

Bücher

Die Kunst der Seherin

Nelly Sachs (1891 bis 1970) hat das erste berührende Wort. „Ich habe Schweden sehr lieb gewonnen, und es hat uns gerettet, aber auf Erden ist kein Ort mehr, ich hab' keinen Ort mehr auf der Welt“, sagt sie in elegischem Singsang. Ihr Werk präsentiert in diesem vorbildlich gemachten Hörstück andere. Die Gedichte, etwas forsch gelesen von der Schauspielerin Katharina Marie Schubert, werden interpretiert von Aris Fioretos, dem klugen Sachs-Herausgeber. Er erklärt, wie sich ihre Texte veränderten, als sie mit der Mutter vor den Nazis von Berlin nach Schweden floh, welche Dichter sie beeinflussten. Hans Magnus Enzensberger verwaltet ihren literarischen Nachlass, er merkt an, Nelly Sachs sei eine Seherin gewesen, und sie habe vorzüglich gekocht. Die CD animiert zum Lesen und zum Besuch der Sachs-Ausstellung im jüdischen Museum noch bis 27. Juni in Berlin. (golo)



Nelly Sachs: Schriftstellerin Berlin/Stockholm. Speak low, Berlin. 1 CD. 18,90 Euro
★★★★★

Facettenreich

Es ist schon erstaunlich, was Stefan Kaminski mit seiner Stimme anstellen kann. Scheinbar mühelos schlüpft er in jede Rolle der klassischen King-Kong-Geschichte – sei es die schöne, aber erfolglose Schauspielerin Anne oder den skrupellosen Regisseur Karl Denheim. Jede Figur erhält ihre Eigenheiten und ihren Charakter. Und so wird die wohlbekannte Geschichte vom großen Affen zum Hör-Erlebnis. Und hier liegt das Problem. Denn trotz der guten Unterhaltung lässt einen das Gefühl nicht los, dass man das Wichtigste eigentlich verpasst: die Show auf der Bühne. Denn vieles, was der Zuhörer nur als Geräuschkulisse von dem Live-Mitschnitt wahrnimmt, wäre vermutlich sehr sehenswert und komisch. Zumindest lassen die Lacher im zuschauenden Publikum darauf schließen. Zurzeit interpretiert Stefan Kaminski übrigens den „Ring der Nibelungen“ von Richard Wagner in Berlin. (rh)



Kong! Von und mit Stefan Kaminski. Bastei Lübbe, Köln. 1 CD. 9,99 Euro
★★★★★

Der Gedankenleser

Ein Mann wird vom Blitz getroffen. Er überlebt, besitzt nun aber eine Eigenschaft, um die man ihn nur im ersten Moment beneiden mag: Er hört, ob er es will oder nicht, was seine Mitmenschen über ihn denken. Plötzlich erfährt Arne Stahl, Mitte 40 und Journalist, was seine Frau Anne von ihm hält. Mit so viel schonungsloser Offenheit konfrontiert, droht Arnes Leben aus den Fugen zu geraten. „Der Gedankenleser“ ist ein gutes Buch und ein hörenswertes Hörbuch. Vermutlich ist es kein Zufall, dass die Geschichte von dem Fernsehmoderator und menschlichen Kummerkasten Jürgen Domian stammt: Nacht für Nacht bekommt der Telefon-Talker die Gedanken seiner Mitmenschen zu hören. Nur eine Stilkritik sei erlaubt: So ganz scheint Domian seinem Text nicht zu trauen, sonst käme er mit weniger Eigenschaftswörtern aus. Der Gedanke wird den Autor kaum aus der Bahn werfen. (hör)



Jürgen Domian: Der Gedankenleser. Gelesen vom Autor. Random House Audio. 4 CDs. 19,95 Euro
★★★★★

Interne Ermittlungen

17 Fälle hat Ian Rankin seinen Ermittler John Rebus lösen lassen, was ihn zu einem der führenden Krimiautoren Großbritanniens machte. Jetzt hat er in „Ein reines Gewissen“ seinen neuen Ermittler Malcolm Fox angesetzt. Das Besondere: Fox gehört zur Abteilung Interne Ermittlungen, muss also dem möglichen Fehlverhalten seiner Kollegen auf die Schliche kommen. Als wäre dies nicht schon unangenehm genug, wird er hier nur benutzt, um von noch komplexeren Verbrechen als Kinderpornografie abzulenken. Und während Fox zunehmend von der Unschuld des angeblich Schuldigen überzeugt ist, gerät er selbst unter Verdacht und kann nur knapp seinen Kopf aus der Schlinge ziehen. Heikko Deutschmann liest ohne größere Dramatik, überlässt die zunehmende Spannung ganz dem Text, hebt und senkt lediglich die Stimme als Geschlechterunterscheidung. (dl)



