

KLEINER STIMMUNGS-ATLAS
IN EINZELBÄNDEN



KEVIN RITTBERGER

»ARGLOSIGKEIT«

ARGLOSIGKEIT

KEVIN RITTBERGER

ARGLOSIG- KEIT

Alphabet für Anti-Anthropofugale

Textem Verlag

INHALT

Kleiner Stimmungs-Atlas in Einzelbänden
 Hg. Jan-Frederik Bandel, Nora Sdun
 Gestaltung: Christoph Steinegger/Interkool
 Bd. 12 – A: Arglosigkeit, Kevin Rittberger

© Textem Verlag, Hamburg 2016
 Druck: Druckhaus Köthen
 ISBN: 978-3-941613-91-1
www.textem-verlag.de

A	Auto	9
B	Belohnung: buen vivir	15
C	Candide oder Wunderbare Menschen	27
D	Dé-coll/age	31
E	Enclosure Riots (& Empathie, verdammt!)	33
F	Familie	39
G	Gauche	41
H	Hub	45
I	Illichs Konvivialität	47
J	Joy (feat. Joy Kristin Kalu)	49
K	Kommunismus	55
L	LIEBE	59
M	Mutual Aid	61
N	Neotenie	63
O	Ontology of Unknowability	69
P	Prekäre Paradiese	71
Q	Quad (nach Beckett)	85
R	Rien faire comme une bête	95
S	Spukhafte Fernwirkung und stotternde Selbstorganisation	99
T	Tao	109
U	Übungssysteme	111
	Unterbruch: Warum nun sicher nicht VOLK kommt	115
V	(Theater der) Vorahmung	117
W	Wiederkehr	125
	Anagramm (anstelle XYZ und LIEBE)	135



Die Geburt der revolutionären Automobilisierung aus dem Geiste des Malchiner Schlossers Siegfried Marcus

Zur Zeit der europaweit isolierten Pariser Commune von 1871 feilt der Mechaniker Siegfried Marcus aus Malchin, Mecklenburg, an der Automobilisierung der Menschheit. Die Erfindung der Automobilisierung ist zugleich die Erfindung der Karbonisierung der Luft, wofür Marcus 1865 sein erstes Privileg erteilt bekommt. Wie lange würde es nun noch dauern, bis das erste Auto in Serie ginge, wie lange, bis es für jeden erschwinglich wäre?

Wäre die landesweite, gar europaweite Miteinbeziehung der Arbeiter und Kleinbauern, die Kommunen von Marseille und Narbonne in die Pariser Revolution möglich gewesen, wäre das Auto um eine Haaresbreite früher erfunden worden? Hätte sich eine motorisierte Nationalgarde nicht wesentlich besser gegen die Kavallerie der Versailles-Armee zur Wehr setzen können? Hätte man nicht solidarische und agitierte Genossen von jedem beliebigen Punkt schnell nach Paris befördern können, als die Kommune zu kippen drohte? Hätten sich die Pariser Genossen vor der erfolgreichen Konterrevolution durch Thiers (& Bismarck) nicht mithilfe der neuen Kraftfahrzeuge mit den Deklassierten aller Länder (zumindest aller Europäer) vereinigen können, um fünf Monate nach der deutschen Kaiserkrönung in Versailles die europä-

weite Konföderation der Kommunen auszurufen? Zwei Jahre nach Gründung der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei hatte August Bebel nach ersten Massenstreiks im Ruhrgebiet ja auf die Reichweite der Kommune hingewiesen, nämlich »dass der Kampf nur ein kleines Vorpostengefecht ist, dass die Hauptsache in Europa uns noch bevorsteht, und dass, ehe wenige Jahrzehnte vergehen, der Schlachtruf des Pariser Proletariats: Krieg den Palästen, Friede den Hütten, Tod der Not und dem Müßiggang der Schlachtruf des gesamten Proletariats sein wird!«.

