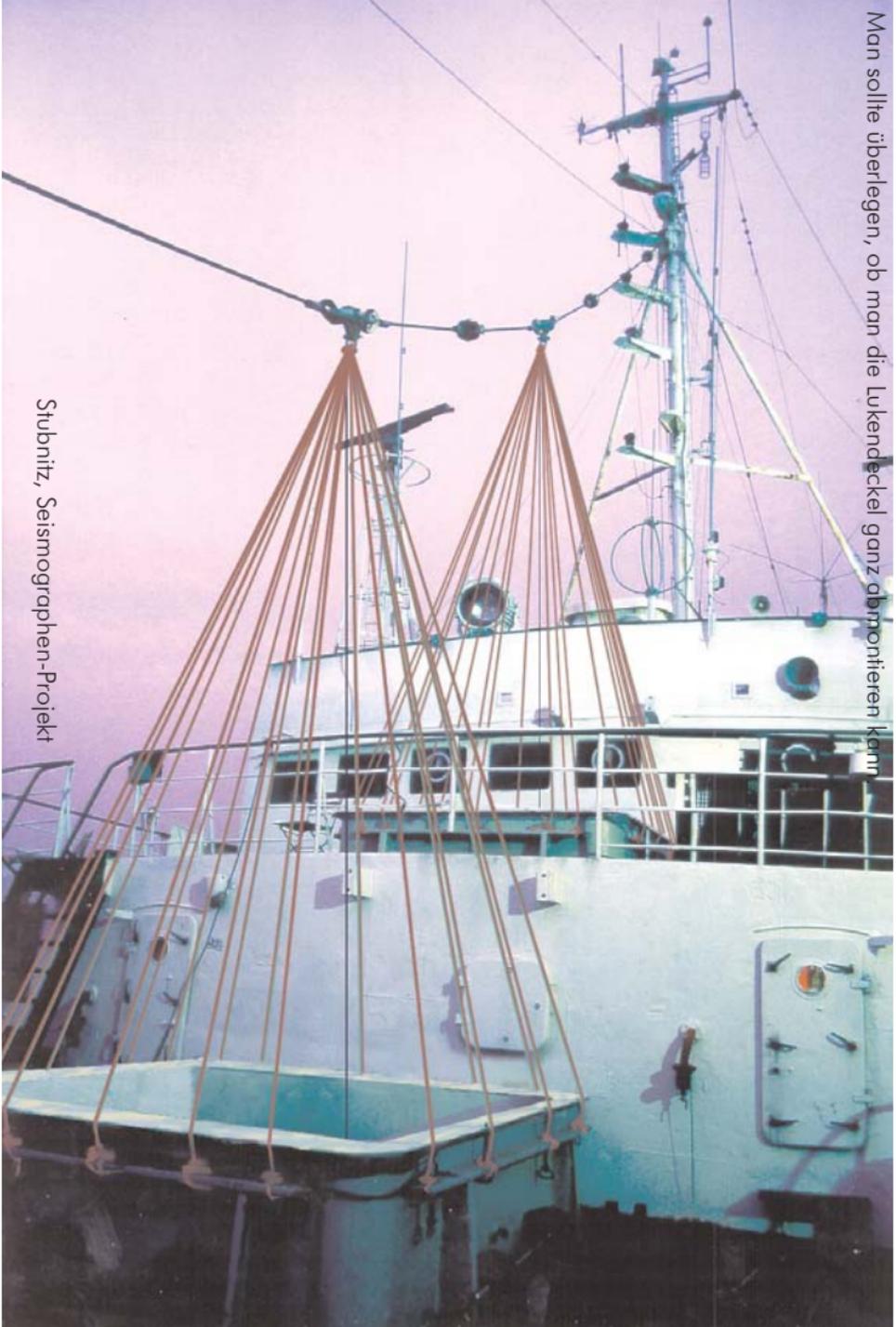


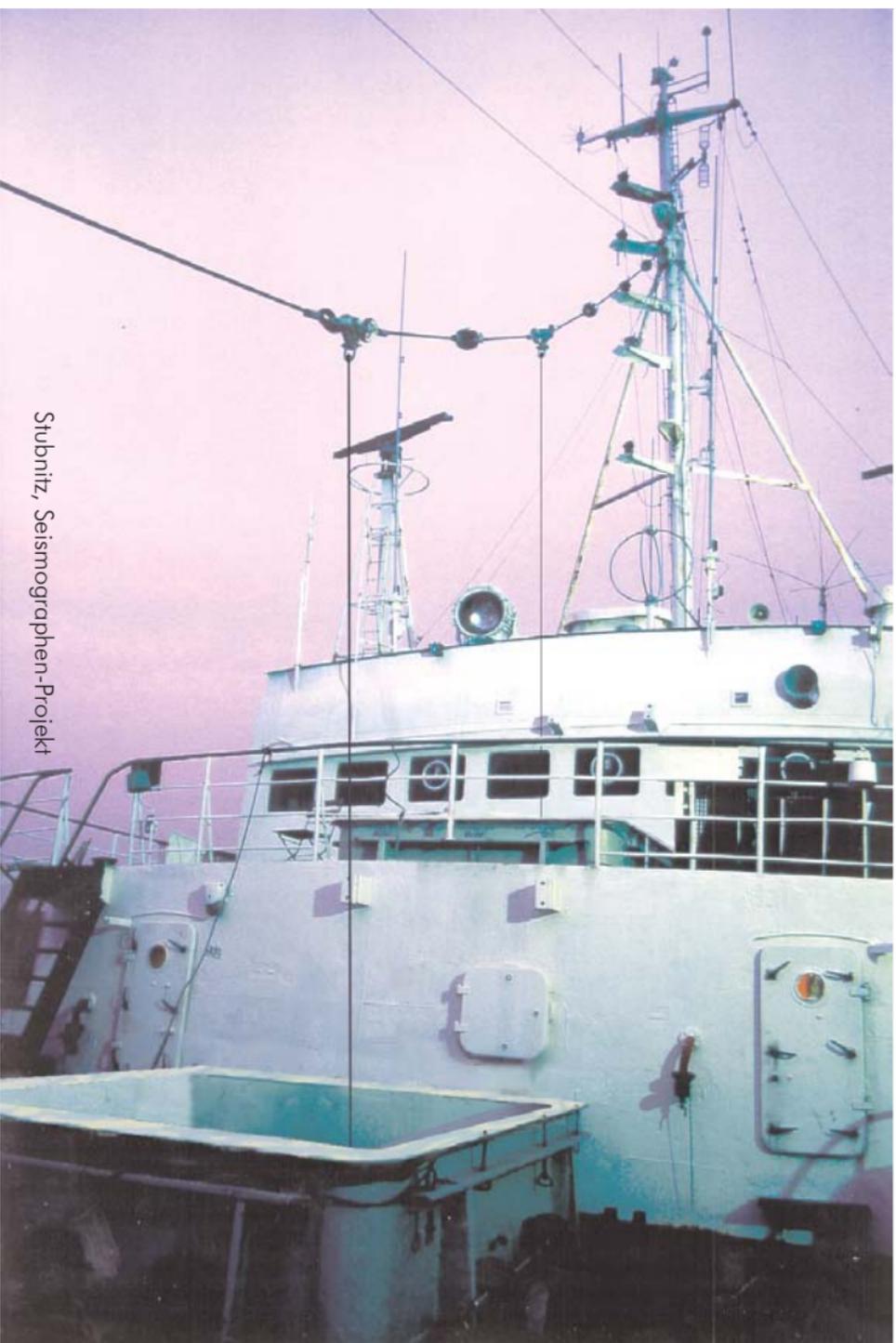


Stubnitz, Seismographen-Projekt

Man sollte überlegen, ob man die Lukendeckel ganz abmontieren kann



Stubnitz, Seismographen-Projekt

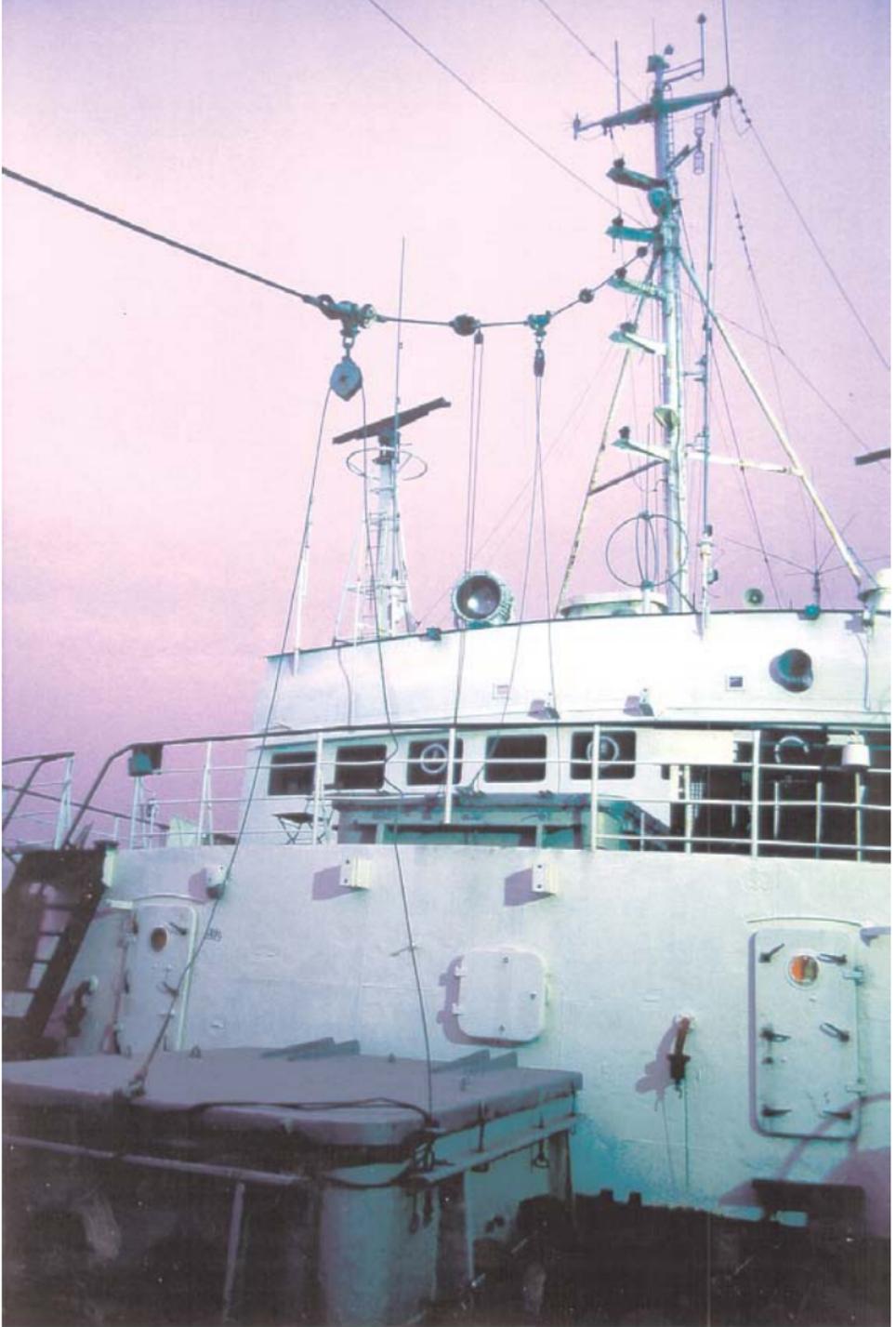


Stubnitz, Seismographen-Projekt

die Ladelukken auf den Vorderdecks

21

29.6. 2000, 09:34



Wir sind inzwischen umgezogen. Die neue Adresse: Lüner Weg 67, 21337 Lüneburg. Die Telefonnummer bleibt gleich.

Das Pendel-Lot, das mir Bernward geschenkt hat, ist am neuen Ort installiert – sogar in einer verbesserten Version, feinerer Draht, exaktere Aufhängung. Der Sand ist, solange das Seismographen-Projekt ansteht, durch eine Salzsicht ersetzt, in die das Pendel seine Spiralbahnen einzeichnet.

Allerdings hat sich, ob durch die Veränderungen am Pendel oder durch das andere Medium kann ich noch nicht entscheiden, auch eine irritierende Veränderung bei den mit jedem Pendellauf aufgezeichneten Bildern ergeben: Mit jedem Umlauf löscht das Pendel die Spur des vorherigen aus. Die gerade gegrabene Furche wird vom je nächsten Umlauf wieder zugeschüttet. Das ergibt eine glatte, kreisförmige Ebene. Allein in deren Mitte noch ringelt sich ein kleiner Rest, ein Wurm-schwänzchen Spirale, mal länger, mal kürzer.

Das Salz träumt vom Wasser. Und das Pendel macht ihm eine flache Schale – natürlich sieht man der Ebene die Krümmung nicht an, die sie zum realen Teil der imaginären Hohlkugel um den Fixpunkt des Pendels mit dem Radius der Pendellänge macht. Dazu ist schon dieser Radius zu groß. (Zum Fixpunkt wäre auch noch was zu sagen.)

...Konzept Entwurf schreiben, hinschicken, evtl. vorher anrufen, ob Interesse, 27. 9. 1999 Konzept S. 1-5 abgeschickt, haben sich gemeldet und Interesse besteht, ich habe Besuch für Oktober angemeldet; 7.10.: mögl. Termin 23./24.10. ankündigen und neue Karten mitschicken; 18.10. telf. Blaser ist bis Do. nicht da, Sabine versucht ihn zu erreichen ... vorläufige Absprache ist 14.00 am Sa., bei Änderung Rückruf.

Besuch am 23.10. 1999 war produktiv! s. tgb-Karten¹. Werbematerial erstellen (obwohl, reichen nicht die Konzeptkarten, zumal die sich ja mit der Zeit – obschon unregelmäßig – ansammeln werden?); nächste Lieferung herstellen...

¹) Die Stubnitz ist (23.10. 99) noch etwa so, wie ich sie in Erinnerung habe, sie wollen das Projekt