Ian Rankin: Ein reines Gewissen. Mit Heikko Deutschmann. Random House Audio. 6 CDs. 24,95 Euro
★★★★★

6000 Kilometer durch zwölf Länder

Auf der Allgäu-Orient-Rallye können Motorsportverrückte zeigen, dass Sandstürme und 18-Stunden-Etappen sie kaltlassen

Vor wenigen Tagen ist die Allgäu-Orient-Rallye, eine der wohl kuriossten Motorsportveranstaltungen der Welt, zu Ende gegangen. Unser Autor war bei der 6000-Kilometer-Tour mit dabei.

VON WALTHER ROSENBERGER

Gerade hat uns ein Linienjet am Flughafen ausgespuckt, und jetzt sitze ich im Auto und fahre durch die Straßen Stuttgarts. Kein Schlagloch, keine Hitze, kein Dreck, keine spielenden Kinder auf den Straßen, denen es in letzter Sekunde auszuweichen gilt. Nirgends Sand. Nur mäßiger Verkehr.

Wer an der Allgäu-Orient-Rallye teilnimmt, bucht das Kontrastprogramm zur schwäbischen Idylle mit ihren aufgeräumten Vorgärten und grünen Parks. Die Veranstaltung ist wohl eine der kuriossten Freizeitbeschäftigungen, die sich angehende Mochtegnabenteurer derzeit für wenig Geld leisten können. Jedes Jahr führt sie rund 500 „positiv Verrückte“ (Originalton der Veranstalter) vom grünen Oberstaufen im Allgäu in die jordanische Millionenmetropole Amman. Dazwischen liegen knapp 6000 Kilometer Landstraßen und Schotterpisten, teils schwer bewachte Grenzen, allerlei Zwischenfälle, viele Schlaglöcher und noch mehr Sand. In ihrer Werbung für die Veranstaltung – die eigentlich keine Werbung braucht, weil sie immer sofort ausgebucht ist – schreiben die Organisatoren, die Rallye sei eines der letzten automobilen Abenteuer dieser Welt. Irgendwie stimmt das auch. Denn anders als professionelle Motorsportereignisse wie die Paris-Dakar oder die allwöchentlichen Oldtimer-Wettbewerbe, bei denen der letzte Wagen im Feld stets der Abschleppdienst ist, ist die Allgäu-Orient eine Rallye ohne Netz und doppelten Boden.

Zeitmangel entlang der Strecke – der ewige Begleiter

Nach dem Start von einer Bretterrampe im Festzelt der Freiwilligen Feuerwehr Oberstaufen ist jedes Team auf sich allein gestellt. Wer sich zwischen Dalmatien und Damaskus verfährt, fährt eben ein bisschen länger, und wer sein Auto in den Graben setzt, der kriegt es entweder selbst wieder flott oder muss bei einem seiner Teamkollegen zusteigen und die restliche Strecke im voll besetzten Wagen zurücklegen. Nicht gerade ein Spaß bei bis zu 50 Grad Außentemperatur und 18-Stunden-Etappen.

Als wir in Oberstaufen mit unseren Autos auf jener Bretterrampe im Festzelt stehen, zeigt das Thermometer 19 Grad, und die 18-Stunden-Etappen liegen allesamt noch vor uns. In den letzten Monaten ist unser normales Leben immer weiter in Richtung dieser Rampe gedriftet, auf der jetzt im Minutentakt schrottreife Youngtimer auf ihre letzte Reise Richtung Arabien starten.

Überall in der Republik haben wir uns Autos zusammengekauft. In Stuttgart, Dresden, Mannheim, Ulm. Alte Schüsseln, mindestens 340 000 Kilometer auf dem Tacho, keine teurer als 1111 Euro, wie es das Reglement der Rallye vorschreibt. In wochenlanger Arbeit haben wir die 20 Jahre alten Kombis mit Hilfe von Daimler-Profis technisch aufgemöbelt und ihren 80er-Jahre-Wohnzimmer-Charme mit viel bunter Folie in Rallyeoptik verwandelt. Jetzt ist es so weit: Wir treten auf Gas.

Der härteste Teil der Rallye geht durchs vertraute Europa. Um die Strecke von Oberstaufen nach Istanbul in der vorgeschriebenen Zeit zu schaffen, müssen die Teams jeden Tag mindestens 550 Kilometer zurücklegen. Was auf deutschen Autobahnen einer Spazierfahrt gleicht, ist auf den Hoppel-Highways des Balkan eine Ochsentour.

