

gelnden Flame Towers. Die Hauptstadt Aserbaidshans, in der Europa nur noch ein Zitat an Hochhausfassaden oder in der Einrichtung eines Hotelfoyers ist, »gleicht einer kleineren Ausgabe von Paris, die am Meer liegt und deren maurische Innenstadt aus dem fünfzehnten Jahrhundert stammt.« Das heutige Tiflis in seiner architektonischen Rohheit wird politisch plausibel erläutert. Auslöser war der Bauboom vom Sommer 2012 kurz vor der Präsidentschaftswahl, ein Symptom der Nervosität. Diese »georgische Panikarchitektur« hat ein Parlamentsgebäude hervorgebracht, das wie eine B-Version des Reichstags aussieht, eilig und schlecht errichtet. Auch die gläserne Friedensbrücke gehört zum Reigen aufsehenerregender Einzelbauten. Diese disparaten Stadt- und Seelenzonen lassen Wackwitz an das Italien der 60er Jahre denken, wie es die Filme Fellinis bewahren. Solche Überblendungen verbinden

für den Leser Fremdes mit Vertrautem, schlagen Funken aus dem Disparaten, machen mit ihren raschen Gedankenwechseln gelegentlich auch schwindlig.

Mit *Die vergessene Mitte der Welt* gibt Stephan Wackwitz einen »zeithistorischen Zwischenbescheid« aus den Transformationsländern des ehemaligen Ostblocks. »Die moderne Stadt Baku steht zwischen den Zeiten. Mit einem Bein in der alten Sowjetunion, mit dem zweiten in jenen seltsamen Hybriden der Globalisierung, die aus Islam, märchenhaftem Ölreichtum, westlichem Luxus und orientalischen Regierungsformen zusammengesetzt sind.« Gerade die analytisch-emotionale Mischung macht den Reiz dieses anregenden Buches aus.

Stephan Wackwitz: Die vergessene Mitte der Welt. Unterwegs zwischen Tiflis, Baku, Eriwan. S. Fischer, Frankfurt/M. 2014, 256 S., 19,99 €.



Frauke Hamann

ist Literaturwissenschaftlerin und freie Journalistin in Hamburg.

frauke.hamann@gmx.de

Ulrich Baron

Der ruhelose Odysseus

Ökologische Erkundungen

Man darf sich die Heimstatt des Odysseus als Oikos vorstellen, als autarke und autonome Bastion menschlicher Sesshaftigkeit, von deren Namen sich so divergente Begriffe wie Ökonomie und Ökologie herleiten. Eine solche altgriechische Hofgemeinschaft war erstaunlich stabil. Die lange Abwesenheit des Hausherrn vermochte der Oikos ebenso zu überstehen wie die schmarotzenden Freier. Und ob Robinsons Insel oder Thoreaus Hütte, ob Haus in der Toskana oder Gartenlaube – bis heute lebt

darin die Vorstellung solch einer geglückten Synthese von Ökonomie und Ökologie, von Konsum und Nachhaltigkeit fort.

Aus der ursprünglich naturgegebenen Distanz menschlicher Ökotope zur großen Welt wurde schon früh eine bewusste Distanzierung. »Beatus ille qui procul negotiis« (Glücklich ist jener, wer fern von den Geschäften ist) – schon Horazens Loblied des Landlebens unterschlug, dass es seit der frühen Antike starke Verschränkungen von Land und Stadt gab, und dass es oft ge-

rade erfolgreiche Stadtgeschäfte waren, die es Gutsherren erlaubten, auf dem Lande glücklich zu werden. Und schon lange vor Horaz wusste Odysseus, dass man Reichtum und Ruhm nicht erwirbt, indem man an der eigenen Scholle klebt. Dass er nach langen Jahren wie Hans im Glück mit leeren Händen zurückkehrte, aber mag man auch als doppelte Warnung davor verstehen, sein Glück in der großen weiten Welt zu suchen. Dort drohen dem Reisenden nicht nur zyklische Gefahren, sondern auch sirenenhafte Verführungen, um ihn an der Heimkehr zu hindern.

