden].“³¹³

³⁰⁷ Der kurze Brief: 78.

³⁰⁸ Elm 1974: 355-358.

³⁰⁹ Der kurze Brief: 84.

³¹⁰ Elm 1974: 356.

³¹¹ Der kurze Brief: 123-142.

³¹² Virilio 1978: 40.

³¹³ Der kurze Brief: 126.

Der Begriff der Entfremdung wird später im Text, gegen Ende des Romans, in einer selbstreflexiven Aussage des Ich-Erzählers explizit ins Spiel gebracht: „In den beliebig verfügbaren Posen der Entfremdung hatte ich mich nun zu lange schon wohlgeföhlt; von allem hatte ich mich distanziert (...)“³¹⁴ Eine Veränderung der Einstellung zur Natur findet bis zum Ende des Textes jedoch nicht mehr statt.

Am Ende des Textes spielt allerdings die Natur als Topos noch einmal eine wichtige Rolle. Es findet nämlich im Garten John Fords statt, „das Refugium für ein glückliches Ende“.³¹⁵ Den Rahmen der Automobilität haben der Ich-Erzähler und Judith dort scheinbar endlich hinter sich gelassen.

Die Kinder artikuliert Unverständnis gegenüber „diesen Menschenschlag, der sich für den Herren seiner Natur hält und nicht seines eigenen PKWs Herr werden kann.“³¹⁶ Natur und Technik, Allmachtsfantasien und menschliches Unvermögen werden kontrastiert.

Der Naturbegriff in *Die Kinder der Toten* ist allerdings ein anderer als der übliche Gegenbegriff zur Kultur. Dieses Verständnis gestaltet sich nicht nur daraus, dass Natur sprachlich und damit kulturell definiert und konstruiert ist,³¹⁷ sondern auch im umweltgeschichtlichen Sinne, dass die Natur im Laufe der Zeit mehr und mehr kulturell überformt wurde, durch Agrikultur und nicht zuletzt im Dienste zusätzlicher Möglichkeiten der Mobilität, wegen Verkehrsbauten und Straßen. Mit ironischen Unterton und in konzentrierter Form liest sich das wie folgt: „Wir Eltern der Natur!“³¹⁸ Der Leser wird in die Perspektive des Textes und damit auch raffiniert in die allzu menschliche Anmaßung der Omnipotenz, in die *hybris*, mit eingeschlossen.

„Das Licht wird aus der Tür auf den Parkplatz gekippt, der einmal ein bewachsener Garten gewesen ist. Man hat ihn von der Natur, dieser Virtuusin abgezweigt, die ständig übt, um unsren Geföhlen aufzugeigen, abgezweigt.“³¹⁹

Der literarische Topos des Gartens wird herbeizitiert; der *locus amoenus*, der die Geföhle regt, muss allerdings einem Parkplatz weichen. Die Natur wird als Virtuusin figuriert. Die Bildspenderin stammt raffinierterweise aus dem Bereich der Kultur. Damit werden Natur und Kultur einander sprachbildlich angenähert. An anderer Stelle heißt es: „Religion löst Natur

³¹⁴ Der kurze Brief: 193.

³¹⁵ Bartmann 1985: 129; vgl. Renner 1985: 75.

³¹⁶ Die Kinder: 12.

³¹⁷ Vgl. Hammer/Stieß 1995: 12-14.

³¹⁸ Die Kinder: 61.

³¹⁹ Die Kinder: 259.

ab“.³²⁰ Logisch fortgesetzt müsste es lauten: Technologie(-Konsum) löst Religion ab. Die Straßenarchitektur verdrängt insgesamt die Natur. Es besteht aber auch die Möglichkeit, dass diese sich einst kultivierten Raum wieder zurücknimmt:

„Die alte Zufahrtstraße ist kaum noch befahren, Gras wächst in der Mitte, zwischen den Fahrspuren, welche die Leute auch ohne Auto am liebsten benutzen.“³²¹

Wo der Verkehr nachlässt kann sich wieder die Natur Raum verschaffen und bremst die Leute und ihren motorisierten Verkehr weiter ein.

Zusammenfassend betrachtet passiert eine Neubewertung der Natur im automobilen Kontext. Dazu gehört, dass die Relation zur Kultur neu diskutiert wird und dass die Untrennbarkeit des natürlichen und des kultivierten Raumes betont wird. Darüber hinaus wirkt die Natur unverstänlich, entfremdet in Der kurze Brief und mächtig, bedrohlich in Die Kinder.

4.6 Literaturen der Nicht-Örtlichkeit

„Auto-Mobilität bringt Nicht-Orte hervor“, kann in Analogie zu Marc Augé formuliert werden. Er beschreibt unsere „übermoderne“ Welt als eine Welt „der Transiträume und provisorischen Beschäftigungen, (...) in der sich ein enges Netz von Verkehrsmittel entwickelt, (...) die solcherart der einsamen Individualität, der Durchreise, dem Provisorischen und Ephemerem überantwortet ist (...)“.³²²

„So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen läßt einen Nicht-Ort.“³²³

Die Omnipräsenz der Nicht-Orte und die Tatsache, dass sich dort immer mehr Individuen „aufhalten“,³²⁴ erklären sich aus der (zunehmenden) Summe der verschiedensten Verkehrswege und ihrer jeweiligen Anfangs-, Halte- und Endstationen, der Verkehrsmittel, der Konsum- und im besonderen der Tourismusräume und der Vernetzungen der Kommunikationsmedien.³²⁵

³²⁰ Die Kinder: 630.

³²¹ Die Kinder: 146.

³²² Augé 1994: 93.

³²³ Augé 1994: 92; 93f: Nicht-Ort wie auch Ort bestehen „niemals in reiner Gestalt (...) Ort und Nicht-Ort sind fliehende Pole“.

³²⁴ Augé 1994: 130.

³²⁵ Augé 1994: 94.

Schon 1978 schreibt Virilio vom „Nicht-Ort, auf See“³²⁶ und trifft damit wohl die äußerste Form des Nicht-Orts, der auch bereits lange Zeit vor der motorisierten Gesellschaft bestand. Der fluide Charakter des Räumlichen, als wesentlich anderer Aggregatzustand zum festen Boden unter den Füßen treibt das Prinzip des Nicht-Ortes auf die Spitze und kommt besonders in Die Kinder zum Tragen. Im Wesentlichen zeichnen Ahistorizität, Insignifikanz und Beziehungslosigkeit den Nicht-Ort aus und der Dienst an der Mobilität, hier im Zusammenhang mit der Nautik. Dort im Zusammenhang mit Auto-Mobilität ist die Rede vom „Nicht-Ort der Geschwindigkeit“.³²⁷ Wie bereits für den Bereich Musik und automobiler Räumlichkeit beschrieben, gilt auch für den Nicht-Ort eine Dominanz der Zeitlichkeit. „Da Nicht-Orte durchquert werden, bemessen sie sich nach Zeiteinheiten.“³²⁸

Allerdings muss auch dieses Definitive des Nicht-Ortes aufgrund der Doppeldeutigkeit des Begriffes vorsichtig relativiert werden:

„Wie man leicht erkennt, bezeichnen wir mit dem Ausdruck »Nicht-Ort« zwei verschiedene, jedoch einander ergänzende Realitäten: Räume, die auf bestimmte Zwecke (Verkehr, Transit, Handel, Freizeit) konstituiert sind, und die Beziehung, die das Individuum zu diesen Räumen unterhält.“³²⁹

Die Reise – wie sie in Der kurze Brief konstitutives Element ist – kann diese sich ergänzende Doppeldeutigkeit illustrieren. „Der Raum des Reisenden wäre der Archetypus des Nicht-Ortes“,³³⁰ meint Augé. Er versteht „die Aufhebung des Ortes [als] Höhepunkt der Reise.“³³¹ Die Räume auf Reisen sind zweckorientiert; der oder die Reisende unterhält – nach Vorzeigen eines Identitätsbeweises – eine relativ anonyme Beziehung zu den Räumen und ihrem Servicepersonal.³³² Hierin und damit auch in Der kurze Brief ist die doppelte sich ergänzende Bedeutung des Nicht-Ortes evident.

Reisen und Schreiben, Lektüre und Raum stellt Augé auf Michel de Certeau zurückgreifend in einen engen Zusammenhang.³³³ Dieses analoge Verhältnis kann leicht auf Der kurze Brief übertragen werden. Das reisende Individuum, der Ich-Erzähler, ist zugleich ein lesendes. Gegenstand des Ge- oder Beschriebenen ist die Reise.

³²⁶ Virilio 1978: 21; vgl. Augé 1994: 105; „Der ideale Standort (...) an Deck eines Schiffes, das die Küste verlässt.“

³²⁷ Virilio 1978: 32.

³²⁸ Augé 1994: 122.

³²⁹ Augé 1994: 110 ; vgl. Merriman 2006; eine kritische Auseinandersetzung mit dem Konzept des Nicht-Ortes.

³³⁰ Augé 1994: 103.

³³¹ Augé 1994: 105.

³³² Augé 1994: 118-120.

³³³ Augé 1994: 100.

Ebenso macht der Ich-Erzähler die an Nicht-Orten symptomatische Erfahrung der Einsamkeit.³³⁴ „Der Raum des Nicht-Ortes schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit.“³³⁵ Beide, Einsamkeit und Ähnlichkeit, sind in den Doppelgängerfiguren in *Die Kinder der Toten*³³⁶ oder der Angst vor ihnen in *Der kurze Brief*³³⁷ zum äußersten getrieben.

Mit den Worten „ich will nicht mehr allein sein“³³⁸ – nach fast einem Drittel des Textes – beendet der Ich-Erzähler die Einsamkeit vorläufig, um mit Claire Madison und ihrem Kind im Auto nach St. Louis zu fahren. Das Auto als Ort der gemeinsamen Reise ist der erste der im Sinne der Beziehung zu diesem kein Nicht-Ort ist. Bis dorthin sind alle Orte starke Nicht-Orte und alle Beziehungen flüchtigen Charakters.

Das folgende für Nicht-Orte prototypische Szenario könnte beinahe als Zusammenfassung weiter Passagen aus *Der kurze Brief* durchgehen:

„Der Fremde, der sich in einem Land verirrt, das er nicht kennt (der »durchreisende« Fremde), findet sich dort ausschließlich in der Anonymität der Autobahnen, Tankstellen, Einkaufszentren und Hotelketten wieder. Das Tankstellenschild einer Benzinmarke ist für ihn ein beruhigendes Merkzeichen, und mit Erleichterung entdeckt er in den Regalen der Supermärkte die Toiletten- und Haushaltsartikel oder Lebensmittel multinationaler Konzerne.“³³⁹

Die Zeichen der Nicht-Orte haben wesentliche Funktion. Für den richtigen, also effektiven Umgang mit Nicht-Orten, die schließlich für die schnelle Durchquerung konzipiert sind, bedarf es einer Benutzungsordnung, welche mittels einer Art Gebrauchsanleitung quasi synchron zur Benutzung vermittelt werden muss.³⁴⁰ „Die Vermittlung, die das Band zwischen den Individuen und ihrer Umgebung im Raum des Nicht-Ortes herstellt, erfolgt über Worte und Texte [im Sinne eines erweiterten Textbegriffes].“³⁴¹ Die Texte der Straße, die Zeichen des Straßenverkehrs bestehen aus „Schilder[n], Anzeigetafeln, Plakate[n]“, besetzen den Raum³⁴² und haben Anteil an der Subjektion durch Automobilität: „Sie erzeugen den »Durchschnittsmenschen«, der als Benutzer des Verkehrs-, Handels- oder Bankensystems definiert ist.“³⁴³ Nicht nur das normalisierte Subjekt als Durchschnittsmensch wird erzeugt sondern zugleich auch als technischer Mensch, vergleichbar mit der Beschreibung Niki

³³⁴ Augé 1994: 103; 109.

³³⁵ Augé 1994: 121.