Immer haben wir zu wenig Zeit. Am ersten Tag fahren wir 15 Stunden, am zweiten 16 und am dritten mehr als 18, und nie legen wir dabei mehr als 650 Kilometer zurück. Meistens steigen wir morgens um 8 Uhr in unsere Autos und stellen die Motoren tief in der Nacht wieder ab. Dazwischen liegen etliche Grenzübertreite. Mal stehen wir eine Stunde, mal viereinhalb. Nicht selten ist Bakschisch fällig. Ökosteuer oder Einreisegeld, heißt das dann. Das ewige Warten zerrt an den Nerven. Denn eines ist klar: Je tiefer wir in den Balkan vordringen, desto schlechter werden die Straßen und desto mehr werden wir ausgebremst. In Albanien – zweifellos das trostloseste Land entlang der ganzen Strecke – brauchen wir für gut 30 Kilometer vier Stunden. Joggen wäre schneller.

Der Kombi als Wohn-, Schlaf- und Esszimmer

Alles muss sich in dieser Phase dem nachgiebigen Zeitdiktat des Streckenbuchs unterordnen. Unsere hochtrabenden Pläne, hier einen Abstecher ins Hinterland zu machen und dort ein bisschen Kultur zu tanken, haben wir schon früh begraben. An einigen Tagen reicht die Zeit nicht einmal für ordentliches Essen. Das meiste wird direkt im Auto verzehrt und mit einer Dose Red Bull hinuntergespült. Fast Food? Bei Tempo 120 auf dem Beifahrersitz bekommt es seine wahre Bedeutung.

Unser Leben? Es findet fast ausschließlich im Auto statt. Die Kombis sind Fortbewegungsmittel, Wohn- und Schlafzimmer, Speisekammer, Schutzräume bei Nacht und Werkstatt in einem. Die gleißende



Alle heil: Unser Team, die Benztown-Beduienen, mit ihren Autos nach der Schlussetappe Fotos: B.-B.



Fröhlicher Händler in einem Suk in Damaskus



Jordanien: Sandsturm auf dem Wüstenhighway



Zeltlager der Rallyeteilnehmer im Wadi Rum



Normaler Schwerlastverkehr in der Türkei

Info

Von Oberstaufen nach Amman



- Die Allgäu-Orient ist eine Rallye für Laien mit schmalen Budget. Kein Auto im Feld darf mehr als 1111 Euro kosten. Für Übernachtungen entlang der Strecke dürfen nicht mehr als 111 Euro ausgegeben werden. Wer Navigationssysteme benutzt, auf Autobahnen fährt oder Fahren für Abkürzungen nimmt, wird disqualifiziert.
- Die Rallye steht unter der Schirmherrschaft der Vereinten Nationen. Die Autos der Teilnehmer werden am Ende der Veranstaltung gespendet. Der Erlös finanziert karitative Projekte, etwa eine Beduinenkäserei. Zusätzlich transportieren die Teams Hilfsgüter.
- Bei der Streckenwahl sind die Fahrer vollkommen frei. Die meisten Teilnehmer durchqueren den Balkan zentral und fahren durch Kroatien, Serbien, Bulgarien und Griechenland. Andere halten sich nördlich und nehmen Ungarn und Rumänien mit. Wir führen die längste, aber landschaftlich schönste Strecke entlang der Adriaküste. Eines der Highlights: Montenegro mit seinen wunderschönen Buchten. (wro)

Sonne weckt uns morgens, und wenig später sitzen wir am Steuer. Wir essen während der Fahrt, wir schlafen während der Fahrt, und wir kommunizieren während der Fahrt über Funk. Nur zum Tanken schälen wir uns aus den Sitzen.

In der Hitze der syrischen und jordanischen Wüste kleben die Kleider nach fünf Minuten am Körper. Die Klimaanlage sind längst defekt, und durch die offenen Fenster wirbelt den ganzen Tag Staub ins Innere. Er legt sich auf die Haut und verkrustet dort zu einem zähen Film. Doch wo duschen? Erst wenn die Temperaturen am späten Nachmittag abrupt fallen, wird es besser.

Abends räumen wir die vollgestopften T-Modelle aus und legen uns in den Kofferraum, den wir zur Liegefläche umgebaut haben. Wo wir die Nacht verbringen, bestimmt meist der Zufall. In Slowenien wachen wir vor dem massiven Eichentor eines Schlosses auf, ein anderes Mal kampieren wir direkt neben einer Schnellstraße, und einmal finden wir im anatolischen Hochland eine gluckernde Quelle, an der wir um Mitternacht die Autos abstellen.