Wie viele Fahrzeuge hätte der gelernte Schlosser aus Malchin, der seinen Lebensunterhalt durch Anmeldung von zeitlebens rund einhundertdreißig Patenten bestritt, bereitstellen können? In Deutschland hatte die Hochindustrialisierung eben erst begonnen, wer hätte also für massenhaften Nachschub sorgen können? Der Essener Kanonenkönig kümmernte sich 1860 bis 1870, also zwischen dem Deutsch-Dänischen, dem Deutsch-Deutschen und dem Deutsch-Französischen Krieg zunächst um die Herstellung von Artilleriegeschützen. Und wie, wenn nicht motorisiert, hätte man den Essener Kassenschlager, die 1,8 Tonnen schweren Krupp-Feldkanonen vom Typ C/67, transportieren sollen, um die Kommune zu verteidigen? Und warum überhaupt Personenkraftwagen, warum nicht einen großen Omnibus für vier- bis fünfhundert Kommunarden herstellen, den man zur Not angesichts der Konterrevolution gleich einem Trojanischen Pferd aus der Kommune herausfahren könnte, um sich neu zusammensetzen? Marcus, nach einer Mechanikerlehre

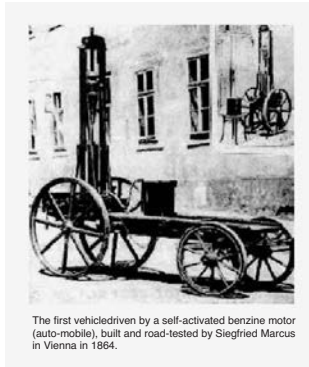
bei Werner Siemens in Berlin beschäftigt, bevor er vor dem preußischen Militärdienst nach Wien floh, hätte die guten Nachrichten im Falle eines Überlebens der Kommune per Telegraf zumindest bis nach Kalkutta verbreiten können. »So schwebte das Wort ›Kommune‹ auf aller Lippen« (Peter Kropotkin).

Noch war die 150 Jahre später der Menschheit zum ökologischen Verhängnis werdende »gesellschaftliche Ideologie des Autos« (André Gorz) nicht geboren, die in Malchin ihren Ursprung nehmen sollte. Vielleicht hätte ein Malchiner Urauto im Dienste der Revolution (Open Source) der Menschheit von vornherein einen anderen Dienst erwiesen. Unter anderen Umständen, gesetzt die Automobilisierung wäre nicht a priori zum individuellen Statussymbol der bürgerlichen Konsumgesellschaft geworden: Auch die These vom Anthropozän wäre Makulatur.

Womöglich hätte der verzweifelte, vom Geist der Kommune beseelte Marcus von Wien nach London geschrieben, an den Maler, Architekten, Kunstgewerbler, Dichter, Ingenieur und Drucker William Morris. Dieser hatte gerade das Kapitel »The Death of Paris« innerhalb des Langgedichts *The Earthly Paradise* abgeschlossen. Noch bevor Morris den Brief des Malchiners ein zweites Mal gelesen hätte, wäre ein Entschluss sicherlich gefasst gewesen:

»What is the object of Revolution? Surely to make people happy. And happiness without happy daily work is impossible. And what is the reward of labour? The reward of labour is life. Is that not

enough? So we need to talk about labour, life, sociality and last but not least revolution, so finally, alter our societies' time regime in a fundamental way! Sleep eight hours! Work four! Take care for the kids or the elderly takes another four, and so does our political education and our love of life! Here we are, 24 hours a day.«



Malchin:

Eine alternde Stadt, deren Baustrukturen und Wohnräume vergangenen Standards entsprechen. Eine verarmende Stadt, deren finanzielle Möglichkeiten durch fehlenden Tourismus und wirtschaftliche Infrastruktur immer geringer werden. Und eine schrumpfende Stadt, deren Kinder aus Mangel an gut bezahlten Arbeitsplätzen in umliegende Großstädte verziehen. Wie viele kleine Städte an der Mecklenburgischen Seen-

platte ist auch Malchin vom demografischen Wandel und strukturellen Veränderungen der vergangenen zwanzig Jahre betroffen.

Wer nun »Stillstand statt Fortschritt« vermutet, irrt – die Stadt lernt aus ihren Defiziten und nutzt die strukturschwache Lage zu ihrem Vorteil: In den umliegenden Ökosystemen werden klimafreundliche Alternativen der regenerativen Energieversorgung und ökologischen Landnutzung geschaffen. Malchin setzt so schon jetzt eigene Standards für die Energieverwendung. Im Wettbewerb »Zukunftsstadt« möchte die Stadt diese ersten Umbrüche ausbauen und weitere Visionen für ein »Gutes Leben 2030+ in Malchin« entwickeln.