durchführen. Wir sind ziemlich weit in die technischen Details eingestiegen. Den Raum genau untersucht, die Hebevorrichtung über Deck begutachtet – ein Stag mit Blöcken je einem über jeder Luke, Hebekraft von etwa einer Tonne, genug also, um den Block an den Lukensüllrändern (dort schon Laschen vorhanden) gegen Schwankungen zu verspannen, die pyramidenartigen Abdeckungen zu befestigen, die Lampen und die Lote aufzuhängen. Obwohl noch ungelöste Probleme betr. Lampe und Lot, da die Lampe oben zwischengeschaltet werden müßte, heiß wird, die Pyramidenspitzen verdunkelt... Interessanterweise liegen die Luken auf zwei unterschiedlichen Ebenen des Oberdecks. Die Lukendeckel, massive Stahlplatten, müssen ganz hochgeklappt werden, und lassen sich nicht entfernen. Die obere Luke öffnet einen etwa drei Meter tiefen Schacht, bevor sie sich auf das untere Deck öffnet. Leider komme ich mit der Installation nicht auf das unterste Deck herunter, da dort die Druckerei und das Getränkelager sind. Also ist der Effekt der lotrechten Schiffsquerung nicht so deutlich zu haben, wie gewünscht. Der verfügbare Laderaum ist andererseits recht schön und geeignet, zugänglich, ... Kinositze ringsum. Lote (etwa 25kg) werden in der Metallwerkstatt hergestellt werden. Bei dem Gewicht und

den teils doch recht starken Bewegungen des Schiffes am Kai bis etwa 2m längst, ist es nötig einen Schutz gegen ein Umerschlagen der Lote zu installieren. Vielleicht wäre der schon dann gegeben, wenn der Lukenrahmen im Ladedeck auch zur Begrenzung für Salzfeld und –teich würde. Noch Auseinandersetzung um deren Form – rund, oval, rechteckig, quadratisch? – Die Bewegungen des Schiffes: in der Höhe, durch die Windtiden, die sich die Warnow hinauf auswirken, so daß das Schiff mal höher, mal tiefer, mal weiter, mal straffer, mal loser an den Festmachleinen läge: straff und zum Land hin geneigt, lose, den Fahrtwellen der vorbeikommenden Frachter stärker ausgesetzt. Diese lösen zunächst eine Vor- und Zurückbewegung aus, die dann in ein chaotisches Spiel von Längst- und Querbewegungen übergeht, je nach dem welche der Leinen (Vor- und Achterleinen, sowie der zur Rumpfmittle verlaufenden Springs) kürzer liegt und als erste spannt und das Schiff umlenkt, welche dann als nächste u.s.w. Könnten die Bewegungen die hängenden Lote aufschaukeln und auch so, verstärkt durch ihren langen Schenkel, ein Umerschlagen verursachen? Blaser will noch

die Suche nach einem Landstandort betreiben. Was wir da angeschaut haben, war aber eher ungeeignet (Kröpeliner Tor, Dresdener Bank), vielleicht hat die Kunsthalle ja Interesse? Honorar ist vereinbart, der Termin wird noch bedacht, ich könnte sponsorenggeeignetes Material schicken, z.B. geht es um die Stromkosten der hellen Beleuchtung. Es ist an eine Verknüpfung des Projektes auch mit der Kulturhauptstadt-Rotterdam Reise der Stubnitz gedacht. Vorbereitende Werkstipendien möglich. To-do-und-to-have-Liste erstellen. Sabine ist noch auf dem Schiff, die Arbeit mit Urs Blaser angenehm.