Auch die im vergangenen Jahr verstorbene Dichterin Sarah Kirsch hat ihr Tielenhemmer Anwesen immer wieder verlassen. Um bis an die äußersten Grenzen der deutschsprachigen Welt zu reisen, hat sie sich den Unwägbarkeiten des Bahnverkehrs ausgesetzt: »Ohne Handy kann man heutzutage nicht Bahnfahren, wenn man abgeholt werden will«, notierte die Dichterin ahnungsvoll schon am 2. November 2002. Ihr stilles Heim verließ sie nicht gern, doch ihre Popularität bedurfte gelegentlicher Auffrischungstouren – war sie doch die Grundlage für ein kommoderes und ungeniertes Dasein am Eiderdeich. Und Grundlage auch für den Verkauf ihrer »Akwareller«, die im postum erschienenen Band ihrer Tagebuchauszüge *Juninovember* einem Galeristen übergeben werden, denn: »Bisserl Göld könntn wir gut gebrauchen.«

Auch eine Rachel Carson, die wie Kirsch Biologin war, verdankt es der Popularität ihrer Bücher, in ihrem Sommerhaus an der Küste Maines glücklich, nämlich fern der Geschäfte leben zu können, seit ihr Bestseller *Der stumme Frühling* sie zur Pionierin und zum Weltstar der frühen Ökologiebewegung machte. Eigentlich, so erfährt man aus Dieter Steiners Biografie, habe sie nur einen Artikel über die unterschätzten Gefahren des Pestizideinsatzes, besonders des DDT, schreiben wollen. Bei ihrer Arbeit aber sei ihr das Ausmaß der Bedrohung erst bewusst geworden, die nicht nur

Singvögel zum Verstummen brachte, sondern auch den Weißkopfadler bedrohte. Nun ist der »Bald Eagle« das Wappentier der USA, und so gewann Carsons Kritik gleich doppelte emotionale Macht. Die mit geradezu alttestamentlicher Verve von Flugzeugen versprühten DDT-Wolken bedrohten nicht nur die Ikone der Nation, sondern auch das persönliche Glück ihrer Bürger im Garten.

Carsons Warnung vor einem stummen Frühling machte 1962 klar, dass es auf der Welt keine Exklaven mehr gab, die allein schon durch Abgelegenheit geschützt waren. Trotz seiner lokalen Anmutung trug die Karriere des Begriffs »Umwelt« zur Globalisierung bei, indem er die Liste bedrohlicher Fernwirkungen rasant erweiterte – DDT und Radioaktivität, FCKWs und Treibhausgas. Und der »Fortschritt« machte sich längst nicht mehr als lineare Bewegung bemerkbar, auf die dieser Ausdruck hindeutet, sondern hat sich zur globalen Vernetzung entwickelt.

Solche Verschränkungen ließen sich heute in das paradoxe Bild eines Klimaschützers fassen, der sich auf dem Interkontinentalflug zum nächsten Klimagipfel darüber sorgt, ob er zu Hause auch alle Energiesparlampen ausgeschaltet hat. Mobilität und Logistik haben selbst abgelegenste Ökotope verknüpft und sei es durch die globalen Aktivitäten ihrer vermeintlichen Beschützer. Man muss nicht mehr auf eine Odyssee gehen, wenn sich zyklische Windräder vor der eigenen Haustür erheben und einem Amazon die Argumente dafür und dagegen frei Haus liefert. Der Fortschritt hat die Welt längst auf allen Ebenen durchdrungen und durchdringt selbst die finsterste Nacht.