³³⁶ *Die Kinder*: 103-106; 121.

³³⁷ *Der kurze Brief*: 171f; 181.

³³⁸ *Der kurze Brief*: 61.

³³⁹ Augé 1994: 125.

³⁴⁰ Augé 1994: 119.

³⁴¹ Augé 1994: 111.

³⁴² Augé 1994: 113f; 117.

³⁴³ Augé 1994: 118.

Laudas durch Peter Handke. „Er ist nur noch, was er als Passagier, Kunde oder Autofahrer tut und lebt.“³⁴⁴

Die Durchschnittlichkeit oder Uniformität betrifft auch die Straßenarchitektur. Die Straße selbst wie auch die Zeichen der Straße verbinden die Nicht-Orte – in mehrfachem Sinne – und garantieren die Befahrbarkeit durch internationale FahrerInnen:

„„Gefällt es dir noch immer nicht in Österreich?“ (...) „Ich war jetzt gern dort (...) Ich habe bemerkt, daß ich vorher schon so weit war zu glauben, es gäbe dort nicht die üblichen Zeichensysteme. Und doch sah ich, ohne Spaß, die gleichen Verkehrsschilder, die gleichen Flaschenformen, die gleichen Schraubengewinde wie anderswo.“³⁴⁵

Diese Zeichen der Automobilität, die überall präsent sind, faszinierten den Ich-Erzähler bei seinem ersten Amerikaaufenthalt in ihrer amerikanischen Ausprägung besonders: „Als ich zum ersten Mal hier war, wollte ich nur Bilder sehen (...), Tankstellen, gelbe Taxis, Autokinos, Reklametafeln, Highways [usw.]“³⁴⁶ Die Spezifika der amerikanischen Autokultur sind tatsächlich wenig signifikant. Bedeutend scheinen die Projektionen auf die Zeichen und das Symbolhafte. Hinter den Projektionen stehen bloße Nicht-Orte und teilweise deren Anreicherung durch Informationsträger.

Nicht-Orte durchwirken auch Die Kinder: die unzähligen, wirren Straßen und vor allem die Pension Alpenrose, ein Nicht-Ort des Fremdenverkehrs, als Hauptschauplatz. Entscheidend scheint die Auflösung des Räumlichen in eine Räumlichkeit der Desorientierung und Unlogik einerseits und in Flüssigkeit andererseits. Dies entspricht der Unfassbarkeit der Nicht-Orte wie auch dem vollkommenen Nicht-Ort auf See, im Fluidum. Diese Art der Auflösung endet letztlich in der Mure, in der sich die Kräfte der Erd- und Wassermassen addieren.

Ein Aspekt des Nicht-Ortes scheint im Hinblick auf Die Kinder besonders interessant und aussagekräftig: „Der Nicht-Ort ist das Gegenteil der Utopie; er existiert und beherbergt keinerlei organische Gesellschaft.“³⁴⁷ Die Utopie als Projektion eines Idealzustandes in die Zukunft oder an einen abgelegenen Ort wird in Die Kinder mit einer alptraumartigen Vision von einer Region in Österreich in einer zeitlosen Gegenwärtigkeit konterkariert. Die Kinder ist insofern keine Dystopie, sondern steht einer Utopie diametral gegenüber.³⁴⁸ Es gibt, wie im Zitat zum Nicht-Ort, keine organische Gesellschaft, die beschrieben würde. Technische

³⁴⁴ Augé 1994: 120.

³⁴⁵ Der kurze Brief: 74.

³⁴⁶ Der kurze Brief: 86.

³⁴⁷ Augé 1994: 130f.

³⁴⁸ Vgl. Enzensberger 1983: 225f.

Menschen, Arbeitende, also Tote im Leben und am Leben gescheiterte Existenzen, nun Untote, treffen an diesen Nicht-Orten zusammen.

4.7 Synthese – entlang des Begriffes der Liminalität

An dieser Stelle scheint es nun angebracht als Ergänzung, vielleicht auch Kontrapunkt, aber besonders im Sinne der Synthese den Begriff der Liminalität einzuführen. Von der Ethnologie abgeleitet, wo er für die Schwellenphase in der Mitte eines Übergangsrituals steht, bezeichnet es „das große Außerhalb von allen Hierarchien sozialen Lebens“ aber auch von konventionellen Raum- und Zeitvorstellungen, von Moral und Rationalität.³⁴⁹

Die Bedeutung des liminalen Wesens und des liminalen Raumes kann zu dieser Analyse besonders beitragen. Die Position des liminalen Wesens nach Victor Turner zeichnet sich durch völlige Besitzlosigkeit aus: „Neben jedem materiellen Eigentum entbehrt es aller personenhaften Attribute wie Name, Stimme und Geschlecht“.³⁵⁰ Das liminale Wesen gilt als symbolisch tot und von den anderen liminalen Wesen als nicht unterschieden.

Die Aushöhlung der Figurenidentitäten ist zwar nicht bis zur absoluten Besitzlosigkeit fortgeschritten, weder in *Der kurze Brief* noch in *Die Kinder*, aber der Zwischenzustand der Figuren ist evident. Hier gestaltet sich die Reise als „langer Abschied“ zwischen einer Beziehung und ihrem definitiven Ende, auch als Übergang zu einer neuen Identität, besonders dann wenn *Der kurze Brief* als Initiation in Amerikanität gelesen wird.³⁵¹ Dort wandeln auf der Schwelle zwischen Leben und Tod die Untoten. „[T]atsächlich handelt es sich bei diesem Textfluss um einen *rite de passage* im thanatologischen Sinn, um eine lebensnotwendige Durchquerung des Jenseitigen (...)“.³⁵²

Aber gehen wir weg von den literarischen Subjekten hin zur Räumlichkeit. Die Nicht-Orte können ebenfalls als liminale Räume bzw. Schwellenräume betrachtet werden, als auch hier wie dort der Exzess eine zentrale Rolle spielt.³⁵³ Der Aspekt „[des] Übergang[s] durch eine Zeit des Schwebens zwischen zwei Welten“ wird in beiden Theorien ebenso an zentraler Stelle Beachtung geschenkt.³⁵⁴

³⁴⁹ Grundbegriffe Kulturtheorie 2005: 131f.

³⁵⁰ Grundbegriffe Kulturtheorie 2005: 131.

³⁵¹ Bartmann 1985: 137.

³⁵² Just 2007 (online).

³⁵³ Vgl. Merriman 2004: 148.

³⁵⁴ Grundbegriffe Kulturtheorie 2005: 131.

Wir erinnern uns, auch das Auto bietet einen solchen Schwellenraum zwischen verschiedenen Sphären des Lebens einerseits und als Raum des Ekstatischen oder des Exzesses andererseits. Die Handlungen, besonders in den Autos von Die Kinder, entbehren der Rationalität und der Moralität. Die Fahrten in Der kurze Brief haben die Unsicherheit des Schwebens fern von Fixpunkten an sich, erlauben schließlich aber den Übergang, welchen das Ende der Beziehung bedeutet.

Die Auflösung der Grenzen zwischen Stadt und Land und das Verlassen einer überkommenen Naturvorstellung erzeugen neue Räume liminalen Charakters, ungewisse Grenzgebiete, die als Spiegelbild der mangelnden oder mangelhaften Identitäten der Moderne dienen, deren Unsicherheiten im Konsum und in Konsumräumen kompensiert werden sollten. In Der kurze Brief und besonders in Die Kinder wird das Scheitern dieser Kompensationsversuche am Beispiel des Autos, das selbst einen liminalen Raum darstellt, offensichtlich. Diese Permutationen liminaler Räume verschiedener Ausdehnung ergibt eine komplexe Verschachtelung literarischer Räumlichkeit, welche hiermit hoffentlich etwas erleuchtet werden konnte.

5 „Zeit ... zu was?“³⁵⁵ Von der Vielfalt der Zeiten.

5.1 Neue Zeiten?

Die Einflüsse der Automobilität auf die Ordnungskategorie Zeit gestalten sich ebenfalls vielfältig. Es lässt sich aber kein kohärentes Konzept der Zeit im spezifisch automobilen Kontext finden. Hier können daher nur einige Erkenntnisse zusammengetragen und im Anschluss daran mit den literarisch verhandelten Zeitvorstellungen verglichen und kontrastiert werden. Als zusätzliches Hilfsmittel wird die rezente, systematische Darstellung *Zeit. Eine Morphologie* von Karen Gloy (2006) herangezogen.

Aus der individuellen Bewegungsfreiheit durch das Automobil ergab sich zunächst ganz konkret ein historisch neues individuelles Zeitmanagement jenseits der objektiven, öffentlichen Zeitpläne der Züge. Die Autofahrt, die ohne Pausen und Unterbrechungen

³⁵⁵ Der kurze Brief: 30.

vonstatten ging, übertraf andere Fortbewegungsmittel und ließ diese unflexibel aussehen. Das Auto gewährte Freiheit von Zugfahrplänen, verpflichtete aber zugleich zu einem eigenen individuellen Zeitplan, wozu eine reflexive Selbstüberwachung beitragen musste. Zeitfragmente mussten hin und her geschoben werden. So ergaben sich aus dem Wunsch nach Flexibilität komplexe fragile Muster sozialen Lebens.³⁵⁶ Großen Distanzen, die es mit langsamen Fahrzeugen zu überwinden galt, konfrontierten die ungeübten ZeitmanagerInnen mitunter mit einer bisher unbekanntem Art von Zeitnot.³⁵⁷ Komplexitätsbewältigung, Pünktlichkeit und Sicherheit verlangen eine neue „rigorose Verwaltung der Zeit“.³⁵⁸

Auf einer abstrakten Ebene veränderte die alltägliche Erfahrung des Fahrens aber auch die Zeitwahrnehmung. Kontinuierliche Fahrten werden durch Pausen strukturiert. Das zeitliche Kontinuum wird zur dominanten Vorstellung und trägt dazu bei die dominante lineare Zeitvorstellung sozial und kulturell zu implementieren.³⁵⁹

Ein wesentlicher Einfluss moderner Fortbewegungsmittel lässt sich in weiterer Folge auch auf die Zeitphilosophie feststellen.³⁶⁰

„Moderne Techno-Vehikel wie Auto, Schiff, Flugzeug und Eisenbahn müssten sich dazu als bewegliche, Raum und Zeit transzendierende [sic!] „Wunsch-Maschinen“ (...) des Heterogenen, Multiplen und Wunderbar-Surrealen erweisen.“³⁶¹

Die Avantgarde, die sich verstärkt der Bildsprache „moderne[r] Techno-Vehikel“ bedient, entwickelt parallel zur Kritik am Normalismus eine „Suche nach neuen Subjekt- bzw. Raum- und Zeit-Verhältnissen“. In diesem Sinne entwirft Henri Bergson eine neue Zeitphilosophie für das automobilen Zeitalter. Er setzt eine qualitative, konkret-individuelle, menschlich erfahrene Zeit (*durée*) gegen eine quantitativ-abstrakte, physikalische Zeitvorstellung.³⁶²

In den untersuchten Texten finden sich einerseits solche individuellen Zeiterfahrungen, andererseits aber auch Zeitverwirrungen und Vorstellungen alternativer Zeiten bzw. Zeitordnungen. Die Ableitung dieser Befunde aus der Literatur, aus Texten, fällt angesichts der notwendigen Markierung der Zeitprogression leichter als in Sozialwissenschaften.

Im Verhältnis von Raum und Zeit ist, wie oben an verschiedenen Stellen und in diversen Kontexten bereits gezeigt, eine Dominanz der Zeitlichkeit festzustellen. Nicht-Orte und die

³⁵⁶ Urry 2004: 29.

³⁵⁷ Urry 2006: 20.

³⁵⁸ Virilio 1978: 48; vgl. Gloy 2006: 238.

³⁵⁹ Vgl. Gloy 2006: 242.

³⁶⁰ Lischeid 2003: 68 untersucht besonders den Einfluss der modernen Fahrzeuge auf Bildwelt und Denken von Surrealismus und Dada.