Am Abend, als ich nach Passin zurückkam, hatte ich auf einmal eine üble depressive Phase, deren Herkunft mir nicht klar ist. Noch drüber nachdenken. Besonders absonderlich, da ich mich mit dem Projekt wohlfühle, dieser Samstag hatte gute Ergebnisse. Und dann doch Claudia mit, „Das sollen da auf dem Schiff aber ganz eigene Leutchen sein. Ich mein nur, eine *ganz besondere* Szene!“

Telf. am 6.12. Fragen: Fender? Quellen von Erschütterungen innerhalb des Schiffes? Literatur über Schattenwirtschaft?

Während des Gesprächs mit einer Hand mit-, eingetippt: kay große gummifender 10 leinen doppelt un dreifach elastisch westen neutr südwest ablandig „nordwestsprings parallel längstrichtung politik des zweiten arbeitsmarktes holländer franzosen survivelprinzip, dru trimmung über die tanks frischwasser, brennstoff 10 stück leichte verschiebubgenneigugen fluß in den rohrleitungen, große schiffe nebenbei, böen, maschinen aggregate pumpen, veranstltuen bässe, menschenmengen gewichtsverlagerungenkrängungsverhalten, ladebasum 1172

Am Kai gibt es große Gummifenderringe, die aus auf Leinenringe gezogenen Gummiringen bestehen, sie sind Bestandteil der Kaianlage.

Das Schiff ist mit etwa zehn Leinen am Kai befestigt, die Vor- und Achterleinen im Winkel von etwa 20° zum Ufer, die Springs nahezu parallel, so daß die Vor- und Achterleinen mehr das Abdriften vom Ufer verhindern, und die Springs mehr das Versetzen in der Längsrichtung des Schiffes. Die Leinen sind relativ elastisch, auf die hohe Zahl von Leinen kommt man, da Vor-, Achterleinen und Springs alle doppelt und dreifach ausgelegt sind. Die Schiffsbewegungen dürften also noch chaotischer sein, als bei den zunächst vermuteten 4 Leinen.

Hafenkarte besorgen um die Auswirkungen der unterschiedlichen Windrichtungen auf das Schiff zu begreifen: von Westen eher neutral, von Südwest ablandig, von Nordwest Windtide positiv, von Südost Windtide negativ, starke Böen beunruhigen das Schiff, am meisten aber die Vorbeifahrt größerer Schiffe.

Von innen her wird die Lage des Schiffes am meisten per Trimmung durch die Tanks beeinflusst, Frischwassertanks, aber besonders Brennstofftanks. Teils unerwünschte Neigungen durch Verbrauch durch die Verlagerung der Tankinhalte über die Rohrleitungen ausgleichend, teils bewußtes Umpumpen, z.B. um den Fluß in den Wasserleitungen durch gezielte Krängung zu verbessern.

Krängungen werden auch durch größere Menschengruppen verursacht, die (worst case) plötzlich von einer Bordwand zur anderen strömen ---- z.B. eine Veranstaltung an Land, der vom Schiff aus zugeschaut wird, dann fährt seeseitig ein besonderes Schiff vorbei, und die Aufmerksamkeit verlagert sich (und das Schiff). Es mußte von der Stubnitz durch Krängungsversuch nachgewiesen werden, daß so etwas nicht zur Katastrophe führen kann. Der Ladebaum hebt konstruktionsbedingt nur 1 1/2 t, und gibt in Sachen Krängung keinen besonderen Effekt.

Erschütterungen des Schiffskörpers: durch Maschinen und Aggregate, Pumpen etc. in Betrieb, bei Musikveranstaltungen, die Bässe und die rhythmisch Tanzenden (wobei keine Gefährdungen durch Interferenzen, wie auf Brücken durch den Rhythmus bei Gleichschritt zu befürchten sind, vor allem wegen der Eigenmasse des Schiffes).

Literatur zu den Gegebenheiten des zweiten Arbeitsmarktes und der Schattenwirtschaft kennt er auch keine, erinnert sich, wie ich auch an entsprechende Entwürfe aus Frankreich und Holland, ich noch an meine Polenfahrt kurz nach der Unterzeichnung der Ostverträge, die weitverzweigte "Privatinitiative" hatte sich damals schon zu einem dichten eigenen Wirtschaftsbereich ausgewachsen, Blaser: es handle sich um ein Survivalprinzip.

(Heute Nele auf Ferienfahrt gegeben.)

Stubnitz in HH besucht, war gut, guter Kontakt, sobald ich da war. Termin nächstes Frühjahr, Überlegungen, die Installation (pur, als Relikt, als Dokumentation) mit auf die Nordseetournee mitzunehmen, insbesondere nach Rotterdam; Urs will mein/unser Projekt möglichst schnell dort vorstellen, einfach alle bislang bei ihm angekommenen Karteikarten auf A3 Blätter kopieren und hin schicken, es gibt dort zwei Kontaktpersonen, einen für Musik, und einen für bild. Kunst. Mal Reaktionen abwarten.

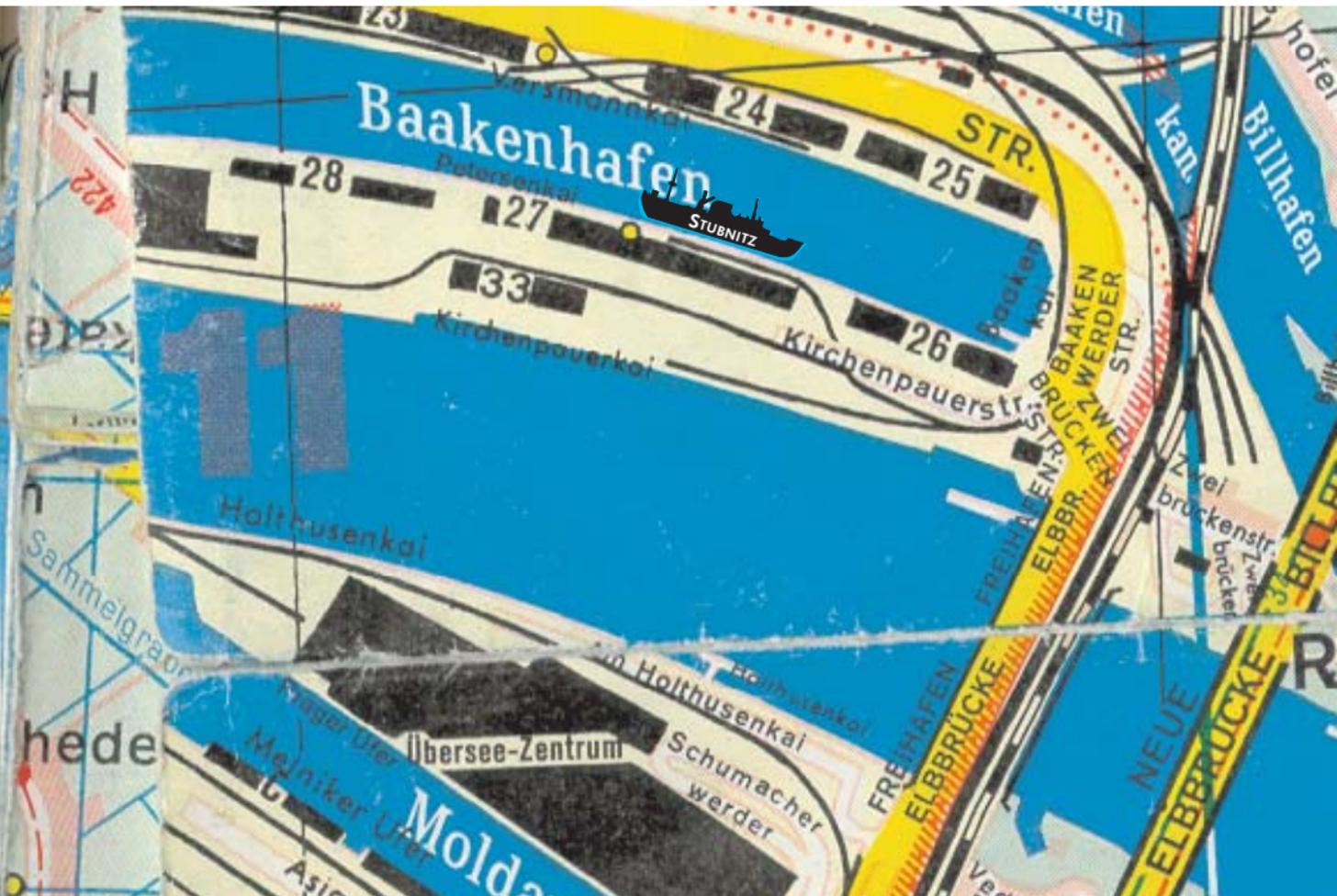
- Aus den Bullaugen in Urs Büro auf die Kaimauer geschaut, die Tidenbewegung, das Auftauchen und Verschwinden der Springs, das leise Schwanken des Schiffes.
- Das Lot im Zimmer von Gunnar.
- Die Dreharbeiten, das Filmteam.
- Meine Photos.
- Der Stadtchronist/Fotograf.
- Stubnitz Raumschiff, Achilpa, (Malströme)
- Szenen, Subkulturen
- Salz, Frost