Nicht nur im dichtbevölkerten Deutschland, sondern weltweit wird es heute an immer weniger Orten nachts wirklich dunkel. In seinem Buch *Die Nacht* beschreibt der Amerikaner Paul Bogart eine Entwicklung, die dazu führt, dass man kaum mehr

Die Dialektik des Fortschritts

jene Sterne sieht, an denen sich ein Odysseus noch orientieren konnte. Dabei kommt es zu seltsamen Volten. Die Landflucht hält an, eine einst vielfältige Landwirtschaft wird von Monokulturen verdrängt, die etwas produzieren, was zwar das Präfix »Bio« im Namen trägt, aber mit dem gewohnten Landleben wenig zu tun hat. Derweil flüchten sich nicht nur Anhänger des Urban Gardenings, sondern auch immer mehr Wildtiere in Städte, die eine erstaunliche Biodiversität aufweisen. Leben ist eben opportunistisch und versucht, aus jeder erreichbaren Umwelt den größtmöglichen Nutzen zu ziehen.

In *Sechzig Reisen durch die Zeit* haben Verena Winiwarter und Hans-Rudolf Bork dazu die unterschiedlichsten Versuche der Menschheit beschrieben, sich die vielfältigsten Lebensräume nutzbar zu machen. Nach einem Kapitel über ein »Leben mit der Dynamik der Natur«, das von Sturmfluten, Hochwasser, Pest, Vulkanausbrüchen und Dürren berichtet, folgt ein weiteres über »Mensch und Natur in Agrargesellschaften«. Hier geht es, etwa in der Beschreibung der Teichwirtschaft von der Römischen Republik bis zum Spätmittelalter, um eine nachhaltige Bewirtschaftung der Natur, die Jahrhunderte und gar Jahrtausende überdauert hat. Schon das dritte Kapitel »Transport, Handel und Umwelt« aber sprengt den lokalen und regionalen Rahmen und liefert anhand der peruanischen Guanoproduktion ein Musterbeispiel für die anschauliche Analyse eines Ökotopts. Darin spielen eine wachsende Konkurrenz menschlicher Fischer mit den Guano-Vögeln ebenso eine Rolle wie Seelöwen, Zecken und deren Fressfeinde. Vor allem zeigt die gegen Mitte des 19. Jahrhunderts rasant anwachsende Verschiffung von Vogelmist rund um die Welt, wie rasch eine explodierende Nachfrage – hier die nach Mineräldünger – den Abbau auch von anrühigen Produkten aus den entlegensten Gegenden forcierte.

Der Massentransport solch unedler Güter mag die Schonfrist für die Segel-

schiffahrt noch ein wenig verlängert haben, nachdem diese ihren wesentlichen Beitrag zur Globalisierung schon geleistet hatte. Aber Eisenbahn und

Dampfschiffahrt hatten *Der Wahn der Selbstbestimmung* längst begonnen, Frachtsegler, Ochsespanne

und Reiter zu ersetzen. Mit *Das Buch vom Verkehr* führt Hendrik Ammoser dazu in »Die faszinierende Welt von Mobilität und Logistik« ein. Das Titelbild seines Buches zeigt ein auch bei Nacht hell beleuchtetes, mehrstöckiges Autobahnkreuz, hinter dem die Welt im Dämmerlicht liegt. Es ist eine Welt, die sich in Mobilität und Logistik zu verzehren scheint, eine Welt, die man nur als »autogerecht« bezeichnen kann.

Nun gehört das Automobil zu den Paradoxien unserer Ära. Nachdem Eisenbahn und Dampfschiffahrt den Massenerverkehr möglich gemacht haben, hat ihn das Auto wieder individualisiert. Andererseits heißt »Automobil« zwar »selbstbeweglich«, doch es fährt seine Nutzer immer wieder in Staus oder auf langwierige Odysseen zur Parkplatzsuche. Während Verkehrs- und Kommunikationsnetze immer dichter werden, werden Beziehungen zwischen den Menschen, zwischen Wohn- und Arbeitsplatz wie zwischen Einkaufs- und Freizeittätten immer weitmaschiger.