Wilde Länder, sanfte Menschen abseits der Touristenrouten

Nur manchmal bleibt abseits der Piste Zeit, die Länder und ihre Menschen kennenzulernen. In diesen Momenten wird klar, dass das, was man hierzulande in den Nachrichten sieht, nicht immer die ganze Wahrheit erzählt. Je wilder die Länder, durch die wir kommen, desto sanfter scheinen uns die Menschen. Wer in Syrien – immerhin „Schurkenstaat“ und Erzfeind der USA – auf Hilfe angewiesen ist, bekommt sie meist sofort und ohne Bedingungen. Als wir uns einmal – weit nach Einbruch der Dunkelheit – in der syrischen Metropole Salamiya heillos verfransen, dauert es eine Minute, bis sich zwei Jugendliche auf ihr Moped schwingen und uns eine halbe Stunde kreuz und quer durch das Gewirr der Gassen leiten. Bezahlung? Nein, danke! Inshallah.

Je länger die Rallye geht, desto mehr grenzt es für uns an ein Wunder, dass wir bisher heil durchgekommen sind. Vor dem Aufbruch waren wir uns sicher, dass mindestens einer unserer Kombis irgendwo auf der Strecke den Geist aufgeben würde. Unseren Pessimismus stützten wir dabei auf die Aussage eines Daimler-Mechanikers, der auf die Frage, ob Fahrwerk und Motor seines heiser röhelnden Patienten durchhalten würde, mit „Wahrscheinlich bricht er euch zusammen“ antwortete. Damals richteten wir uns darauf ein, an irgendeinem der zahlreichen Alpenpässe Österreichs oder in den fernen Weiten Kappadokiens einen Motorplatzer zu erleiden.

Tatsächlich geschah nichts, bis zu jenem Tag, als wir irgendwo, vielleicht 200 Kilometer hinter Istanbul, an einer roten Ampel standen und im Rückspiegel der Rallye-Wagen eines gegnerischen Teams auftauchte. Dem dann folgenden Kavalleriestart fielen große Teile unseres Motor-Kühlsystems zum Opfer. Aus dem Auspuff stieg weißer Rauch auf. Habemus ein Problem!

Dass wir nicht liegengeblieben, war der Fachwerkstatt zu verdanken, die nach einer hektisch durchgeführten Notreparatur einige Kilometer weiter vor uns auftauchte. Gerettet! Erst Hunderte Kilometer weiter begannen sich die arg beanspruchten Stoßdämpfer unseres Autos zu verabschieden, und immer wieder mal platzte bei voller Fahrt ein Reifen. Ansonsten blieben die Kombis aber heil. Und innenrin auch wir.

Alles auf Risiko beim Finale in der Wüste

Andere traf es härter: Kaum gestartet, war es für ein gegnerisches Team auch schon wieder vorbei: Achsschenkelbruch mit anschließendem Totalausfall. Und kurz nach der jordanischen Grenze führen zwei Rallyepiloten bei Nacht ungebremst über jene tückischen Geschwindigkeitsbegrenzer, die im Orient den chaotischen Verkehr entschleunigen sollen. Die rund zehn Zentimeter hohen Schwellen erfüllten ihre Aufgabe mit Bravour. Zwei geplatzte Ölwanne bedeuteten das Aus für das Team. Insgesamt blieben dieses Jahr von 262 Fahrzeugen aber nur 15 liegen. Ein Top-Ergebnis, wie Rallyeleiter Wilfried Gehr bemerkt. Verletzungen bei den Fahrern gab es nicht.

Pannen und ölige Finger – am letzten Tag ist das alles egal. Die Königsetappe der 6000-Kilometer-Schinderei steht an – die Geschwindigkeitswertung auf einer ausgemusterten Kamelrennbahn mitten in der jordanischen Wüste bei Wadi Rum. Endlich ist die Rallye wirklich Rallye, sind Verkehrsregeln unwichtig. Der Boden ist hier hart und topfeben. Fahrfehler werden nicht mit fatalen Unfällen, sondern höchstens mit sanften Drehern um die eigene Achse bestraft. Auf dem acht Kilometer langen Parcours drücken die Teams aufs Gas. Jaulende Drehzahlbegrenzer sind ein untrügliches Zeichen, dass auf das Material jetzt keine Rücksicht mehr genommen wird. Nach jedem Durchgang hängen Staubwolken in der Luft, die erst Minuten später von Wüstensand wieder verschluckt werden. Gas geben – lenken – bremsen. Immer wieder. Auf der Rennbahn entscheidet sich an diesem Tag, wer das echte Kamel nach Hause nimmt, das dem Sieger der Allgäu-Orient zusteht.

Unser Team geht leer aus. Nicht so schlimm! In den aufgeräumten Vorgärten von Stuttgart hätte sich der Wüstenbewohner sowieso nicht wohlfühlt.