Die rauhe, schmutzige Kaimauer, dürre Flecken von Unkraut, ganz nah im engen Rund der Bullaugen im engen Büro: Urs und ich hatten Unterschiedliches zu tun. Zwischendurch trafen wir uns, saßen uns an den Schreibtischen gegenüber, unterhielten uns, besprachen, ich musterte beiläufig die schmuddelige Bürowand voller Kram und die dort eingebetteten blauen Kreise Himmel (...dieser Gegensatz zwischen dem engen, dunklen und stickigen Innenraum von Schiffen und der Weite, Helligkeit und dem Wind auf Deck über der See...). Beim nächsten Treffen im Büro um einiges später fehlte was. Irgend etwas, ein Schatten vorbewußt, kitzelte meine Aufmerksamkeit, was eben noch da war, was mich mehr bemerken lassen würde — ein schwarzer Streifen. Da kam er hoch, eine der dunklen Nylon-Festmachleinen, eine Spring, querte gemächlich das Auge. Ich hatte es. Der Himmel war weg, eine Armlänge entfernt nur fleckiger Beton, der Trog des Hafens, schwankend. Die Tide hatte das Schiff vor der Kaimauer abgesenkt, eigentlich stieg es schon wieder. Ach ja, die Tide; aber was mich wirklich überraschte, war die Stärke des Ausschlags, wieviel von der

Mauer am Fenster vorbeizog, wie sehr das festgemachte Schiff schwankte. Die Spring kam, zog vorbei, verschwand, tauchte von oben wieder auf, ging herunter, manchmal bei etwas anderer Bewegung kam eine zweite mit hoch, bildete mit der ersten ein schräg gleitendes Kreuz, das nach einem anderen Rhythmus mal auftauchte, mal wegblieb — ohne diese überdeutliche Bewegung hätte ich nicht einmal das schwimmende Bild des Mauerausschnittes bemerkt, und schon gar nicht, daß der Boden unter uns, daß das Schiff, daß wir unentwegt angehoben wurden schaukelten fielen...

Gunnar half mir, die Lukendeckel des zweiten Decks zu entfernen. Die bestanden aus schmalen, sehr schweren Platten quer aufgereiht über den Öffnungen zum Deck darunter. Wir kamen ins Reden, warum ich da sei, was ich vorhätte, ... ein Lot, habe er schon in seiner Kajüte hängen. Er war bereit, es mir zu zeigen. Ich ging mit. Tatsächlich hatte er ein kleines, schwarzes, sehr schönes Lot, wie ich es noch nicht gesehen hatte, in einer Ecke seines Raumes aufgehängt. Als bekäme es von irgendwelchen unsichtbaren Stößen vorsichtig Schwung, schlug es sachte in immer andere Richtungen aus, unablässig, etwa handbreit weit. Natürlich aber war nicht das Pendel in Bewegung, sondern das Schiff. Das Pendel hing, in der Ruhe seiner Masse unbewegt (höchstens etwas aufgeschaukelt, dem Schwanken des Schiffes um Weniges folgend) still, ein Anhaltspunkt für das unmerkliche Schlingern der Kājütenwände. „Allerdings...“, Gunnar erzählte amüsiert, wie Neulinge unbedacht versuchten, irgendwas an Bord genau waagrecht oder senkrecht anzubringen, und schier verzweifelten. Nichts nützt, das Schiff schwankt, seine Wände sind gekrümmt, „...Zollstock, Wasserwaage, Lot, kann man alles vergessen!“. Alles ginge nach Augenmaß, so ungefähr.

Auf dem Vorderdeck wurde ein Film gedreht, alles voller Material, Leuten, gespreizter Szene. Ein Fantasy Krimi, für spezial effects wurde später auch noch ein Pferd an Deck gebracht. Ich konnte



die nötigen Photos zunächst nicht machen, bin auf dem obersten Deck, schau nach, wie die Luken von dort oben aussehen ... („... UND die Presse soll da oben mal weggehen!“ – „Hier ist keine Presse! ... Is für'n späteres Projekt!“ – „Hey, wir sind fünfzig, Sie nur einer...“ – „Was wohl über die Qualität nichts sagt!“ – „... In zwanzig Minuten ist ohnehin Pause, könnten Sie sich solange gedulden, bitte?“ ...); location, ich hoffe, die Stubnitz hat gut kassiert.

Ich bin auf die andere Seite vom Baakenhafen, um von dort aufzunehmen. War aber mißgestimmt, weil ich durch die wimmelnden Typen keine Sicht auf meine Vordecksluken hatte. Nachher dann auch noch, weil alles vollgestellt war. Dann sind die Photos auch noch mißlungen, fehlbelichtet; die meisten Photos von dem Tag waren nichts, unter Deck war's viel zu dunkel, die Filmleuchte, die ich mitgebracht hatte, nach Sekunden durchgebrannt, die lichtstarken Filme haben's da auch nicht mehr gebracht. Als ich tagsdrauf die entwickelten Filme sah, ging's mir nicht gerade gut. Mein Ertrag dieses Tages sollte wohl in was anderem liegen.

Wurde von einem ruhigen älteren Herren angesprochen, der mit einer phantastischen Kamera herumlieft. Staubmantel, er schob ein Fahrrad. – Ob auch ich die Hafengegend dokumentierte? Hier würde schon bald alles abgerissen, deshalb sähe es hier so verwahrlost aus, würde nichts mehr investiert. Dort, der Schornstein, hätte nur noch ein Drittel seiner Höhe, da seien sie seit zwei Monaten dran, Stein für Stein. Alles würde neu bebaut, wie in London, die Docklands, Luxuswohnungen und Geschäftsviertel, ein neuer Stadtteil. Er verstand sich als Chronist und photographierte seit Jahren das Hafengebiet. Hier war dann also ein angemessener Ort für eine Rast der Stubnitz, fürs Durchlavieren in Zwischenzeiten und -räumen Ich erzählte ihm von dem Schiff, was ich wußte, er mir noch mehr über den Hafen, unglaublich detailliert. Bedankte sich, für meine Informationen über dieses Schiff, das dort drüben im abgeschriebenen Hafen lag. Wir bedankten uns gegenseitig.

KULTURRAUMSCHIFF: Den Schriftzug, der in Rostock noch die Höhe und das Meiste der Länge der Bordwand bedeckte, hatten sie auf dieser Fahrt weggelassen. Neuanstrich. „Kulturraum“ und „Raumschiff“ ineinander geschoben, fand ich schon damals, eher unzutreffend. Der Blick hoch zum latent schwankenden Mast führt mich, läßt mich plötzlich an die Achilpa denken...