³⁶¹ Lischeid 2003: 69.

³⁶² Lischeid 2003: 68; vgl. Gloy 2006: 7f.

(aufgelöste) Stadt werden viel stärker zeitlich als räumlich wahrgenommen – im Sinne von historischer Zeit ergeht es auch parallel existierenden quasi-historischen Räumlichkeiten ähnlich, wie das Beispiel Amerika zeigt. Raum ist erst durch Zeit-Bewegung erfahrbar und daher definiert, wie Natur durch kulturelle Konstruktionen.

Auch was die für das Erzählen folgenreiche Strukturierung des Gedächtnisses betrifft sind ähnliche Erkenntnisse erzielt worden:

„Mit dem Eintritt in die Moderne ändern sich bekanntlich die Bedingungen und die Konzeption des Gedächtnisses. Die in der Prämoderne übliche räumliche Strukturierung des Gedächtnisses und seiner Narrative weicht der Verzeitlichung des Erinnerns und des Erzählens.“³⁶³

„Der Raum wird von der Zeit [nicht nur] deformiert (...)“³⁶⁴ wie eine Erzählerstimme in Die Kinder meint. Er wird gänzlich durch Zeit geformt.

Der Traum von der Herrschaft über Raum und Zeit ist einseitig realisiert, die Herrschaft über den Raum, besonders durch das Auto, viel weiter fortgeschritten. Da verwundert es nicht, wenn gerade die Zeit in der Literatur zum Experimentierfeld auserwählt wird. Wie sehen diese Zeit-Experimente aus?

5.2 Der Zusammenprall verschiedener Zeit-Ideen

Lassen wir uns noch kurz auf eine schematische Systematisierung der Zeit ein. Die gegenwärtig dominante lineare Zeitvorstellung ist eine menscheitsgeschichtlich betrachtet späte Geburt, die erst durch das historisch-kulturelle Denken der Menschen möglich wurde.³⁶⁵ Sie hebt sich ab von anderen Zeitvorstellungen und erhebt sich (fälschlicherweise) über sie, etwa über die erste, die „magische[] Phase mit ihrem durch das dynamische Fließen der Kräfte bestimmten Weltbild“ und die mythische Phase, die bereits ein gewisse Struktur in das Weltgeschehen brachte; für diese Phase gibt es den Begriff der bis in die Gegenwart reichenden Traumzeit der Mythen.³⁶⁶ Erst dann folgt die Linearzeit. Man kann hier gewiss nicht von einer sauber getrennten Abfolge dieser Vorstellungen sprechen, sie sind bis heute parallel existent, obwohl sie einander widersprechen.

„Während die Linearzeit mit ihren Eigenschaften der nicht beobachtbaren Unendlichkeit, Homogenität und Kontinuität in absoluter oder relativer Form für

³⁶³ Borsò 2003: 207.

³⁶⁴ Die Kinder: 651.

³⁶⁵ Gloy 2006: 242f.

³⁶⁶ Gloy 2006: 233-236.

unser naturwissenschaftliches Weltbild konstitutiv ist, das seinerseits mit Zeitgestalten physikalisch nichts anzufangen weiß, sind diese hinwiederum konstitutiv für das magisch-mythische Weltbild, das auf der Handlungsstruktur basiert und ein ubiquitäres Zentrum unterstellt, aus dem sich alle Formen und Gegenstände herleiten, so daß aufgrund dieser Alleinheit jedes für jedes andere und für das Ganze transparent und diaphan ist nach dem Prinzip pars pro toto.³⁶⁷

Beide Zeitvorstellungen, eine lineare und eine zyklische, treffen wie in einem Unfall in Die Kinder aufeinander und werden ineinander geschoben. Die Vorstellungen einer nicht linearen Zeit werden in Die Kinder Gegenstand einer ganzen Reihe expliziter teilweise einander widersprechender Aussagen:

„[Es] läuft ihre Zeit rückwärts ab“. (257) „(...) was soll das für eine komische Zeit sein.“ (413) „Zeit geht vor, die Zeit geht wieder zurück“. (488) „Die Zeit ist ja keine steir. Knöpferlharmonika, die man auseinanderziehen und wieder zusammenschieben kann. Oder doch?“ (579) „Es ist plötzlich Mittag und Abend zugleich“ (589) „(...) die Zeit, die ertappt, sofort zitternd stehen bleibt“ (622) „Es kann nicht, wie die Zeit, rückwärts fließen.“ (638) „Die Geschichte läuft immer schneller rückwärts.“ (641) „Dafür haben wir später noch Zeit genug, wir, nur wir befinden uns ja, wie Gott außerhalb der Zeit.“ (644)

Zusammenfassend formuliert wird hier ein von Konventionen gänzlich befreiter Umgang mit der Zeit zelebriert und als Grundlage dieses Erzählens angewendet. Den allmächtigen Erzählerstimmen müssen sich alle Ordnungskategorien beugen.

Trotz aller Absagen an die lineare Zeit bleibt aber ein linear geschildertes und nachvollziehbares Handlungsgerüst. Eine Erzählerstimme resümiert am Ende des Romans selbst und bietet mit Ereignissen als Eckpunkte einen zeitlichen Rahmen:

„Also: Etwa vierzig Kilometer entfernt vom Katastrophenort, im Bezirkskrankenhaus der zuständigen Bezirkshauptstadt Mürzzuschlag, erlag zum gleichen Zeitpunkt, da weiträumige Gebiete der Steiermark von einem Erdbeben verschüttet wurden, die 53jährige Karin F. den schweren Verletzungen, welche sie als Folge eines schweren Autounfalls zwischen einem Bus mit holländischen Urlaubern und einem Kleinbus auf der steirischen Seite des Niederalpl davongetragen hatte.“³⁶⁸

Diese ambivalente Konstruktion steht im Einklang mit der bereits vorgenommenen poetologischen Lektüre der Figur Edgar Gstranzens: der Läufer, der nicht von der Stelle kommt; der Tennisspieler und Schirennläufer. Auch der Mythos des Narcissus gibt entscheidende Hinweise für diese Zeit-Struktur. Die Mythen, derer viele in Die Kinder

³⁶⁷ Gloy 2006: 231f.

³⁶⁸ Die Kinder: 666f.

verarbeitet sind, sind als Erzählungen linear gestaltet. Narcissus verweist jedoch zusätzlich auf (das) Echo oder die Brechung durch die spiegelnde Wasseroberfläche.

Es gibt ein gewissermaßen ungewisses Raum-Zeit-Kontinuum in *Die Kinder*, ohne ein solches würden die Voraussetzungen des Erzählens aufgehoben. Das Herausfallen aus dem oder das Auseinanderfallen dieses Raum-Zeit-Kontinuums wird mehrmals an den weiblichen Hauptfiguren Karin Frenzel und Gudrun Bichler thematisiert.³⁶⁹

Mit Edgar Gstranz erfährt der Leser die Relativität der Zeit: „das Licht steht still (...) die Zeit für Edgar erstarrt“.³⁷⁰ „Für Edgar vergeht Zeit, für jene Luftspringer aber nicht. Oder ist es umgekehrt?“³⁷¹ „(...) in ein paar Sekunden ist er viele Jahre gealtert (...)“³⁷² Die expliziten Zeitmarker lassen darauf schließen, dass die Zeit (für Edgar?) immer schneller vergeht, aber es ist ein simplifizierender Trugschluss einer bloß logischen Lösung. Denn dann erlebt er ein *déjà vu*: „Edgar ist zumute, als erlebte er etwas, das bereits stattgefunden hat, ein zweites Mal, in einem Wiederholungszwang, wie eine Melodie, die einem nicht aus dem Kopf gehen will.“³⁷³ Das *déjà vu* betrifft die Wanderer, die er beobachtet:

„Vielleicht haben die Wanderer, während er schlief, kehrtgemacht, um noch einmal ein Stück nach oben zu kraxeln. Die drei Männer stehen ganz still und starren zu ihm hinunter, nein, jetzt bewegen sie sich ruckartig, scheinen sich sogar für Zehntelsekunden in nichts aufzulösen und aus dem Nichts wieder zurückzukommen (...)“³⁷⁴

Edgar steht als Beobachter außerhalb des (physikalischen) Systems, das er beobachtet. Für die Wanderer mag die Zeit kontinuierlich wirken. Damit wird eine zentrale Erkenntnis und zugleich ein Problem der Moderne, dass nämlich dieses Außerhalb für den beobachtenden Menschen nicht besteht, *ad absurdum* geführt. Übrigens wird auch die physikalische Unmöglichkeit einer rückwärts fließenden Zeit ignoriert.

Ein einfacher Vergleich kann mittels Videorekorder vorgestellt werden. Auch *Die Kinder* verwendet den Filmvergleich:

„Als ob ein Film zurückgespult worden wäre, eine Windung der Straße einfach doppelt angelegt, die Straße eine Wendel-, eine Wandeltreppe, und da steigen die drei von vorhin schon wieder, zum zweiten Mal, in den Berg ein.“³⁷⁵

³⁶⁹ *Die Kinder*: 94; 109; 119.

³⁷⁰ *Die Kinder*: 186.

³⁷¹ *Die Kinder*: 187.

³⁷² *Die Kinder*: 188.

³⁷³ *Die Kinder*: 189.

³⁷⁴ *Die Kinder*: 189.

³⁷⁵ *Die Kinder*: 138.

Edgar sieht die virtuelle Realität ohne jedoch zu wissen, dass die Geschwindigkeit permanent manipuliert wird. Edgar steht außerhalb des Systems „Videorekorder/Film“ und kann es als solches betrachten. Für das Medium Film ändert sich die Zeit bzw. die Informationsmenge nicht, es wird nur schneller oder langsamer wiedergegeben. Daraus ergibt sich eine Multidimensionalität im Gegensatz zur Eindimensionalität der Märchen.

Der erste Erklärungsversuch funktioniert über die physikalische Relativität der Zeit. Der zweite Erklärungsversuch, im Vergleich, führt eigentlich weiter zur subjektiven Relativität von Zeit. Ohne dass dies notwendig wäre, legitimiert diese Relativität, physikalisch, individuell-subjektiv oder durch verschiedene Zeit-Ideen, den freien Umgang mit Zeit.

Darüber hinaus spielt die Unterscheidung von linearer und zirkulärer Zeit eine dominante Rolle in den *gender studies*, durch deren (Kon-)Texte sich auch die Erzählerstimmen von *Die Kinder* bewegen. Die Autorin Jelinek ist gut eingelezen in Irigaray, Cixous und Kristeva.³⁷⁶ Julia Kristeva analysiert in *Women's Time* (1982) dominante Zeitvorstellungen. Die lineare, historische Zeit wird dem Männlichen zugeordnet, die zyklische, mythische dem Weiblichen. Verschiedene Generation von FeministInnen haben verschiedene Standpunkte zu diesen Vorstellungen eingenommen. Zunächst wollten die Frauen in der linearen Zeit präsent sein, in der sie bisher zu unrecht gefehlt haben. Dann, zur Zeit des Sozialismus, wurde die Linearität zurückgewiesen und die Bedeutung der zyklischen Zeit hervorgehoben. Schließlich sollten beide Vorstellungen verknüpft werden, was in *Die Kinder* erfüllt wird.

In *Der kurze Brief* ist ein systematischerer Umgang mit Zeit festzustellen. Die Fahrten treiben die lineare Erzählung und eine solche Zeitvorstellung voran. Je länger die Fahrten dauern desto mehr Zeit besteht für den Ich-Erzähler.

Auf der Fahrt von Neu-England nach New York im Greyhound-Bus fragt er sich „Zeit ... zu was?“³⁷⁷ Mautstationen unterbrechen, fragmentieren und strukturieren die Fahrt. Das Schauen des Ich-Erzählers ist zentral, er sieht Reklame und Bilder, beobachtet die essenden und rauchenden Mitfahrenden. Dann liest er in Gottfried Kellers *Der Grüne Heinrich* und fasst das Gelesene kurz zusammen. Danach beschreibt er die Fahrtroute, die Straßen und Harlem.³⁷⁸ „Reisen, Lesen, Schauen sind die Tätigkeiten des Ich-Erzählers, der von ihnen sich eine Heilung erwartet (...).“³⁷⁹

³⁷⁶ Mayer/Koberg 2006: 160.