Zwar nutzte Sarah Kirsch für Fernreisen die Bahn, doch für die Fahrt zum Arzt, zum Friseur, zum Ein- und Fahrkarteneinkaufen hatte sie – wie Rachel Carson – ein Auto. Zur Mobilität gehört die Erweiterung der Wahlmöglichkeiten, doch hat sie einen Pferdefuß. Der Supermarkt in der Kreisstadt kann Waren vorhalten, die im Dorfladen zu oft als Ladenhüter enden würden. Dorfläden verschwinden und Mobilität lässt ländliche Regionen ausbluten – sie macht freie Beweglichkeit zum Zwang. Ammoser resümiert, »dass zu einem selbstbestimmten Leben auch die bewusst gestaltete Mobilität gehört«, preist dann aber einen »WoMo-Rechner«. Der könne durch Kombination von Wohn- und Mobilitäts-

kosten ermitteln, ob es für eine Familie »günstiger ist, in einer Innenstadtlage eine hohe Miete zu zahlen, dann aber nur ein oder gar kein Auto zu benötigen – oder eine Wohnung in einem der Vororte oder in ländlicher Umgebung zu suchen – mit günstigen Mieten aber vergleichsweise hohen Mobilitätsaufwendungen«. Wo zwischen diesen Alternativen Platz für ein selbstbestimmtes Leben sein soll, sagt einem der WoMo-Rechner nicht.

Einen anderen Kurzschluss von Makro- und Mikrokosmos und zwar auf submikroskopischer Ebene beschreibt der Physiker Christian J. Meier in seinem Buch *Nano*. Es führt in eine Welt, die der Technik völlig neue Perspektiven erschließt, weil dicht am atomaren Bereich andere Gesetze und Kräfte wirken als die uns vertrauten. Dass Staubzucker sich anders verhält als Würfelzucker, weiß man aus praktischer und bisweilen leidvoller Erfahrung, weil ersterer manchmal dort landet, wo er nicht hingehört. Und diese simplifizierende Analogie beschreibt auch die möglichen

Risiken beim Umgang mit Stoffen und winzigen Konstruktionen (»intelligent dust«), die möglicherweise dort, wo sie nicht hin sollen, unbeabsichtigte Wirkungen zeitigen. So rückt uns die Welt aus fernster Ferne und nächster Nähe zugleich zu Leibe. Odysseus könnte heute zu Hause bleiben und fände doch keine Ruhe.

Hendrik Ammoser: Das Buch vom Verkehr: Die faszinierende Welt von Mobilität und Logistik. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt 2014, 344 S., 49,95 €. – *Paul Bogard: Die Nacht. Reise in eine verschwindende Welt. Blessing, München 2014, 368 S., 22,99 €.* – *Sarah Kirsch: Juninovember. DVA, München 2014, 198 S., 19,99 €.* – *Christian J. Meier: Nano. Wie winzige Technik unser Leben verändert. Primus, Darmstadt 2014, 223 S., 24,95 €.* – *Dieter Steiner: Rachel Carson. Pionierin der Ökologiebewegung. Oekom, München 2014, 360 S., 19,95 €.* – *Verena Winiwarter und Hans-Rudolf Bork: Geschichte unserer Umwelt. Sechzig Reisen durch die Zeit. Primus, Darmstadt 2014, 191 S., 39,95 €.*



Ulrich Baron

ist Literaturwissenschaftler und arbeitet als Kritiker und freier Publizist in Hamburg.

ulrich.baron@t-online.de

Thomas Meyer

Vom Liberalismus zur Sozialen Demokratie

Ferdinand Lassalle zum 150. Todestag

Eine Erinnerung an Ferdinand Lassalle zu seinem 150. Todestag am 31.8.2014 hat drei überraschend aktuelle Anlässe, in denen sich die fortgeltende, nahezu existenziell-praktische Bedeutung der Gründungsidee erweist, die er der Sozialdemokratie »in die Wiege« legte. Es sind drei politische Maximen hinter allen Details der Tages-

fragen und philosophischen Erörterungen, die er als politische Gründe für die historische Trennung der Arbeiterbewegung vom Partei-Liberalismus zu Protokoll gibt, vor allem im Jahr der Gründung des ADAV 1863 bis zu seinem frühen Tod im folgenden Jahr. Sie zeigen gegenwärtig wieder besonders klar, wie wenig die ur-