Australische Nomaden, die Achilpa, tragen immer, wenn der Stamm sein Lager abgebrochen hat und weiterzieht, einen heiligen Pfahl (kauwa-auwa) mit sich. Seine Neigung bestimmt die Richtung, die der Stamm im unermesslichen Areal Australiens nimmt, und ist eine neue Stelle für das Lager gefunden, so wird als erstes der Pfahl senkrecht in die Erde gepflanzt, bevor man sich niederläßt und das Lager aufbaut. Dieser Pfahl entspricht in der Vorstellung der Achilpa dem Gummibaumstrunk, den der Stammesvater zum ersten heiligen Pfahl geformt und aufgestellt hat, um an ihm hinaufzuklettern und im Himmel zu verschwinden. Der Pfahl ist ein kosmisches Zentrum, eine Achse, die die Mitte der Erde und des Himmels bestimmt und verbindet, und als ein Punkt der Erdoberfläche ist er der Ursprung für die Himmelsrichtungen und den Horizont. Er kosmisiert, wie Mircea Eliade sagt, die Welt des Stammes trotz dessen ständigen Ortswechselln in der übermächtigen Weite des Landes.

Ich stelle mir vor, daß ein solcher Stamm in der Ebene seiner Erde einen kollektiven Horizont hatte, einen gemeinsamen Weltumfang. Gingen alle zugleich auf die Wanderung, versetzte dies die Welt in eine instabile, fließende Bewegung, und ließ sie durch den Horizont strömen. Die Himmelsrichtungen verzerrten und verloren sich, man war dem Chaos nahe. Die Dominanz des Raumes ging in die der Zeit über. Und erst die Fixierung einer Mitte durch den Pfahl kehrte das Verhältnis wieder um.

Aber dann denke ich diesen Pfahl bewegt. Drift-Australien, Gesteinsströme zwischen den Wurzeln des Weltbaumes, Geflecht das aus dem Bananenstrunk austreibt saugend Saft nach oben schiebt in frisch aufschießendes Verästeln, eine schwimmende Wasserpflanze hierhin und dorthin gespült, durch Kehrwasser, Wirbel, kabbeliges Auf und Ab hält sie schaukelnd sich den auf- und abwärts ragenden Baum senkrecht. Durchmesser Erdtransit.¹ Nach unten kommt man auch an – im Outer Space.

Eine Kultur solcher Wasser-Pflanzen wäre anzulegen, und nun das Schiff zu benennen.

Eingepflockt treibt der Weltbaum mit der runden Erde, ausgezogen treibt er relativ zu ihr wirr. Mal, fixiert, bewegt sich die Eigen-Sphäre des Stammes gleichsinnig quasiruhig, mal, entriegelt, mit der Wanderung in eigenwillige Richtungen querziehend, lose, scheuernd. Entsetzlich, der entpflanzte Baum entsicherte auch den Himmel. Drei taumelnde Sphären. So ist Seefahrt. — Anlanden, und die Welt scheint wieder ruhig, verhältnismäßig. (Nur Ohr, Gehirn und Schritt lassen sich nicht täuschen, das Feste schwankt im See-manns-gang.

¹ LOT, LOTLINIE Die durch einen bestimmten Beobachtungsort in Richtung der Schwerkraft gedachte Gerade, welche die Himmelskugel im Zenit (Scheitelpunkt) und Nadir (Fußpunkt) trifft.

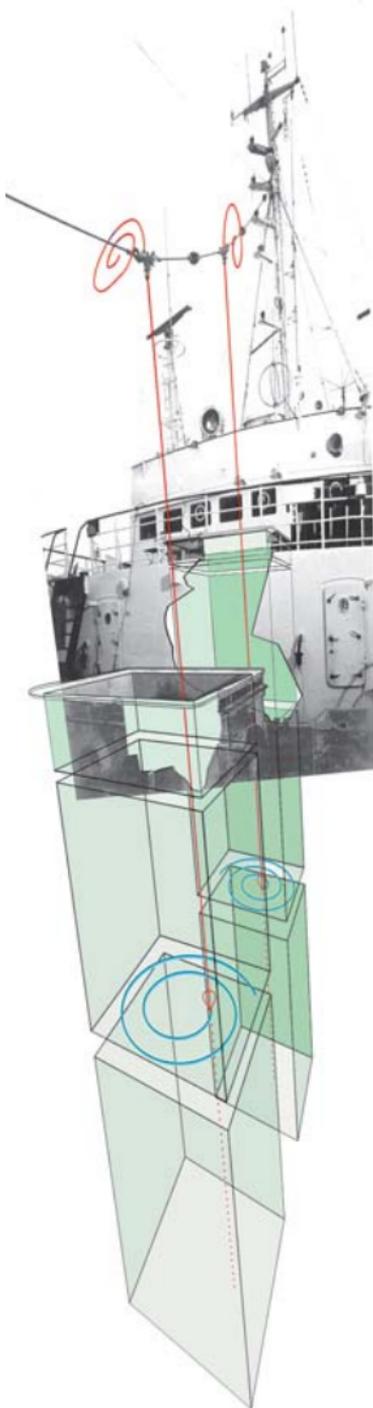
Urs machte eine Bemerkung über die spezielle Beziehung der Stubnitz zum Land. Die Schifffahrtsbehörden seien regelmäßig irritiert, daß ein Schiff, welches nach ihrem Empfinden meist endlos lange Liegezeiten im Hafen verbringt, dennoch seine uneingeschränkte Seetüchtigkeit behält und bei Gelegenheit auch nutzen will. Sie hätten es lieber als Museum oder wie ein Hotelschiff im Hafen festgesetzt, Teil der Landmasse. Die seegängige Landbezogenheit der Stubnitz ist ein seltsames Unruhemoment zwischen Meer und Land, sie bewegt sich sozusagen innerhalb einer Grenze, an die man sonst zum hastigen Austausch von beiden Seiten nur anlegt. Dort betreibt die Stubnitz Landverflüssigung und Seeverdichtung.

In Hamburg als Misch- Metakultur Behälter der Subkulturen. Die Stubnitz hatte einige Veranstaltungswochen hinter sich. Die unterschiedlichen Szenen dränge es im Sommer zum Wasser, in den Hafen, die Stubnitz biete sich als eine Gelegenheit für Veranstaltungen an. Sie wird als Austauschergenutzt. Auftretend aus unterschiedlichen Richtungen spülen sie in Wellen von Musik und Geräusch und Publikum durchs Schiff, unscharf überlappend ineinanderumschlagend eine die andere ablösend; Tag für Tag wird gelenzt, wegen der Schwimmfähigkeit. Im Baakenhafen pausierte das Schiff ein paar Tage, bevor es nach Lübeck weiterreisen würde.

„Das System aus Röhren, das die Wände der Laderäume überzieht, war mit Salzlake als Kühlflüssigkeit gefüllt.“ Plötzlich und in Verbindung mit meiner Erfahrung mit amorphen, kristallglitzernden Salzsichten, veränderte sich mein Bild von den Laderäumen: Es wurde hell. Vielleicht war hier einmal alles von schneeigem Eis überzogen, weiß, funkelnd statt trübgrau und dunkel und ver-raucht, hellste Untergrunderfahrung, sobald auch nur eine Neonröhre aufflirte, Fische in Kristallsärgen verewigt, singende Eisspannungen. Schockartig zerfiel mir, wenigstens für diesen Teil der Stubnitz, die Assoziation der Stauräume mit der Vorstellung von Fêtencavernen, Discohöhlen, Bierkellern, den horizontlosen Gemütlichkeitsklischees — unten, eng, dunkel, tranfunzelig-rauchig, voll und besoffen. Diese Räume hier müßten hell und kalt verstanden werden (Sogar, im Dunkelzustand jetzt! Wie füllt man alles Wasser in einem bestimmten abgeschlossenen Raum in ein Gefäß? Immer feiner filtern, trocknen, filtern, trocknen – keine elegante Lösung: Man schafft einen starken Kältepol in dem Gefäß, und nach und nach wird sich alle Feuchtigkeit daran als Eis niederschlagen. Die Gestaltpsychologen sagen dazu, „Zug des Ziels“. Wie erreicht man etwas? Man schafft ein Gefälle, dann kommt es von selbst. Gibt es die Möglichkeit, für die Dauer des Seismographenprojektes, den Raum zu kühlen?