³⁷⁷ *Der kurze Brief*: 30.

³⁷⁸ *Der kurze Brief*: 31f.

³⁷⁹ Bartmann 1985: 118.

Auf der Fahrt im Zug nach Philadelphia rückt ebenfalls Betrachtung bzw. Beschreibung ins Zentrum, dessen was sich außerhalb des Fensters abspielt.³⁸⁰ Auf der gemeinsamen Fahrt mit Claire nach St. Louis werden unter anderem ausführlicher die Natur, Amerika und die sowohl physisch als psychisch negativen Seite der langen Fahrt zum Gegenstand der Betrachtung.³⁸¹ Das Beispiel der Luft-Fahrt, des Fluges, ist zu kurz für eine Beschreibung.³⁸² Die Fahrt im Gemüsewagen nach Estacada, wo der Bruder des Ich-Erzählers als Holzarbeiter arbeitet, vergeht mit durch Regen erschwertem Schauen.³⁸³

Über diese lineare Zeitstruktur hinaus gibt es von Beginn des Romans an ein anderes Zeitempfinden. In Verbindung mit Warten wird ein hysterischer Zeitsinn beschrieben, welcher in der Erwartung eines schnelleren Zeitvergehens besteht, welche nicht eingelöst wird (22f). „Die Zeit schleifte so hin“, (167) wird Stifter zitiert. Im Gegensatz dazu wird das Gefühl zu schnell vergehender Zeit aufgegriffen: „(...) doch verging mir dieser Tag so schnell wie Tage in Vampirfilmen“ (56); „als hätte ich ein ganzes Stück Zeit übersprungen“ (168). Die Gefühlswelt lässt die Zeit verblassen: „Dann weinte ich (...) aber vergaß die Zeit dabei.“ (181) Außerdem wird eine dem Wesen nach andere Zeit, ein alternatives Raum-Zeit-Kontinuum, gedacht, gefühlt und in kurzen Epiphanien erfahren, dem anderen Zustand im Musils *Mann ohne Eigenschaften* vergleichbar (27f; 106f).

Anhand des Entwicklungsromans *Der Grüne Heinrich* wird zur Linearität der Entwicklung und auch der Zeit resümiert: „[Es war] eine[] andere[] Zeit, in der man noch glaubte, daß aus einem nach und nach ein anderer werden müsse und, daß jedem einzelnen die Welt offen stehe.“³⁸⁴ Diese Zeit, im Sinne der historischen Zeit, die hier von geringem Interesse ist, ist *passé* und diesem linearen Entwicklungsschema samt seiner Zeitvorstellung wird damit aufgekündigt. Die Linearzeit bleibt aber Grundlage für das Erzählen, kann jedoch durch den Erzähler relativiert werden.

Versuchen wir nun die verschiedenen Zeit-Ideen zu systematisieren. Das psychisch-epistemische Prinzip der Zeitwahrnehmung ist wie folgt gegliedert:

„[V]erschiedenen [subjektiven] Organisationsstufen sind die verschiedenen Zeittypen zugeordnet, der Stufe der Befindlichkeit und Gestimmtheit plausiblerweise die Raum-Zeit-Indifferenz bzw. die unbestimmte Dauer, der operationalen die Handlungszeit mit den Zeitgestalten, der mentalen die Linearform mit ihren Varianten und der suprarationalen die multidimensionale

³⁸⁰ Der kurze Brief: 56f.

³⁸¹ Der kurze Brief: 77-163.

³⁸² Der kurze Brief: 163.

³⁸³ Der kurze Brief: 181f.

³⁸⁴ Der kurze Brief: 150.

pulsierende Zeit, so daß sich auch bezüglich der Zeittypen eine Stufung oder Schichtung ergibt.³⁸⁵

Diese Gliederung bildet die Grundlage für eine Systematik, die für die Perspektive des Ich-Erzählers geeignet scheint. Der hysterische Zeitsinn wie auch die scheinbar zu schnell vergehende Zeit und die in der Emotionalität irrelevant erscheinende Zeit sind der Ebene der Befindlichkeit und somit der Raum-Zeit-Indifferenz zuzuordnen. Wohlgemerkt lässt erst die mentale Reflexion über diese Zeiterfahrungen Aussagen zu, wie sie im Text gemacht werden. Der mentalen Stufe – teilweise aber auch der operationalen – sind all die beschriebenen Fahrten und Handlungen in ihrer Linearität zuzurechnen. Auch „die andere Zeit“ findet eine Entsprechung und zwar in der multidimensionalen pulsierenden Zeit der suprarationalen Ebene psychischer Organisation. Es ist dementsprechend nicht zutreffend, dass in der anderen Zeit das Raumkontinuum gesprengt wird.³⁸⁶ Im Konzept der anderen Zeit versucht der Ich-Erzähler eine Erfahrung, die seinen Geist übersteigt, zu artikulieren.

Scharfe Grenzen zwischen den einzelnen Ebenen des Modells sind zwar nicht gegeben aber es bietet eine plausible intellektuelle Rekonstruktion der Zeittypen,³⁸⁷ wie sie sich auch in Der kurze Brief finden.

5.3 Synthese: Flüchtige Zeiten im automobilen Zeitalter

Wie ist nun Automobilität in diese Vielfalt der Zeiten einordenbar? Sie transportiert lineare und kontinuierliche Konzepte von Zeit, die der mentalen Organisationsstufe des Subjekts entstammt und zugleich eine neuere, historisch-kulturelle Erfindung des Menschen darstellt. Genau dieser als maskulin eingeordnete Zeittyp fordert die Widerständigkeit von Die Kinder hervor. Der Roman zelebriert überhaupt eine Emanzipation von der Zeit, indem es verschiedene Zeitvorstellungen aufeinanderprallen lässt und auch die Sukzessivität der Ereignisse aufgibt. Erzähltechnisch wird das Erzählen selbst teilweise durch extrem zeitdehnendes Erzählen und einem sehr freien Umgang mit der erzählten Zeit herausgefordert, wenn man eine solche überhaupt voraussetzt.

Der kurze Brief geht weniger radikal vor. Die linearen Fahrten, die zeitraffend erzählt werden, und das ihr entsprechende Zeitkonzept werden immer wieder durch unbestimmte Zeiten des Empfindens und die andere Zeit konterkariert. Durch Gegenwärtiges ausgelöste

³⁸⁵ Gloy 2006: 243.

³⁸⁶ Vgl. Bartmann 1985: 130.

³⁸⁷ Vgl. Gloy 2006: 245.

Rückwendungen, besonders in die Kindheit oder in die Zeit der Ehe, begleiten die linear, zeittraffende Erzählung. Der Ich-Erzähler kämpft mit seiner Ziellosigkeit, „die Handlungen des reisenden Ich haben keinen Vektor, sondern markieren nur einen chronologischen Ablauf“.³⁸⁸ Insofern leidet er auch an der Ziellosigkeit einer sich ins Unendliche erstreckenden Zeit. Schließlich leidet er an sich selbst, der er sich kein Ziel gesteckt hat. Das Muster des Entwicklungsromans, wonach sich nach und nach ein logisches Ziel ergibt, ist abgegriffen, aber die Epiphanien der anderen Zeit sind nur allzu flüchtig.

6 Exkurs 2: Strukturelle Intermedialität.

6.1 Auf (nicht) normalen Film-Fahrten

Der kurze Brief weist durch die Elemente Naturbetrachtung, Theatergespräch und Bildungsdiskurs „eine strukturelle Verwandtschaft zum Genre des Entwicklungsromans“ auf.³⁸⁹ Auch das idealisierte Amerikabild hat seine Wurzeln bereits in den Entwicklungsromanen des 19. Jahrhunderts, in *Wilhelm Meister* und *Der grüne Heinrich*.³⁹⁰ Amerika wird anhand sprechender geographischer Bezeichnungen als Erfüllungsraum figuriert.³⁹¹

Dehnt man den Referenzrahmen intermedial aus, dann wird auch die strukturelle Ähnlichkeit zum Road Movie evident. Das Road Movie bekommt als literarisch adaptiertes Muster in Der kurze Brief strukturierende und tragende Funktion für die gesamte Handlung, auch für die Elemente des Entwicklungsromans. In diesem Sinne dominiert der Status Amerikas den Text als Avantgarde der Auto-Mobilität, aber auch des Films, des Road Movies im Besonderen, und des Konsums.

Strukturelle Komponenten des Road Movie sind erstens die Straße, zweitens Vehikel und drittens Bewegung, welche im doppelten Sinn als Bewegung von A nach B und als emotionale Bewegung zwischen Figur(en), Vehikel und Raum besteht. Der Narrations- und Faszinationstypus der (nicht) normalen Fahrt ist für das Genre konstitutiv.³⁹² Der Blick auf

³⁸⁸ Renner 1985: 74.

³⁸⁹ Bartmann 1985: 129.

³⁹⁰ Elm 1974: 353.

³⁹¹ Bartmann 1985: 135; vgl. Renner 1985: 73.

³⁹² Risholm 2003: 115f.

eine Definition des Road Movie mit besonderem Bezug zur strukturierenden Thematik der (nicht) normalen Fahrten klärt die strukturelle Ähnlichkeit zwischen Road Movie und Der kurze Brief auf:

„In diesen Fahrten, die sowohl (...) das Segment einer größeren Narration bilden als auch, wie zum Beispiel in Road Movies, eine Narration insgesamt dominieren und bestimmen können, werden die Bewegungen der technischen Vehikel im modernen Verkehrssystem mit den individuellen, zwischen Normalität und Anormalität verlaufenden Lebensbahnen der Figuren verkoppelt“³⁹³

Die (nicht) normale Fahrt, die für unsere Texte ebenfalls von höchstem Interesse ist, steht im Zentrum der Road Movie-Narration.

„So wie der Normalismus m.E. unter den „Alltagen“ aller Kulturen und Zeiten ein unverwechselbares, modern-okzidentales Spezifikum darstellt, so unter den Wanderungs-, Reise- und Pilgerschaftsnarrationen der Narrationstyp der „(nicht) normalen Fahrt“. Das „nicht“ in der Formel ist deshalb eingeklammert, weil diese Fahrt in der Normalität beginnt, bevor sie sich unmerklich davon entfernt“³⁹⁴

„[M]oderne Techno-Vehikel, Flugzeuge und Autos (...) [dienen] den Figuren als Vehikel ihrer Fluchten aus der Normalität“, deren Essenz die Langeweile ist.³⁹⁵ Gleichzeitig wandern die Blicke der täglichen Autofahrt stetig über die Messgeräte des Cockpits und steuern gegen die Denormalisierungs-Angst, gegen die Angst vor Kontrollverlust.³⁹⁶ Das ambivalente Pendeln zwischen einer selbst ambivalent von attraktiv bis abstoßend bewerteten Normalität und der reizvollen Anormalität erzeugt ein Moment von Sinnlosigkeit, einen nihilistischen Effekt und auch a-teleologische Gesamtnarrationen.³⁹⁷

Im Road Movie wie auch in Der kurze Brief steht eine Denormalisierung mit Renormalisierungspotenzial im Mittelpunkt.³⁹⁸

„[D]ie Um- und Abwege, die riskanten Manöver und die Unfälle [werden] symbolisch und konnotativ an die leitenden Paradigmen der Anormalität, an Kriminalität, Wahnsinn, sexuelle Devianz und Sucht gebunden.“³⁹⁹

Hier erscheint ein abgemildertes Paradigma der Entfremdung an zentraler Stelle, welches vor allem in surrealistischen Passagen ihre Entsprechung findet.