<http://www.wettbewerb-zukunftsstadt.de/teilnehmende-kommunen/malchin.html>

BELOHNUNG: BUEN VIVIR

»... and whether I was walking, or sitting, or lying down, I could not tell.«

(William Morris, *News from Nowhere*,
London 1993, S. 142)

... um 6 uhr aufgestanden, haben wieder einmal fast das auto ruiniert, ein dicker stein lag auf dem weg, der zwischen die reifen geraten ist und mit sicherheit schaden angerichtet hat. läuft öl aus? auspuff futsch? don't be gentle to a rental. vorher bereits konnten die straßen nicht mehr schlechter werden, höchstens steiler, nahezu unüberwindlich für unseren motor, der gemessen an der kraft von vier rädern, die wir uns wünschten, relativ antriebslos war. haben nach und nach drei leute auf dem ca. eineinhalbstündigen weg per anhalter mitgenommen. die meisten haben stark nach schaf und landarbeit gerochen. dicke hände, eingetunkt in erdige substanzen, von derber sonne getönt. nur einer wollte mit zu nguilletun, der größten spirituellen zusammenkunft der mapuche in ganz südamerika.

ich saß am steuer und war halb benommen, zugleich fahrig, da ich nur zwei stunden geschlafen hatte, mit flauem magen. als wir ankamen, hat es schon kilometer weit nach feuerholz gerochen. ein qualm lag über dem tal von reigolil, einem dorf hinter dem vulkan cuburgua-huelemolle, das normalerweise drei seen umfasst. die sonne war noch nicht über den berg

gekommen. wir sahen eine art baracken- oder hütendorf, das ca. einen umfang von 500 metern haben musste. vor den hütten, die kreisförmig verbunden waren, lagen berge von feuerholzscheiten. autos dürfen hier auf der ebene nicht parken, viele pferde waren zu sehen, die überall angebunden waren, alte holzkarren mit pferdegespannen standen herum, die meisten mit rädern aus stein oder holz. wir waren unsicher, ob wir nicht in eine andere zeit gefahren waren, fühlten uns fehl am platz, waren gleichzeitig froh und voller vorfreude, der einladung gefolgt zu sein. einen tag zuvor hatte die köchin eines traditionellen restaurants in curarrehue, die uns eine cabaña innerhalb eines öko-tourismus-bauernhofes empfohlen hatte, sich noch sehr gewundert, dass wir überhaupt eingeladen waren, da es sich doch um den ersten von insgesamt drei tagen handelte und der erste tag eigentlich nur für den engsten kreis der mapuche und die obersten der comunidades vorbehalten sei, den lonkos, weichafes, werkens und machis, der zweite und dritte sei dann am ehesten für besucher offen, aber eigentlich auch das nicht, denn tourismus sei völlig ausgeschlossen. sie selbst dürfe erst am dritten tag kommen. wir wurden über das ritual und die regeln aufgeklärt. man dürfe keine fotos machen, sich nicht vom platz bewegen, nur lange kleidung tragen, die den körper bedeckt, und vor allem: man dürfe nichts ausschlagen, was einem angeboten werde. wir wussten ja bereits, dass pferde gegrillt werden würden, deren verzehr eine heilige wirkung beigemessen wurde.

nun waren wir also angekommen, setzten uns erst einmal hin, nachdem wir neftali, weichafe und werken, kriegler und sprecher seiner comunidad, unser gastgeber sozusagen, in stiller andacht vorgefunden hatten, in einer der parzellen, unter einem dach von zweigen, die über die insgesamt 140 parzellen des kreisförmigen verhaues gelegt worden waren. es war nur beinahe ein geschlossener kreis, nach einer seite hin waren zwanzig, dreißig meter offen, in richtung des bevorstehenden sonnenaufgangs. hier konnte die sonne gleich eintreten. dort sahen wir auch eine anzahl von ca. 30 pferden samt reitern stehen. zwei davon trugen fahnen, die an langen colihuestangen, eine art bambus, befestigt waren, eine blau, eine gelb. die blaue bedeutete den himmel, die gelbe die sonne, wie wir später erfuhren. in der mitte des rondells, im zentrum des platzes also waren die opfergaben, die alle beteiligten, es mussten ungefähr eintausend sein, vor sonnenaufgang niedergelegt hatten. da waren außerdem drei große colihuerohre – eben die chilenische bambusart: der kern ist nicht hohl, das macht sie noch robuster –, deren blätter emporragten, drumherum waren mehrere schafe angekettet, die blökten. neftalis frau war untröstlich, als wir ankamen, und erzählte sogleich, dass sie ihre opfergabe vergessen hatte. man hatte die ganze nacht über diskutiert, an der glut des feuers sitzend, über die neusten landnahmen des forstwirtschaftskonzerns, den heimlichen coup des saatgutmonopolisten, die nächsten staudammprojekte der multinationalen. so saßen wir also und neftalis familie fand sich nach und nach ein,