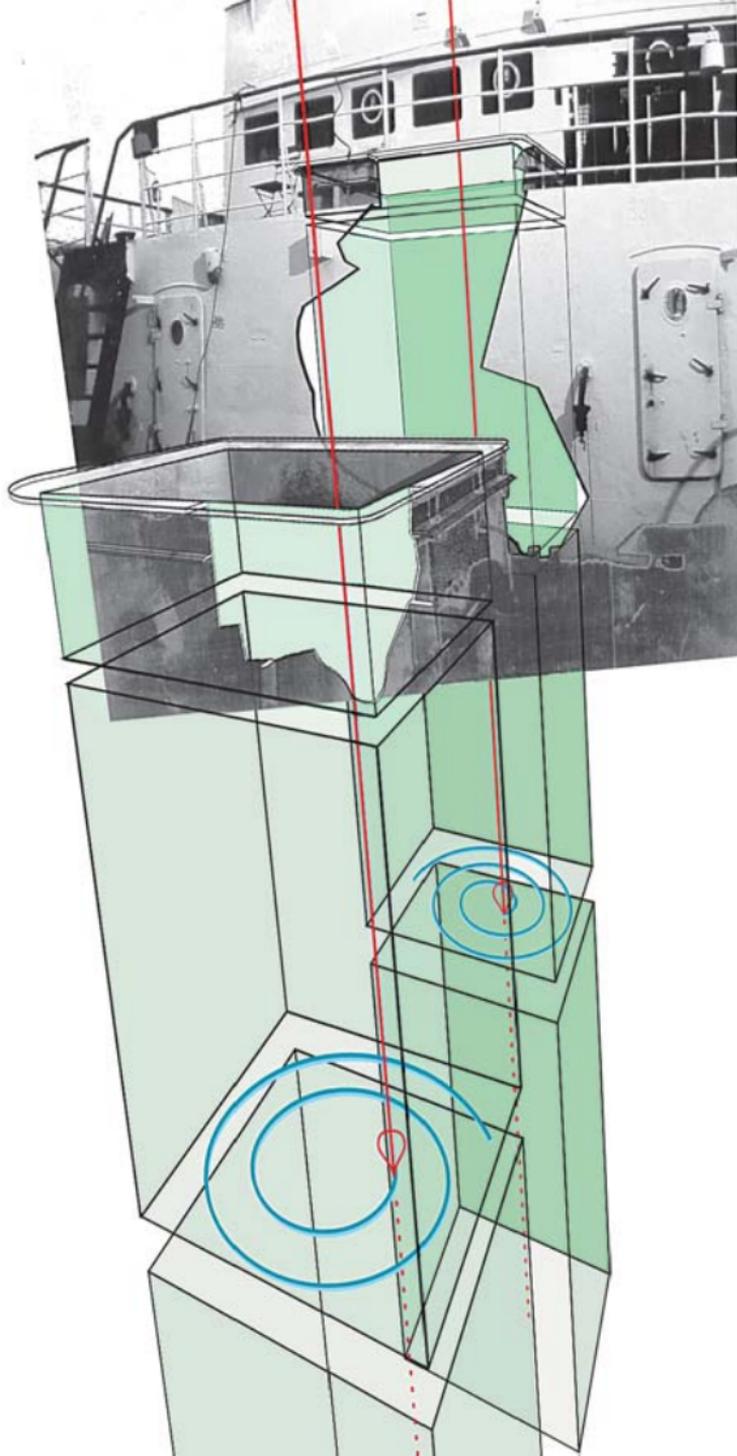
Der vordere Schacht quert zwei Decks, der hintere drei. Beide sind imaginäre, Räume, welche die offenen Decks senkrecht schneiden. Sie sind definiert durch die Lukenweiten und die Deckshöhen, und wie der Schiffskörper ihre Maße bestimmt, so stellt er auch ihre gültigsten Konkretionen: das sind die Öffnungen der Sülls, und besonders die kleine, enge, vergeudete Kammer, die sich unter der Luke des oberen Decks befindet.

Dieser Raum, den man durch eine schmale Tür in seiner hinteren Wand betritt, und dessen Bodengitter über dem Stauraum meist mit etwas Gerümpel vollgestellt ist (leichte Teile, die man zum Laden/Löschen schnell samt des Gitters entfernt) induziert wie eine enge Kapsel gepreßte Ängste und den entsetzlichen



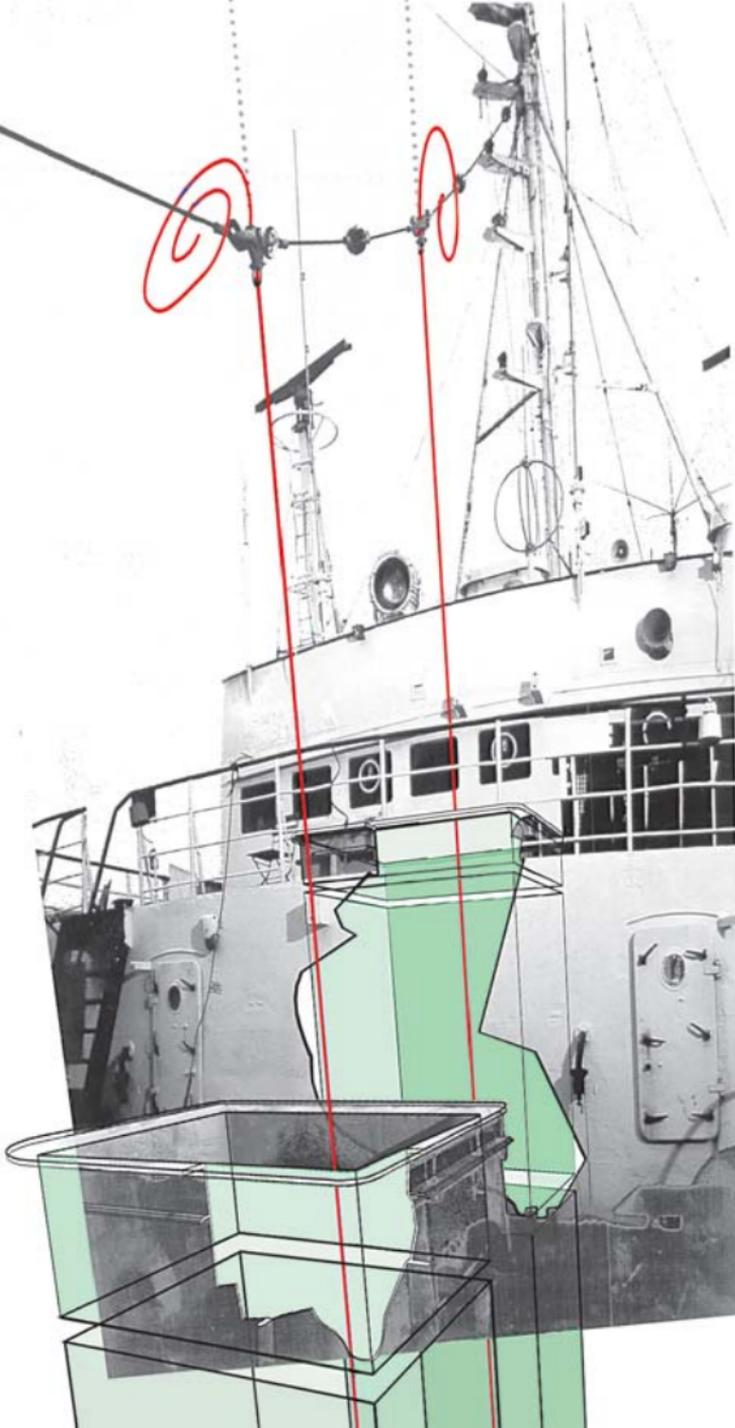
Schwindel, wenn der Sog der Tiefe oder Höhe das Vorstellungsvermögen in seinen endlosen Fall hineinzieht.

Öffnet man oben den Lukendeckel, und entfernt das Gitter, das ihren Boden bildet, so ist es, als müsse man in einen gräßlichen Fahrstuhl steigen, dem Decke und Boden fehlen, und mit ihm eine jener „Einsteinschen Fahrten“ durchstehen, welche die Relativitätstheorie plausibel machen sollen. Am Ende die Physik...



In freiem, schwerelosem Fall hinauf- oder hinunterstürzend beobachtet man, wie der Strahl einer einzelnen Gravitationswelle durch die beschleunigte Zelle schlingert. Oder schlingert der Schacht?