³⁹³ Risholm 2003: 109.

³⁹⁴ Link 2003: 22.

³⁹⁵ Link 2003: 27; 26.

³⁹⁶ Link 2003: 23.

³⁹⁷ Link 2003: 31f; 35.

³⁹⁸ Risholm 2003: 109; auch wenn diese Typologie hier nicht greift, sind generell zwei Typen zu unterscheiden: erstens realistische Geschichten, in denen eine Fahrt in die temporäre Denormalität und wieder zurück in die Normalität führt und zweitens surrealistische Geschichten, welche die Fahrt in eine irreversible Denormalisierung behandeln.

³⁹⁹ Risholm 2003: 109.

6.2 Intertextuelle Abfahrt. Verweise auf (Auto-)Mobilität in Literatur.⁴⁰⁰

Der kurze Brief ist in zwei Teile gegliedert, denen jeweils Zitate aus Karl Philip Moritz' *Anton Reiser*, der als erster deutscher Bildungsroman gilt, vorangestellt sind. Beide Zitate verweisen auf die Fortbewegung: das erste auf eine Wanderreise, das zweite auf eine Flucht, gleichsam vor der Realität.⁴⁰¹ Der erste Absatz des ersten Teils „Der kurze Brief“ läutet dann auch gewissermaßen die Auto-Mobilität ein, indem er mit einer detaillierten Straßenbeschreibung beginnt, die in der Ankunft des Ich-Erzählers im Hotel – in ebendieser Straße – mündet. Der Absatz endet mit der Wiedergabe eines kurzen Briefes von seiner Frau, welchen er bei der Ankunft erhält.⁴⁰²

Eine ähnliche Rolle, wie sie *Der grüne Heinrich* für den Naturdiskurs spielt, nimmt F. Scott Fitzgerald: *Der große Gatsby* – allerdings viel subtiler – für Auto-Mobilität ein. Der Ich-Erzähler sucht Analogien für seine Existenz und teilweise Erklärungsansätze in fiktiven Mustern und findet in *Der große Gatsby* ein narratives Strukturelement, das er übernimmt. Die Beziehung von Daisy und Gatsby wird durch die Metapher der Automobilität begleitet; ihre Affäre beginnt und endet mit einem Auto.⁴⁰³ Auch die kurze Liebesbeziehung zwischen dem Ich-Erzähler und Claire ist eng mit Auto-Mobilität verknüpft. Auch wenn sie eine wieder aufgenommene Beziehung aus vergangenen Zeiten ist, hält sie in der engeren Handlung des Romans nur für die Dauer der mehrtägigen Fahrt quer durch die Vereinigten Staaten.

“(…) F. Scott Fitzgerald, created in 1925 one of American literature's most memorable automobiles, Jay Gatsby's Rolls-Royce, an automobile which encapsulates the move from automobile as romantic object to automobile as central icon of a decadent culture.”⁴⁰⁴

Der große Gatsby kann für Auto-Mobilität in der Literatur als absolutes Referenzwerk gelten, weil er die Wende von Romantisierung des Autos hin zur Satire derer, die das Auto verehren, markiert.⁴⁰⁵ Fitzgerald demaskierte die Dekadenz der Limousine, indem er das Potenzial für Tod und Zerstörung, für Verfall und Sterben zeigt, das sich hinter dem schönen Objekt und Statussymbol verbirgt.⁴⁰⁶

⁴⁰⁰ Siehe Bartmann 1985: 126-130, für einen allgemeinen Überblick über intertextuellen Bezüge; die popkulturellen Bezüge sind allerdings unterrepräsentiert.

⁴⁰¹ Der kurze Brief: 7; 113.

⁴⁰² Der kurze Brief: 11.

⁴⁰³ Casey 1997: 52.

⁴⁰⁴ Casey 1997: 50.

⁴⁰⁵ Casey 1997: 49.

⁴⁰⁶ Casey 1997: 51; 172.

6.3 *Die Kinder der Toten* vom Seelenkarneval

Aus der Hypertrophie der Intertextualität⁴⁰⁷ in *Die Kinder* ist einerseits Hans Leberts *Die Wolfshaut*⁴⁰⁸ und andererseits der Horrorfilm *Carnival of Souls* von Herk Harvey⁴⁰⁹ hervorzuheben.

Elemente, die sich *Die Kinder* und *Die Wolfshaut* natürlich in verschiedenen Ausprägungen teilen, sind die Rache der Natur an den Überlebenden, die Ausrichtung gegen die Verdrängungspraxis, die bei Lebert als „Transparentismus“ bezeichnete angewandte Mythenkunde und der (antagonistische) Körper als Allegorie auf Österreich.

Für unseren Zweck bedeutender ist der intermediale Zusammenhang mit *Carnival of Souls*, da dieser Teile der Auto-Mobilität inkludiert. Jelineks Essay *Zu „Carnival of Souls“* (1997) lässt sich darüber hinaus beinahe als nachgelieferter Lektüreschlüssel für *Die Kinder* lesen. Strukturelle wie auch Raum und Zeit strukturierende Elemente sind aus dem Film übernommen und weiterentwickelt:

- der am Anfang des Unheils stehende Autounfall:

„Eine weiße Frau kommt aus dem Fluß, in dem sie, acht Stunden zuvor, in einem Auto, gemeinsam mit zwei anderen jungen Frauen, versunken ist. Keiner kann sich erklären, wieso sie noch lebt (...)“⁴¹⁰

- die Technik des Untoten bzw. das Wesen der Untoten. Die Protagonistin, als Organistin mit einer gewissen biographischen Nähe zu Elfriede Jelinek, ist „eine, die lebt und auch wieder nicht.“ Jelinek meint: „[D]ie große Kunst dieses Films ist es, eine Lebende als Tote und wiederum als Lebendigere als alle Lebenden zu zeigen“;

- Ideen der (inneren) Räumlichkeit – „die übrige Zeit ist sie die einzige, die Der Ort selber ist, indem sie vor ihm, Diesem Nicht-Ort (diesem Nichtzeit-Nichtrat) flieht, an den sie doch eigentlich von Anfang an gehört hat.“

- der Umgang mit der Zeit, der sich aus dem Filmischen selbst aber auch von der Gleichsetzung mit Musik ableitet;

- die Zurücknahme repräsentierter Geschehnisse.

„Als, am Ende des Films, der versunkene Wagen gehoben wird, sitzen die drei jungen Frauen friedlich nebeneinander auf dem Vordersitz, die eine von ihnen, die, vom Zuschauer aus gesehen links, bei der Tür, ist genauso friedlich wie die

⁴⁰⁷ Just 2007 (online).

⁴⁰⁸ Mayer/Koberg 2006: 202f; Kastberger 2005 (online).

⁴⁰⁹ Mayer/Koberg 2006: 200.

⁴¹⁰ Jelinek 1997 (online); so auch die folgenden Zitate aus *Zu „Carnival of Souls“*.

anderen beiden, als wäre sie nie weg gewesen, als hätte sie sich uns nie hingehalten.“

Besonders Massenkultur erweist sich sowohl für Der kurze Brief als auch für Die Kinder als Zubringer des Massenphänomens Auto und seiner Auswirkungen. Die übernommenen Elemente hinterlassen tiefe Spuren. Die daraus entstehenden intermedialen Makrostrukturen aus (herbeizitierten) Fragmenten und Episoden produzieren vergleichbar mit *zapping* Dynamiken der Differenz aus der Vereinigung verschiedener Materialien.⁴¹¹

7 Zusammenschau der Auto-Bild-Bedeutungen.

Bevor wir in einer Analyse der Narrative die durch Auto-Mobilität wesentlich determinierten literarischen Subjekte, Raum- und Zeitkonzepte miteinander verweben, soll doch noch einmal ein systematischer Rückgriff auf das oben vorgestellte Sonnenmodell der Produktkommunikation vorgenommen werden. Mit welchen Bedeutungen wird der statische Kern Auto versehen? Wie sieht in den hier untersuchten Texten „die sehr flexible konnotative Aura“ des Autos aus?⁴¹² Wie funktioniert die Bedeutungskonstruktion? Dies soll nun zusammengefasst werden.

Der kurze Brief hat scheinbar eine schwach ausgeprägte Konnotatenebene und eine dominante Denotatenebene. Auf der einen Seite transportiert und reproduziert das Automobil in Der kurze Brief die üblichen Bedeutungen und Werte der automobilen Diskurse, Freiheit, Individualität und Amerikanität – Maskulinität ausgenommen. Es bietet Fluchtmöglichkeit und Schutz, aber es kann auch ganz schnell für einen Angriff und für die Angreifer als Fluchtfahrzeug dienen. Auf der anderen Seite werden also die dominanten Diskurse unterwandert, wenn etwa das Fahren zu lange dauert und beschwerlich wird, wenn Individualität und absolute Freiheit zu einer leeren Identität führen. Darüber hinaus bilden das Auto und die gemeinsame Fahrt für einen Teil der Handlung ein Symbol bzw. einen metonymischen Teil einer Liebesbeziehung, aber auch einer Erfahrung von Familie. Kurz gefasst, die Leistung des Textes im Bereich automobiler Bildlichkeit liegt im subtilen Zeigen der Wechelseiten eines dominanten Diskurses, der selbst nicht einfach nur zurückgewiesen oder zerstört wird.

⁴¹¹ Borsò 2003: 222-225.

⁴¹² Kühschelm 2006: 191.

Im Gegensatz dazu versucht Die Kinder den Schrecken der Autos, der durch die automobilen Diskurse weitgehend gelöscht wurde, zu reaktivieren und dessen Alltags-Mythen zu zerstören. Die Diskurse werden simuliert, übertrieben oder ironisiert, auf jeden Fall zur Auflösung gebracht. Sehen wir uns das etwas genauer: Animalität wie auch Divinität des Automobils werden aus den automobilen Diskursen abgeleitet und Gegenstand der Hybridisierung des Wagens, aber bei der Tier-heit und Gott-heit des Wagens wird nicht Halt gemacht. Die Konsequenzen der Hybridisierung werden dekonstruktiv aufgezeigt, indem von der einfachen Denotatebene auf die Konnotatenebene gewechselt wird und von dort aus die Denotate weitergeschrieben werden. Der schöne Schein der Bilder fällt bei genauerer Betrachtung ab. Der Hund tötet und das Pferd verweigert. Die Götter sind zornig und verlangen Opfer. Ähnlich funktionieren die Mensch-Maschine und der Maschinenmensch, die sich gegen einander wenden. „[Wenn] Jelinek die ungesühnte Geschichte des Landes auf die Körper der Menschen [projiziert]“,⁴¹³ dann projiziert sie diese auch auf ihre Maschinen. Das Auto als Raum der Möglichkeiten mutiert zum Raum des Unvorstellbaren. Das Objekt der Zuneigung, der Liebe, das sexualisierte Objekt wendet sich gegen seine Besitzer, gegen Mitwelt und Umwelt. Mit dem Auto hat man(n) selbstverschuldet den Schrecken auf diese Erde losgelassen, vielleicht fahren die Frauen in Die Kinder deshalb nicht mit dem Auto.

⁴¹³ Kastberger 2005 (online).

III SYNTHESE – ENTLANG VON FRAGEN DER ERZÄHLTHEORIE.

Von Beginn an wurde einfach davon ausgegangen, dass es sich bei den untersuchten Texten tatsächlich um erzählende Literatur handelt. Nun muss die Richtigkeit dieser Voraussetzung einer Überprüfung standhalten. Noch vor der eigentlichen Synthese der Auto-Mobilität in der Literatur muss die Frage nach dem Vorhandensein von Erzählinstanzen und Handlungsabfolgen geklärt werden.⁴¹⁴ Der Nutzen wird sich erweisen, denn diese Fragen tragen wesentlich zur Synthese bei. Außerdem wurde bereits Vorarbeit geleistet, welche hiermit systematisiert wird.