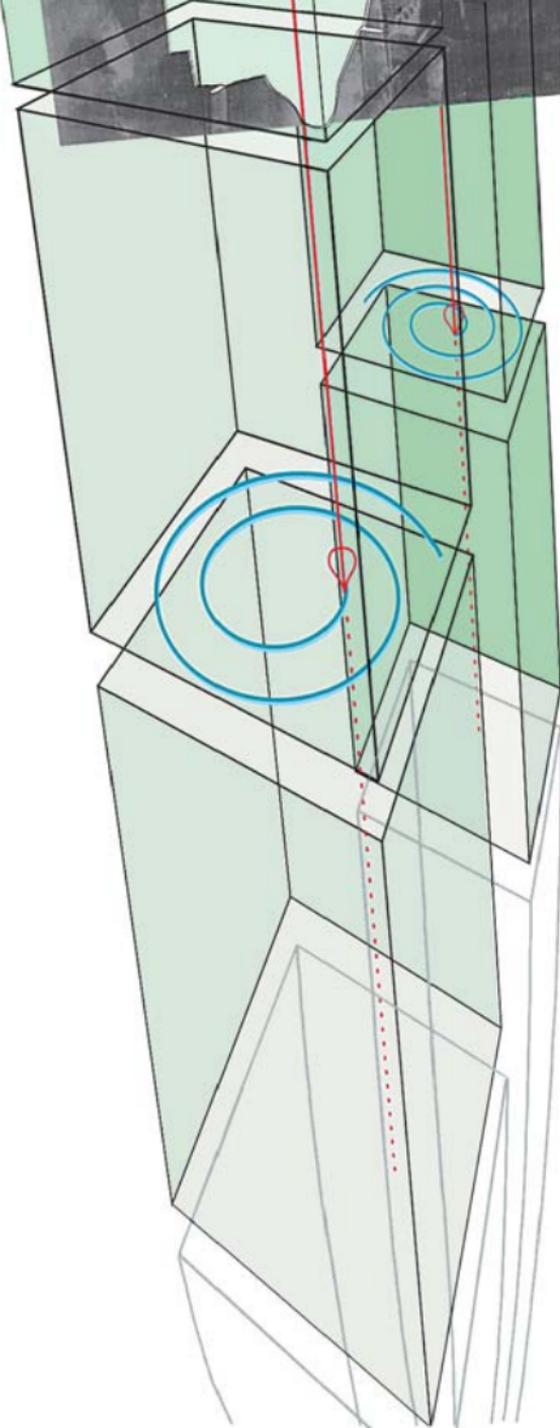
Abstrakteste Konzepte retten sich in schlichte Bilder, diese auszehrend, ausweglose Unentscheidbarkeiten stilisierend (fluktuieren Schacht oder Strahl, bin ich schwerelos oder falle ich, der Aufprall kommt nie/sogleich), im Fahrstuhl sehkrank —



die Ohren, denen Melodien von Gravitationsmeeren differente Mikrosee-Gras-Gewoge durch die Labyrinth schicken je nach Bezugssystemen interferent ausgelöscht: „Es ist doch gar nichts!“

Das Innenohr faßt zwei Sinnesorgane zusammen, die Schnecke, das Organ für die Schallschwingungen, und die Börgänge, für das Schwancken des Körpers im Schwerfeld der Erde.

(Inge und ich entdeckten einen Zusammenhang, als

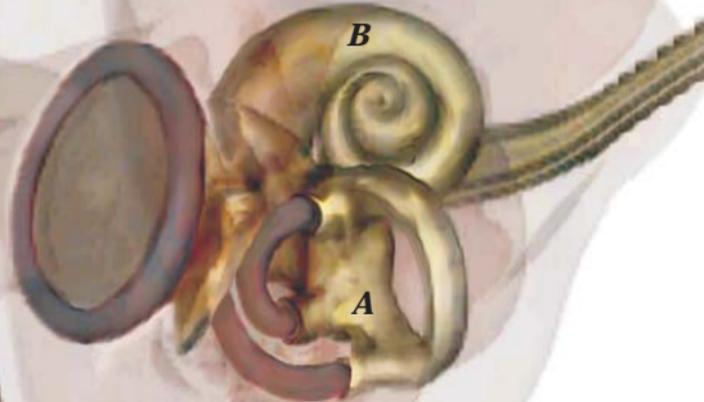


wir auf unserer Kajakreise durch den Archipel der Ålandinseln mit schwierigen kabbeligen Wellen, immer vom Kentern bedroht, dadurch zurecht kamen, daß wir anfangen zu singen. Jeder improvisierte leise irgendwelche Melodien vor sich hin. Wenige Minuten später hatten sich Gesang und Wellen im Rythmus einander angepaßt, und das äußerst komplexe, fast unregelmäßige Wellenbild das entsteht, wenn Wind und Wellen durch ein Gewirr von Inseln streichen, erschien uns regelmäßig und schön, spielerisch zu fahren.)

Die Stubnitz, das Schwancken und die Musik: Resonanz im Draht der Lote und im labyrinthischen Doppelorgan des Innenohres.

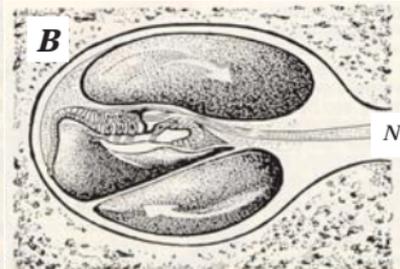
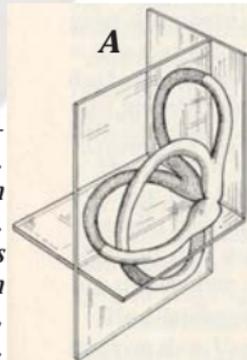
Das innere Ohr ist in einem (als Felsenbein bezeichneten) Teil des Schläfenbeines eingeschlossen.

Da es einen sehr verwickelten Bau zeigt, wird es auch **Labyrinth** genannt. Es besteht aus zwei zarthäutigen, ungleichen Säckchen von denen das eine mit drei halbkreisförmigen Röhren, den **A) Bogengängen**, und das andere mit einem (etwa 3,7cm langen) Schlauch, der **B) Schnecke**, in Verbindung steht. All diese Teile liegen in in entsprechend gestalteten Knochenräumen, so daß man ein „häutiges“ und ein „knöchernes Labyrinth“ unterscheiden kann. Das knöcherne Labyrinth wird von einer lymphartigen



A) Bogengänge auf drei je senkrecht zueinander stehende Glasscheiben abgebildet.

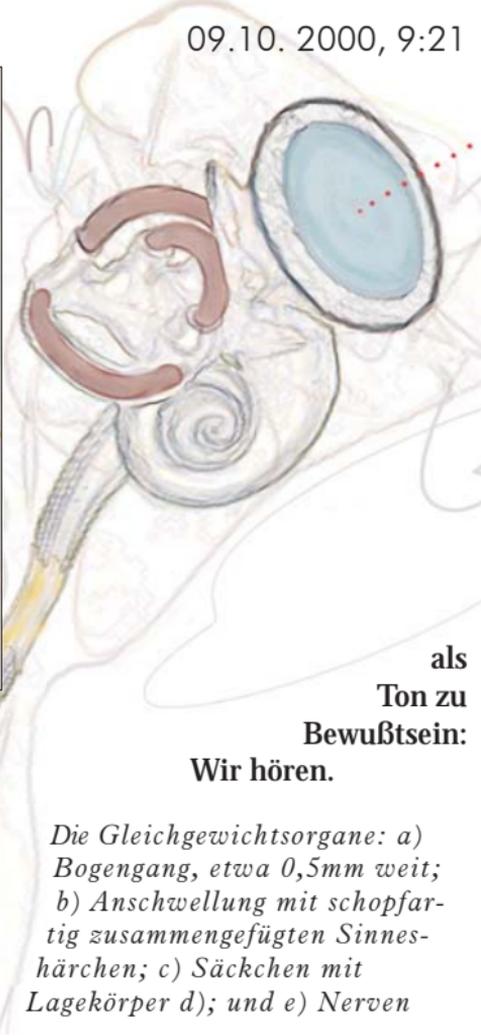
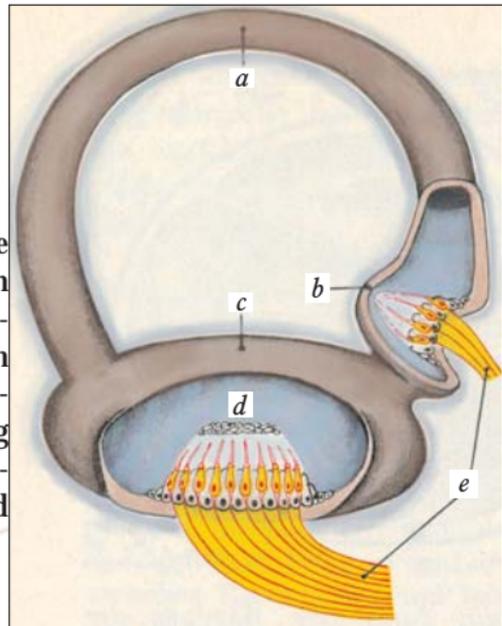
B) Querschnitt durch eine Windung der Schnecke. In der Mitte die häutige Schnecke mit dem Cortischen Organ. Die Fasern des Hörnervens N führen zu den Hörzellen des Cortischen Organs. Die Pfeile deuten die Richtung an, in der sich die Schwingungen des Labyrinthwassers ausbreiten, die auch die häutige Schnecke zum Schwingen bringen.



Die schwimmenden Labyrinthflüssigkeit, dem Labyrinthwasser, erfüllt, in der das häutige Labyrinth locker verankert ist. Eine ähnliche Flüssigkeit enthält auch das häutige Labyrinth, diese wird Gehörwasser genannt.

Schallwellen ... durch die Fußplatte des Steigbügels im ovalen Fenster auf das Labyrinthwasser übertragen, so daß auch die vom Labyrinthwasser umgebene Schnecke in Schwingung gerät. Dabei werden unter Beteiligung des Labyrinthwassers und der Deckhaut des Cortischen Organs die Härchen von Hörzellen und damit diese selbst erregt.

Die Erregung gelangt über den Hörnerv zum Gehirn und kommt uns dort



als
Ton zu
Bewußtsein:
Wir hören.

Die Gleichgewichtsorgane: a) Bogengang, etwa 0,5mm weit; b) Anschwellung mit schopfförmig zusammengefügt Sinneshäärchen; c) Säckchen mit Lagekörper d); und e) Nerven

Die Gleichgewichtsorgane. Die anderen Teile des Labyrinthes geben uns Kenntnis von den Veränderungen in der Lage und Bewegungsrichtung unseres Körpers, besonders des Kopfes. Sie ermöglichen uns, unseren Körper dynamisch im Schwerfeld der Erde so auszurichten, daß er sein Gleichgewicht finden und halten kann.

Im Boden der beiden Säck-

und Bogengänge münden, befinden sich Sinneszellen. Ihre Sinneshärchen ragen in eine flache Gallertmasse mit feinsten Kriställchen von

Calzium-carbonat, dem Lagekörper.

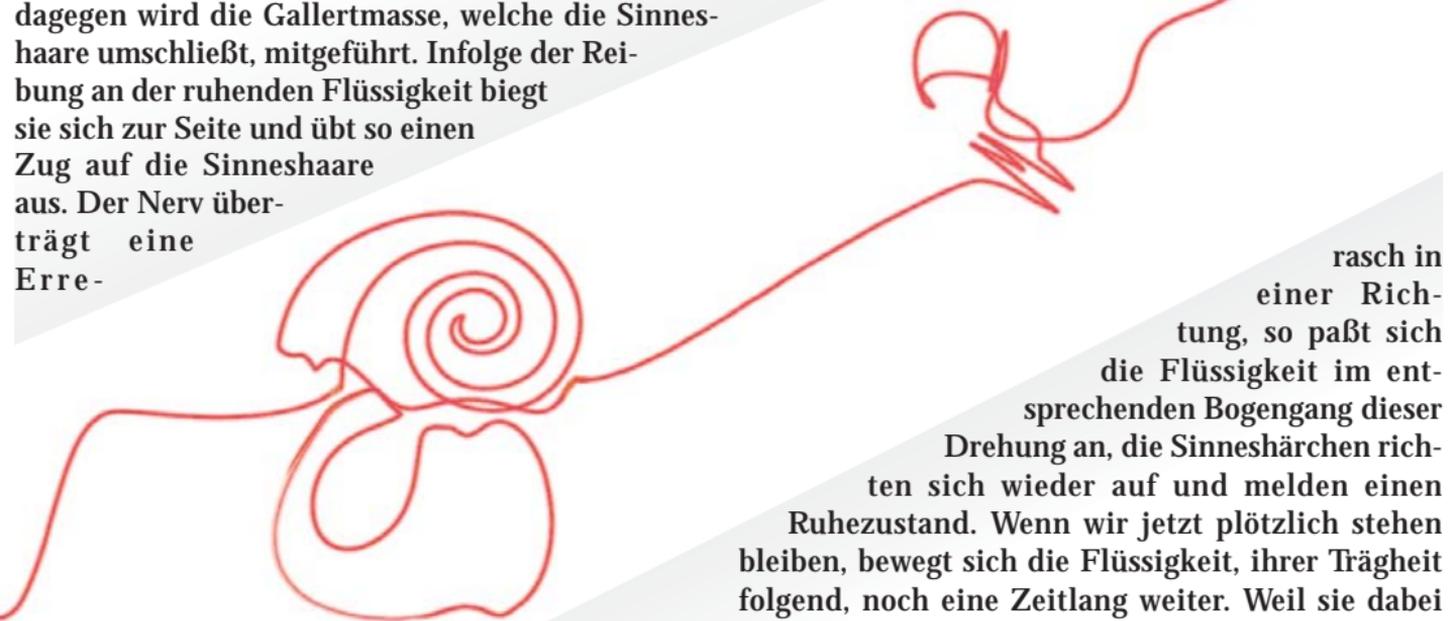
Dieser übt durch sein Gewicht auf die Sinneshärchen Druck oder Zug in Richtung der Lotrechten aus. Ändern wir die Haltung unseres Kopfes oder Körpers, so ändern sich relativ zueinander die Positionen von Sinneszellen und Lagekörper. Die Ausrichtung der Härchen ändert sich, die Sinneszellen werden gereizt: Ihre Erregung erzeugt dann im Gehirn die Empfindung einer Lageänderung. Die Bogengänge weisen nahen dem Säckchen, von dem sie ausgehen, je eine Erweiterung auf. Dort

chen, in welche Schnecke



befinden sich Sinneszellen, deren Sinneshaare in den mit Flüssigkeit gefüllten Innenraum ragen und durch eine gallertartige Masse zu einer Art Schopf zusammengefügt sind. Drehen wir den Kopf z.B. nach rechts oder links, so folgt die Flüssigkeit im horizontalen Bogengang der Bewegung nicht sofort, dagegen wird die Gallertmasse, welche die Sinneshaare umschließt, mitgeführt. Infolge der Reibung an der ruhenden Flüssigkeit biegt sie sich zur Seite und übt so einen Zug auf die Sinneshaare aus. Der Nerv überträgt eine Erre-

reagiert besonders auf dynamische Bewegungen. Bei gleichförmiger Bewegung erlahmt er. Drehen wir uns einige Zeit



Ariadnefaden

gung der Sinneszellen ans Gehirn. Dieser Sinn

rasch in einer Richtung, so paßt sich die Flüssigkeit im entsprechenden Bogengang dieser Drehung an, die Sinneshäuschen richten sich wieder auf und melden einen Ruhezustand. Wenn wir jetzt plötzlich stehen bleiben, bewegt sich die Flüssigkeit, ihrer Trägheit folgend, noch eine Zeitlang weiter. Weil sie dabei die Häuschen mitnimmt, wird im Gehirn die Vorstellung einer entgegengesetzten Drehung erzeugt: uns wird schwindelig.

(Nach Schmeil, „Der Mensch“, Heidelberg 1968)

Der Schmeil,
„Menschenkun-
de“, nimmt den
Schwindel ein
wenig ungenau.

Es schwindelt
uns nicht, weil
das beschleunigte
Wasser in seiner
Bewegung ver-

harrt — dies
würde im Gehirn
schlicht als Si-
gnal für das Um-
schlagen von Be-

schleunigung in
Verzögerung ge-
wertet. Zum Ge-
fühl des Schwin-
dels müssen sich

widersprüchliche
Signale ununter-
scheidbar
überlagern,

damit im Orga-
nismus gegen-
und aus-ein-
anderlaufende
Reaktionsmu-
ster zu fluk-
tuieren begin-
nen. Der so ent-
stehende Streß
ist der Schwin-
del. Schon, wenn
vorbewußt auf-
keimt, etwas an
der verqueren
Bewegungs-
empfindung sei
vorgegaukelt,
beginnen wir
mit steuernden
und auf Eindeu-
tigkeit abzielen-
den Aktivitäten.
Man dreht sich
gegenläufig ...



*Schnitt durch Dunkel-
Schacht und Schnur auf
Objekt-Normalnull*

Das Weltall-Monument

d u r c h d e n k e n



0,10