Der kurze Brief ist ohne große Schwierigkeiten nicht als kurzer Brief, sondern als umfassenderer Erzähltext erkennbar. Ein Ich-Erzähler durchquert auf der Suche nach seiner Frau Amerika und wird Ziel ihrer Verfolgung und mehrerer Attentate bis es schließlich zu einer friedlichen Lösung mit ihr kommt, auch im Sinne einer Loslösung. Der Text bietet an seinem Ende selbst ein Resumé.

„Und Judith erzählte, wie wir hierher nach Amerika gekommen waren, wie sie mich verfolgt hatte, wie sie mich beraubt hatte und mich umbringen wollte, und wie wir nun endlich bereit waren, friedlich auseinanderzugehen.“⁴¹⁵

Für diese Handlung werden, wie gezeigt wurde, verschiedene narrative Muster, den Film eingeschlossen, herangezogen.

Der Kontrast zu *Die Kinder* könnte kaum größer sein. Der Paratext weist *Die Kinder* zwar als Roman aus, aber die Zuverlässigkeit dieser Aussage ist kritikwürdig. Die Frage nach der Erzählerinstanz ist jedenfalls nicht ganz einfach zu beantworten. Am präzisesten scheint mir noch von einem allmächtigen polyphonen Erzählerchor zu sprechen, der sowohl auktoriale Züge als auch personale Perspektivierung und Unzuverlässigkeit vereint. Nicht uninteressant ist der Vergleich, den Mayer/Koberg 2006 in ihrem Jelinek-Porträt ziehen, in keiner wissenschaftlichen Erzählanalyse wohlgermerkt. Sie sprechen von der groß aufgezogenen Übertragung einer riesigen Sportveranstaltung, mit einem „Dutzend von Kameras“ und betonen die Weiterentwicklung von filmischen Techniken in Jelineks Schreiben, aber sehen

⁴¹⁴ Vgl. Fludernik 2006: 13f.

⁴¹⁵ Der kurze Brief: 205.

zugleich auch auktoriale Einschübe.⁴¹⁶ Der Vergleich mit der Sportübertragung gilt ganz konsequent auch für den Umgang mit der Zeit, für die Wiederholungen und die teilweise extremen Zeitlupe. Für Variantenreichtum, Rücknahmen und Unsicherheiten verliert der Vergleich aber an Aussagekraft.

Die Eckpfeiler der Handlung bilden der Unfall eines Kleinbusses am Niederalpl, die unheimlichen Ereignisse und Begegnungen um die Pension Alpenrose und ein Murenabgang. Das Resumé im Text selbst lautet:

„Also: Etwa vierzig Kilometer entfernt vom Katastrophenort, im Bezirkskrankenhaus der zuständigen Bezirkshauptstadt Mürzzuschlag, erlag zum gleichen Zeitpunkt, da weiträumige Gebiete der Steiermark von einem Erdbeben verschüttet wurden, die 53jährige Karin F. den schweren Verletzungen, welche sie als Folge eines schweren Autounfalls zwischen einem Bus mit holländischen Urlaubern und einem Kleinbus auf der steirischen Seite des Niederalpls davongetragen hatte.“⁴¹⁷

Die für Erzähltexte unabhkömmlichen menschlichen Protagonisten bzw. anthropomorphen Figuren sind mitsamt ihrer „existenziellen Verankerung“ in Raum und Zeit ebenfalls vorhanden.⁴¹⁸ Es ist bekannt, dass es, mitunter wegen bereits beschriebener Hybridisierungen, nicht ganz so einfach ist, aber wir können uns darauf einigen, dass als Träger der hybridisierten Genrelemente erzählende Texte fungieren; hier wird dieser als Roman verkauft, dort jener als Fiktion eines Bildungsromans bezeichnet.

Lassen wir es vorläufig mit dieser Frage gut sein, die Beantwortung weiterer Fragen wird die Texte ebenfalls als Erzähltexte ausweisen. Wie sieht „die existenzielle Verankerung“ der Figuren aus?

1 Verankert an Nicht-Orten zu verwirrten Zeiten.

Der Ich-Erzähler in Der kurze Brief, der zwar keinen Führerschein besitzt, aber ständig unterwegs ist, wird von zwei fahrenden Frauenfiguren flankiert. Wo er sich in ihrem Einflusskreis bewegt, dominieren in die starken Frauen. Er, das nicht-normale Subjekt, zeigt sich als Furchtsamer, Einsamer, Entfremdeter auf der Suche nach einer Identität. Das

⁴¹⁶ Mayer/Koberg 2006: 201f.

⁴¹⁷ Die Kinder: 666f.

⁴¹⁸ Fludernik 2006: 15.

Innenleben des Ich-Erzählers steht im Einklang mit den vielen austauschbaren Nicht-Orten, denen er begegnet, wohingegen ihn die Natur gewissermaßen abstößt. Jenseits der Linearzeit empfindet und erfährt er unbestimmte individuelle Zeiten. Auch wenn er hin und wieder geerdet wird, etwa durch Claire, bleibt er insgesamt ein liminales Wesen im raumzeitlichen Schwebezustand –bis er am Ende initiiert ist.

Ebenso und doch ganz anders geht es den ProtagonistInnen in *Die Kinder*. Untote, jene, die wandeln zwischen Leben und Tod, oder technisierte Menschen sitzen dort am Steuer. Die Hauptfiguren, ob Fahrer oder nicht, sind als Untote liminale Wesen und teilen darüber hinaus das Scheitern im Leben wie im Tod. Dieser Ort am Niederalpl, der sie als Heimat- oder Ferienort verbindet, besteht hauptsächlich aus rachsüchtiger Natur, kaputten Straßen und ungewissen Wegen und dem Nicht-Ort Pension Alpenrose. Auch erinnert er vom Aufbau her an das gar nicht schloss-hafte Schloss in *Das Schloß* von Franz Kafka.⁴¹⁹ Auf jeden Fall lässt der Ort seine Leute und Gäste nicht los und die Zeit an diesem Ort spielt ver-rückt. Die Logik weder von Raum und Zeit noch von Handlung bleibt aufrecht.

Die existenzielle Verankerung ist zwar vorhanden, aber Raum und Zeit, wie auch die Identitäten der ProtagonistInnen werden – einmal moderater, einmal radikaler – aufgelöst und die Auto-Mobilität trägt gehörig dazu bei.

„Weitgehend verkannt aber sind nach wie vor die Wirkung der Fahrzeuggeschwindigkeit auf das Gebiet, das fortschreitende Verschwinden der Realität der Körper und der Gelände in der Geschwindigkeit der Reise, die Auflösung des Ortes zugunsten des Nicht-Ortes der Fahrt, zugunsten der Abwesenheit des Passagiers.“⁴²⁰

Auch wenn diese Aspekte von *Der kurze Brief* und *Die Kinder* in der Makroperspektive in einer, wenn man so will, automobilen, narrativen Grunddisposition korrespondieren, so werden die sehr unterschiedlichen Fahrten als Metapher für die Narrative zu einem differenzierteren Erkenntnisgewinn beitragen.

⁴¹⁹ *Die Kinder*: 663f.

⁴²⁰ Virilio 1978: 45f.

2 Die funktionalen und die dysfunktionalen Fahrten.

Die Fahrten strukturieren Der kurze Brief als linearen Text und bilden die eine Seite im Wechselspiel mit den anderen, den vielen kleinen Episoden. Die Fahrten stehen zu den Episoden wie eine Kette zu Perlen, die Kette trägt die eigentlich unverbundenen Perlen. Obwohl es Rückwendungen in die Kinder- und Ehezeit gibt, handelt es sich weitgehend um ein lineares, gerafftes Erzählen. Besonders die Fahrten sind streng linear und sehr gerafft, mit Aussparungen erzählt und werden teilweise auch nach der Fahrt zum Gegenstand der Reflexionen und Gespräche. Die inneren Erlebnisse des hysterischen Zeitempfindens und der anderen Zeit finden abseits der Fahrten statt und heben auch letztenendes deren Linearität nicht auf. Um die zwar ziellose aber lineare Fahrt zu illustrieren befindet sich auf der Umschlaginnenseite der Suhrkamp Taschenbuchausgabe von 1974 eine schematisierte Amerikakarte, auf der die Fahrten eingezeichnet sind.

Selbst dieser Paratext verweist auf die narrativen *topoi* von Abfahrt und Ankunft, als Anfang und Ende einer Erzählung. Auch der fahrende Erzähler und die Fahrt durch Amerika von Ost nach West sind *topoi*. Die sprechenden Namen der passierten Orte dramatisieren die Fahrt, die schließlich in Bel Air in einem Garten endet.⁴²¹

Was gibt es nicht auf dieser Fahrt, was alles nur allzu perfekt macht? Es ist schwierig den Focus darauf zu richten was es in einem Text nicht gibt. Da Auto-Mobilität aber als Referenzrahmen gilt, fällt auf, dass es keine Autopannen und keine Unfälle in Der kurze Brief gibt. Obwohl eine gewisse Bedrohung vom Auto ausgeht, wird diese Problematik ausgeklammert. Die Fahrten bringen Struktur in den Text wie die vielen Erzählmuster, die herbeizitiert aber auch gebrochen werden. Die Fahrten selbst entpuppen sich als ein Erzählmuster, das nicht gebrochen wird, insofern besteht die Fahrt als erstes – seit der Odyssee – oder letztes legitimes Erzählmuster.

Ganz unproblematisch sind die Fahrten insgesamt natürlich auch nicht, wenn sie von einem Führerscheinlosen gemacht werden. Als solcher kann er sich vor allem dem Schauen widmen, aber dafür die Handlung nicht vollends in die Hand nehmen. So treibt er von Episode zu Episode. Von hier aus kann ich nur mehr die Betrachtung des inaktiven Mitfahrers als Schelm und die Analyse als Schelmenroman empfehlen.

⁴²¹ Vgl. Bartmann 1985: 135; 129.

„Ich persönlich beschreibe lieber Autounfälle“,⁴²² meint eine Erzählerstimme in *Die Kinder*. Der Roman treibt die Dysfunktionalität des Fahrens auf die Spitze. Es wäre unmöglich eine Karte von diesen Fahrten zu zeichnen. Der Defekt, der Unfall und damit der Schrecken als systemimmanente Teile der Automobilität werden zum dominanten Teil erkoren.

Parallel besteht zwar unbehindert das freie Fahren bzw. Verkehren der Sprache aber der Unfall kann als poetologische und narrative Metapher ins Zentrum der Betrachtung gerückt werden. „Ein Zwischending zwischen Fahrzeug und Fahrzeuginsassen entsteht, weil sich die beiden in einem Gekrache von Metall verbinden zu einem Wesen, (...)“⁴²³

Eine hybride Zwischendinglichkeit entsteht aus dem Zusammenschieben hoch- und trivialkultureller Elemente, der Genres, der Erzählinstanzen, der intertextuellen Verweise, der Sprachschichten und Register, der Sprachbild- und Handlungsebene, der Mythen, Motive, Handlungen und Figuren. Das Drama und der Ich-Erzähler sind interessanterweise nicht in dem Unfall verwickelt. Aber Räume und Zeiten erleiden den Unfall und werden ineinander geschoben. Kausalität und Logik sind tot. Der Unfall macht alle Konventionen und Grenzen zunichte, ebnet alles ein. Eine Aussage Virilios zur Stadtplanung lässt sich als Aussage zu den literarischen Verfahren in *Die Kinder* gegen-lesen:

„Planung ist mehr als Planierung, sie ist eine Plättung, ein Zusammenschieben, bei dem alle in Bewegung befindlichen Teile gegeneinanderstoßen und zerbrechen, Hinweise, Botschaften, Werte... aber auch Körper an Körper.“⁴²⁴

Unfall, Gewalt und Sexualität liegen in der Ästhetik des Unfalls nicht weit auseinander. Dieser Distanzverlust zwischen Gewalt und Sex wird in *Die Kinder* sprachgewaltig zelebriert und in den untoten HauptprotagonistInnen figuriert.

Die Figuren scheitern auf bzw. an (nicht) normaler Fahrt. Diese Figuren befinden sich insofern auf (nicht-)normaler Fahrt, als dass sie die Gefahr eingehen an dem nicht-normalen Leben, das sie suchen, zu scheitern. Der Drive zur Super-Normalität kann die Figuren einen Rück-Fall kosten,⁴²⁵ wie es im Falle des zweitklassigen Sportlers Gstranz, der ewigen Studentin Bichler und dem nicht wegkommenden Mutterkind Frenzel passiert. Bis auf Bichler erleben sie alle nicht nur den Unfall existenziellen Scheiterns sondern auch tödliche Autounfälle.

An der abfahrenden Mure verunglückt schließlich der ganze Ort. *Die Kinder* ist nicht nur ein Textmonstrum sondern auch – ohne damit werten zu wollen – ein Textunfall.

⁴²² *Die Kinder*: 424.

⁴²³ *Die Kinder*: 503.

⁴²⁴ Virilio 1978: 47.

⁴²⁵ Link 2003: 24.

Die Unfall-Metapher soll nicht weiter strapaziert werden denn parallel zum Unfall gibt es zirkuläre Fahrten und sogar lineare Aspekte des Erzählens. Die Fahrten, die dazu bestimmt sind zu verunglücken, kreisen quasi-topographisch um die Pension Alpenrose, aber auch um die Pension als Metonymie von Österreich und als Metapher für die Gesamtheit aller Themen aus dem Schaffen Elfriede Jelineks. Der Raum, den die Fahrten durchqueren ist aus Intertextualität gewoben.

Über diese Zirkularität hinaus gibt es eine Linearität des Erzählens „Der Erzählfluss ist ein einziger Strom, der [alles] mit sich reißt (...).“⁴²⁶

Die Zirkularität ergibt sich aus dem Umkreisen sprachlicher Bilder, welches sich zum Umkreisen von Themenkomplexen ausweitet. Sie ergibt sich aus der Wiederkehr der Bilder, Themen und Motive, der Wiederkehr, welche im Wiedergänger ihre metaphorisch-personifizierte Entsprechung findet. Die Linearität ergibt sich aus dem Fluss der Sprache, welcher zum Fluss des Erzählens anschwillt. Sie ergibt sich aus der unleugbaren Zeitlichkeit sprachlich erzeugter Musikalität.

Die (Un-)Vereinbarkeit von Zirkularität und Linearität ist nicht nur Gegenstand textimmanenter poetologischer Erklärungsangebote, wie etwa in der Figur Gstranzens, im paraphrasierten Mythos Narcissus und Echo und im geloopten Filmunfall gezeigt wurde. Sie ist auch Quell von verschiedenen Theorien und Vergleichen: An die Freudrezeption in *Die Kinder* anschließend sprechen psychologisierende Deutungen vom Alptraum und der Wiederkehr der Todesbilder.⁴²⁷ Eine intermediale Lesart könnte aber auch die Musikalität fokussieren und die Themen, Motive und Variationen als Elemente der Komposition betrachten. In ihrer Mitte stünde die Paraphrase der Büchse der Pandora und der Mure entspräche ein *finale furioso*.

Am Ende bleibt ein Zirkelschluss als Ausweg (?): „Die Katastrophe wiederholt sich und die Wiederholung ist die Katastrophe.“⁴²⁸ Nach Enzensberger charakterisiert dies das Wesen des Weltuntergangs in der Gegenwart, er ist weder singulär noch endgültig.⁴²⁹ „[W]ährend er die einen ereilt, betrachten die andern ihn auf dem Fernsehschirm.“⁴³⁰

Sowohl *discourse* als auch *story* von *Die Kinder* liefern auf ihrer *tour de force* eine umfassende Kritik der in allen Aspekten katastrophalen automobilen Techno-Kultur und erfindet dafür eine Ästhetik des Unfalls und der Dysfunktionalität. Der

⁴²⁶ Mayer/Koberg 2006: 202.

⁴²⁷ Mayer/Koberg 2006: 201.

⁴²⁸ Mayer/Koberg 2006: 206.

⁴²⁹ Enzensberger 1983: 226-228.

⁴³⁰ Enzensberger 1983: 228.

Beschleunigungskultur der Moderne wird in der Form des Textes ein subtiles, subversives Plädoyer für die Entschleunigung entgegengehalten. Umfang wie auch Komplexität des Textes erfordern eine entschleunigte Rezeption.

„Ein Text wie "Die Kinder der Toten" – zweifellos Jelineks *opus magnum* – ist ungenießbar. Man kann ihn nur in kleinen Dosen zu sich nehmen, wie eine hochgiftige Medizin, die Heilung verspricht, aber nur um den Preis des Todes.“⁴³¹

Für die Rezeption, das Lesen, gilt dieselbe paradoxe Grundsituation wie für das Fahren: Lesende wie auch Fahrende sind zugleich unbewegt und bewegt. Vor dem Buch und hinter dem Steuer sind die notwendigen Bewegungen gering, im virtuellen Raum von Texten und auf der Straße sind die Bewegungsmöglichkeiten enorm. Insofern sind Lesen und Fahren einander nah.

Runter vom Gas! Das will uns diese Prosa sagen und zwar auf umfassende Weise, d.h. sprachlich, motivisch, gegen-utopisch, mit einer Ästhetik des Unfalls und für einen weiten Geltungsbereich: es gilt nicht nur für das Lesen sondern auch existenziell für das Leben. Das ist nicht die Moral dieser Geschichte, sondern „die Ethik der Lektüre“.⁴³² In der Diktion des Textes kann diese so pointiert wiedergegeben werden: „Wenn wir nur Geduld hätten, am Rad des Schicksals rechtzeitig zu drehen, könnten wir noch die Kurve kratzen.“⁴³³

⁴³¹ Just 2007 (online).

⁴³² Vgl. Just 2007 (online).

⁴³³ Die Kinder: 43.

LITERATURVERZEICHNIS

A Primärliteratur

Der kurze Brief = Peter Handke: Der kurze Brief zum langen Abschied. Frankfurt/M.: Suhrkamp 2001

Handke (1975) 1989 = Peter Handke: *Das Öl des Weltmeisters*, in: Robert Sedlaczek, Günter Hanreich (Hg.): Freiheit mit hundert PS. Der Österreicher und sein Auto. Wien: ÖBV, Kremayr & Scheriau 1989: S. 174-178.

Der Steppenwolf (1927) 2000 = Hermann Hesse: Der Steppenwolf. Frankfurt/M.: Suhrkamp 2000.

Die Kinder = Elfriede Jelinek: Die Kinder der Toten. Reinbek bei Hamburg: Rohwohlt 2004³.

Jelinek 1997 (online) = Elfriede Jelinek: Zu „Carnival of Souls“ <http://a-e-m-gmbh.com/wessely/fgrusel.htm> (12.03.08)

Völker/Lauda 1989 = Herbert Völker, Niki Lauda: *Zippverschluss Seele. Über den österreichischen Schriftsteller Peter Handke*, in: Robert Sedlaczek, Günter Hanreich (Hg.): Freiheit mit hundert PS. Der Österreicher und sein Auto. Wien: ÖBV, Kremayr & Scheriau 1989: S. 179-180.

B Sekundärliteratur

Augé 1994 = Marc Augé: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt/M.: Fischer 1994².

Bartmann 1985 = Christoph Bartmann: ‚*Der Zusammenhang ist möglich*‘. *Der kurze Brief zum langen Abschied im Kontext*, in: Raimund Fellingner (Hg.): Peter Handke. Frankfurt/M.: Suhrkamp 1985: S. 114-139.

Barthes (1957) 2006 = Roland Barthes: Mythen des Alltags. Suhrkamp 2006.

Bauer 2003 = Kurt Bauer (Hg.): Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil. Wien u.a.: Böhlau 2003.

Beckmann 2004 = Beckmann, Jörg: *Mobility and Safety*, in: Theory, culture and society. H. 21:4/5, 2004: S. 81-100.

- Böhm 2006 = Böhm, Steffen u.a.: *Introduction: Impossibilities of automobility*, in: Steffen Böhm u.a. (Hg.): *Against Automobility*. Malden, MA u.a.: Blackwell Publishing 2006: S. 3-16.
- Borsò 2003 = Vittoria Borsò: *Die Normalisierung der Erinnerung durch Epistemologien des Gedächtnisses. Narrative Deregulierung in der neuesten spanischen und italienischen Romanliteratur*, in: Ute Gerhard u.a. (Hg.): *(Nicht) normale Fahrten. Faszinationen eines modernen Narrationstyps*. Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag der Autoren 2003: S. 207-231.
- Brusatin 2003 = Manlio Brusatin: *Geschichte der Bilder*. Berlin: diaphanes 2003.
- Casey 1997 = Roger N. Casey: *Textual Vehicles. The Automobile in American literature*. NY, London: Garland Publishing, Inc. 1997.
- Dant 2004 = Tim Dant: *The Driver-car*, in: *Theory, culture and society*. H. 21:4/5, 2004: S. 61-79.
- Edensor 2004 = Tim Edensor: *Automobility and National Identity. Representation, Geography and Driving Practice*, in: *Theory, culture and society*. H. 21:4/5, 2004: S. 101-120.
- Elm 1974 = Theo Elm: *Die Fiktion eines Entwicklungsromans. Zur Erzählstrategie in Peter Handkes Roman „Der kurze Brief zum langen Abschied“*. In: *Poetica*, H. 6, 1974: S. 353-377.
- Enzensberger 1983 = Hans Magnus Enzensberger: *Zwei Randbemerkungen zum Weltuntergang*, in: Hans Magnus Enzensberger: *Politische Brosamen*. Frankfurt/M.: Suhrkamp 1983²: S. 225-236.
- Featherstone 2004 = Mike Featherstone: *Automobility. An Introduction*, in: *Theory, culture and society*. H. 21:4/5, 2004: S. 1-24.
- Fludernik 2006 = Monika Fludernik: *Einführung in die Erzähltheorie*. Darmstadt: WBG 2006
- Foucault 1999 = Michel Foucault: *Botschaften der Macht. Der Foucault-Reader Diskurs und Medien*. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt 1999.
- Gartman 2004 = David Gartman: *Three ages of the automobile. The cultural logics of the car*, in: *Theory, culture and society*. H. 21:4/5, 2004: S. 169-195.
- Gloy 2006 = Karen Gloy: *Zeit. Eine Morphologie*. Freiburg, München: Karl Alber 2006.
- Gries/Morawetz 2006 = Rainer Gries, Andrea Morawetz: *„Kauft österreichische Waren!“ Die Zwischenkriegszeit im Medialisierungsprozess der Produktkommunikation*, in: Susanne Breuss, Franz X. Eder (Hg.): *Konsumieren in Österreich. 19. und 20. Jahrhundert*. Innsbruck, Wien, Bozen: Studien-Verlag 2006: S. 212-232.

- Grundbegriffe Kulturtheorie 2005 = Ansgar Nünning (Hg.): Grundbegriffe der Kulturtheorie und Kulturwissenschaften. Stuttgart u.a.: Metzler 2005.
- Grundbegriffe Literaturtheorie 2004 = Ansgar Nünning (Hg.): Grundbegriffe der Literaturtheorie. Stuttgart u.a.: Metzler 2004 .
- Hammer/Stieß 1995 = Carmen Hammer, Immanuel Stieß: *Einleitung*, in: Donna Haraway: Die Neuerfindung der Natur. Pimaten, Cyborgs und Frauen. Frankfurt/M.: Campus 1995: S. 9-31.
- Klenke 1997 = Dietmar Klenke: *Nahverkehr im Automobilzeitalter*, in: Hans-Liudger Dienel, Barbara Schmucki (Hg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. Beiträge der Tagung „Öffentlicher Nahverkehr“ in München, Dezember 1994. Stuttgart: Steiner 1997: S. 29-49.
- König 2003 = Wolfgang König: *Das Automobil in Deutschland. Ein Versuch über den homo automobilis*, in: Reith Reinhold u.a. (Hg.): Luxus und Konsum. Eine historische Annäherung. Münster u.a.: Waxmann 2003: S. 117-128.
- König 2000 = Wolfgang König: Geschichte der Konsumgesellschaft. Stuttgart: Steiner 2000.
- Kristeva 1982 = Julia Kristeva: *Women's Time*, in: Nannerl O. Keohane u.a. (Hg.): Feminist Theory. A Critique of Ideology. London: University of Chicago Press 1982: S. 31-53.
- Kühschelm 2006 = Oliver Kühschelm: *Konsumieren und die diskursive Konstruktion von nationaler Gemeinschaft*, in: Susanne Breuss, Franz X. Eder (Hg.): Konsumieren in Österreich. 19. und 20. Jahrhundert. Innsbruck, Wien, Bozen: Studien-Verlag 2006: S. 189-211.
- Link 2003 = Jürgen Link: *(Nicht) normale Lebensläufe, (nicht) normale Fahrten: Das Beispiel des experimentellen Romans von Sybille Berg*, in: Ute Gerhard u.a. (Hg.): (Nicht) normale Fahrten. Faszinationen eines modernen Narrationstyps. Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag der Autoren 2003: S. 22-36.
- Lischeid 2003 = Thomas Lischeid: *Wunderbare Wunschmaschinen. Transnormale Fahrzeuge und Fahrten im Umkreis des Surrealismus*, in: Ute Gerhard u.a. (Hg.): (Nicht) normale Fahrten. Faszinationen eines modernen Narrationstyps. Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag der Autoren 2003: S. 67-84.
- Marinetti (1909) 1992 = Filippo Tommaso Marinetti: *Manifest des Futurismus*, in: Corona Hepp: Avantgarde. Moderne Kunst, Kulturkritik und Reformbewegungen nach der Jahrhundertwende. München: dtv 1992²: S. 186-189.

- Marsh/Collett 1991 = Peter Marsh, Peter Collett: *Der Auto-Mensch. Zur Psychologie eines Kulturphänomens*. Olten, Freiburg im Breisgau: Walter-Verlag 1991
- Mayer/Koberg 2006 = Verena Mayer, Roland Koberg: *Elfriede Jelinek. Ein Porträt*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 2006.
- Merriman 2004 = Peter Merriman: *Driving Places. Marc Augé, Non-Places and the Geographies of England's M1 Motorway*, in: *Theory, culture and society*. H. 21:4/5, 2004: S. 145-167.
- Renner 1985 = Rolf Günter Renner: *Peter Handke*. Stuttgart: Metzler 1985.
- Risholm 2003 = Ellen Risholm: *(Nicht) normale Fahrten US-amerikanischer und deutscher Road Movies*, in: Ute Gerhard u.a. (Hg.): *(Nicht) normale Fahrten. Faszinationen eines modernen Narrationstyps*. Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag der Autoren 2003: S. 107-132.
- Roskothen 2003 = Johannes Roskothen: *Verkehr. Zu einer poetischen Theorie der Moderne*. München: Fink 2003 (=Düsseldorf, Habil.-Schrift).
- Schlösser/Schmidt-Dengler 1989 = Hermann Schlösser, Wendelin Schmidt-Dengler: *Der lange Bremsweg. Das Automobil in der Literatur – von Musil bis Handke*, in: *Freiheit mit hundert PS. Der Österreicher und sein Auto*. Herausgegeben von Robert Sedlaczek und Günter Hanreich. Wien: ÖBV, Kremayr & Scheriau 1989: S. 90-105.
- Schober 2003 = Anna Schober: *Repräsentation von Geschlecht und feministische Intervention*, in: Johanna Gehmacher, Maria Mesner (Hg.): *Frauen- und Geschlechtergeschichte. Positionen / Perspektiven*. Innsbruck, Wien u.a: Studien-Verlag 2003: S. 145-163.
- Seeber 2007 = Hans Ulrich Seeber: *Mobilität und Moderne. Studien zur englischen Literatur des 19. und 20. Jahrhunderts*. Heidelberg: Universitätsverlag Winter 2007.
- Seper 1986 = Hans Seper: *Österreichische Automobilgeschichte. 1815 bis heute*. Klosterneuburg: Orac 1986.
- Sheller 2004 = Mimi Sheller: *Automotive emotions. Feeling the car*, in: *Theory, culture and society*. H. 21:4/5, 2004: S. 221-242.
- Steffen 1990 = Katharina Steffen: *Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze*. Frankfurt/M.: Suhrkamp 1990.
- Thacker 2006 = Andrew Thacker: *Traffic, gender, modernism*, in: Steffen Böhm u.a. (Hg.): *Against Automobility*. Malden, MA u.a.: Blackwell Publishing 2006: S. 175-189.
- Thrift 2004 = Nigel Thrift: *Driving in the City*, in: *Theory, culture and society*. H. 21:4/5, 2004: S. 41-59.

- Urry 2006 = John Urry: *Inhabiting the car*, in: Steffen Böhm u.a. (Hg.): *Against
Automobility*. Malden, MA u.a.: Blackwell Publishing 2006: S. 17-31.
- Urry 2004 = John Urry: *The 'System' of Automobility*, in: *Theory, culture and society*. H.
21:4/5, 2004: S. 25-39.
- Virilio 1978 = Paul Virilio: *Fahren, fahren, fahren,....* Berlin: Merve Verlag 1978
- Virilio (1984) 2006 = Paul Virilio: *Die Auflösung des Stadtbildes*, in: Jörg Dünne (Hg.):
*Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und
Kulturwissenschaften*. Frankfurt/M.: Suhrkamp 2006: S. 261-273.

C Websites und Onlineartikel

- Just 2007 (online) = Rainer Just: *Zeichenleichen – Reflexionen über das Untote im Werk
Elfriede Jelineks*
[http://www.univie.ac.at/jelinetz/index.php/Rainer_Just:_Zeichenleichen_-
Reflexionen%C3%BCber_das_Untote_im_Werk_Elfriede_Jelineks](http://www.univie.ac.at/jelinetz/index.php/Rainer_Just:_Zeichenleichen_-_Reflexionen_%C3%BCber_das_Untote_im_Werk_Elfriede_Jelineks).
- Kastberger 2005 (online) = Klaus Kastberger: *Österreichische Endspiele: Die Toten kehren
zurück* http://www.inst.at/trans/15Nr/05_16/kastberger15.htm.

<http://www.elfriedejelinek.com> offizielle Homepage von Elfriede Jelinek.

<http://www.statistik.at> Statistik Austria online.

<http://www.univie.ac.at/jelinetz> JeliNetz des Elfriede Jelinek Forschungszentrum.

(Letzter Zugriff auf alle Seiten: 12.03.08)

ABSTRACT

[Dt.:] Diese literaturwissenschaftliche Untersuchung bemüht sich um eine umfassende Analyse des literarischen automobilen Subjekts im neuen durch das Automobil geprägten Raum-Zeit-Gefüge, exemplarisch dargestellt an Peter Handke: *Der kurze Brief zum langen Abschied* (1972) und Elfriede Jelinek: *Die Kinder der Toten* (1995). Die zentrale These postuliert einen ästhetischen und formalen Zusammenhang von Automobilität und moderner erzählender Literatur, wenn diese das Automobil inhaltlich zum Gegenstand hat. Dem liegt die sekundäre These zugrunde, welche den Zusammenhang von Motiv und Narrativ behauptet. Neben literaturwissenschaftlichen Zugängen werden interdisziplinäre Theorien der Automobilität adaptiert und verengt. Einzelne, wichtige Exkurse zu den poetischen Verfahren und zu intertextuellen Bezügen zeigen Spezifika der einzelnen Texte ohne jedoch den Rahmen der Automobilität zu verlassen. Neben poetologischen Lektüren und intertextuellen Herangehensweisen wird die Arbeit durch Fragen der *gender studies* bereichert.

Das literarische automobilen Subjekt wird entlang seiner Unterwerfung in automobilen Diskursen eingehend betrachtet. Die diskursanalytischen Kategorien der Normalisierung und Hierarchisierung bilden dabei zentrale Ansatzpunkte. In einem zweiten Schritt wird die Hybridität des automobilen Subjekts untersucht, welche sich v.a. auch in der Struktur der untersuchten Texte widerspiegelt. Die automobil geprägten Räume werden systematisiert. Das Konzept des Nicht-Ortes aber auch jenes der Liminalität helfen die Auflösung überkommener Räumlichkeit im Autoinnenraum, in der Stadt und in der Natur zu analysieren. Dem literarischen Zusammenprall verschiedener Zeit-Ideen wird ebenso nachgespürt und seine Beziehungen zur Automobilität untersucht. Der sonst viel beachteten Ebene der Motive und Symbolik des Automobils kommt hier nur eine sekundäre Stellung zu. Die Auto-Bilder werden zunächst im Kommentar zu den Zitaten betrachtet, dann zusammengefasst und mittels eines Modells zur Produktkommunikation systematisiert. All jene Befunde, die über die Realität der Automobilität hinaus verweisen, finden besondere Beachtung.

Die an den Texten sehr nah verlaufende Arbeit wird schließlich in einer Beschreibung der Narrative abstrahiert. In der Abstraktion wird der Einfluss der Automobilität auf das Erzählen gezeigt. Die Synthese, welche die Ebene des Inhalts in Richtung der Form verlässt, bringt zudem die unterschiedlichen Zugänge der Texte zum Phänomen der Automobilität auf den Punkt. Linearität, Funktionalität und Zitate narrativer Muster strukturieren *Der kurze Brief zum langen Abschied*; Zirkularität, Dysfunktionalität und Entschleunigung strukturieren *Die Kinder der Toten*.

[Engl.:] This literary studies thesis tries to give a comprehensive analysis of the literary automobile subject moving in a new space-time structure, which itself is formed by the automobile. The objects of examination are Peter Handke: *Der kurze Brief zum langen Abschied* (1972) und Elfriede Jelinek: *Die Kinder der Toten* (1995). The crucial thesis examines the interrelation of automobility and modern narrative literature in texts dealing with automobiles. The secondary thesis of the connection of motives and narratives forms the basis of the main thesis. Additionally to literary studies approaches, interdisciplinary theories of automobility are adapted and narrowed. Several important digressions concerning poetical and intertextual methods show the specifics of each text without losing sight of automobility. Aspects of gender studies add to poetological readings and intertextual approaches.

First, the literary automobile subject is examined along its subjection by discourses of automobility. Thus, the discourse analysis concepts of normalization and hierarchisation take a key position. Second, the hybridity of the automobile subject and its reflection in the structure of texts is analysed. Third, space as formed by automobility is systematically arranged along the concepts of non-places and liminality. Fourth, the collision of different ideas of time as represented in the texts is described and related to automobility. The aspect of automobile imagery, which usually attracts the most part of attraction, has a minor position. Extra regard is paid to all findings going beyond the reality of automobility.

Finally, the results of the close reading part are led into a higher level of abstraction that shows the influence of automobility on the narratives of the texts and their esthetical form; that leads to a concise description of the texts' different approaches to the phenomenon of automobility. *Der kurze Brief zum langen Abschied* is structured by linearity, functionality and quotations of narrative patterns, whereas *Die Kinder der Toten* is structured by circularity, dysfunctionality and slowdown.

BIOGRAPHISCHE NOTIZ

1982 geboren in Neunkirchen, Niederösterreich.

2001 Matura am humanistischen Gymnasium Sachsenbrunn in Kirchberg am Wechsel.

Fremdsprachen: Englisch, Französisch, Latein.

WS 02 Beginn der Studien Lehramt Deutsch / Englisch und Kunstgeschichte an der Universität Wien.

WS 03-WS 07 Lehramtsstudium Deutsch / Geschichte, Sozialkunde, Politische Bildung, ebd.

WS 05 Auslandssemester an der University of Sussex, Brighton, UK.