

Ulrike Stoltz

boundless

Navigieren in der Unsicherheit

Reisevorbereitungen / Prolog

Bücher und Boote sind Container/Behälter und Transportmittel für Inhalte. Mit diesem Konzept und einer Serie von sieben Fotografien, auf denen man ein Schiff unter einer Brücke hindurchfahren sieht, bewarben wir¹ uns auf eine *residency* bei Nexus Press, Atlanta, USA. Diese beinhaltete einen Aufenthalt von bis zu vier Wochen bei der renommierten Künstlerbuchpresse sowie die Möglichkeit, das Projekt dort zu realisieren.

Both of us have already made some books that have to do with boats in one way or another. The difference would be that this boat-book would be run without a captain: it would be run by the crew. We trust in our long experience in collaboration. If possible, we will come by boat.²

Man kann und darf seine eigene künstlerische Arbeit nicht interpretieren. Man kann aber den Entstehungsprozess erzählen.³ Das haben wir bereits

1 »wir« = «usus»: Uta Schneider & Ulrike Stoltz. Künstlerische Zusammenarbeit seit 35 Jahren.

2 Aus dem *Proposal für Nexus Press*. Alle nicht weiter ausgezeichneten Zitate, längere und in den Text integrierte kürzere, stammen aus dem diesem Aufsatz zugrundeliegenden *Künstlerbuch boundless*: «usus»: Uta Schneider & Ulrike Stoltz: *boundless*. Atlanta: Nexus Press, 2001/2002

3 Vgl. Umberto Eco: *Nachschrift zum Namen der Rose*. München u. Wien: Hanser, 1984, S. 9 u. S. 17

mehrfach getan,⁴ so dass der folgende Text aus aktuellem Anlass noch einmal eine ganz neue Perspektive einnimmt. Er handelt sich an den sieben Kapiteln unseres Buches *boundless* entlang, nennt die Kapiteltitel und die integrierten gps-Daten, zitiert kurze Textpassagen aus dem Buch, collagiert Erinnerungen, reflektiert Einzelnes aus einer Distanz von 20 Jahren, sinniert über Ort und Zeit im Buch und im Erleben und fügt sich am Ende vielleicht zu einem mosaikartigen Bild.



Abb. 1: «usus»: Uta Schneider & Ulrike Stoltz *boundless*. Texte und Textcollagen von «usus»; Zitate aus verschiedenen Quellen; alle Texte in Originalsprache (deutsch, englisch oder lateinisch); Fotografien von Ulrike Stoltz; gemeinsame Zeichnungen von «usus». 7 Bögen, Offset, als Leporellos gefalzt, in einer im Siebdruck bedruckten Plastikhülle («static shield bag»). Ergebnis der Arbeit als artists-in-residence bei Nexus Press. 70 Seiten; 11,5 x 20,5 cm; 1000 Ex.; Atlanta, GA, USA 2001/2002.

4 «usus»: Ulrike Stoltz & Uta Schneider: »boundless und satz—wechsel: Konzepte zweier Künstlerbücher«. In: Cornel Dora (Hg.): *Buchgestaltung: Ein interdisziplinäres Forum*. Tagung der Internationalen Buchwissenschaftlichen Gesellschaft, St. Gallen 13.–14. Juni 2008. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2009, S. 33–48 und Ulrike Stoltz & Uta Schneider: «usus», *typography, and artists' books*. CODE(X)+1 Monograph Series (No. 4), Berkeley: Codex Foundation, 2010.

Sonntag

209

Abfahrt in Hamburg an einem Sonntagnachmittag – strahlend blau. Janosch fährt uns zum Burchard-Kai. Auf der Köhlbrandbrücke kommt uns eine große Gruppe Inline-Skater und Rollschuhfahrer entgegen. Die haben einen steilen Aufstieg hinter sich und können nun mühelos hinunterrollen.

Ankunft in Montreal – ebenfalls an einem Sonntag. Ganz sanft schmiegt sich der Riese an die Kaimauer. Wir fahren mit einem Hafentaxi zur Seemannsmission, wo es Telefon gibt und Internet, Bibeln in allen Sprachen und Informationen über Piraterie (2001 war das Thema zumindest in Deutschland in den Nachrichten noch nicht präsent). Der Steward, der uns während der Fahrt so freundlich umsorgte, singt zum Abschied Karaoke für uns: *My, my, my Delilah!*

So verortet das erste Kapitel gleichzeitig Anfang und Ende unserer Reise.

```
07-15 15:00:00 / N 53° 25' 17.0" / E0 10° 07' 01.4" /
07-15 21:00:00 / N 53° 54' 51.2" / E0 09° 10' 41.0" /
07-22 07:30:00 / N 46° 39' 19.6" / W0 71° 46' 43.3" /
07-22 08:30:00 / N 46° 33' 53.7" / W0 72° 05' 30.9" /
07-22 16:00:00 / N 45° 45' 24.6" / W0 73° 23' 27.9" /
07-22 19:00:00 / N 45° 31' 32.9" / W0 73° 33' 52.3" //
```

Mainz liegt auf dem 50. Breitengrad; der Hamburger Hafen schon drei Grad nördlicher; der Hafen von Montreal sieben Grad südlicher als Hamburg. Aber was heißt das? Wo sind wir, oder besser, rückblickend gefragt: Wo waren wir? In welchen Zeit-Räumen haben wir uns bewegt? Um den Rahmen abzustecken: Die Jahrtausendwende lag gerade hinter uns, die Computer waren entgegen allen Befürchtungen nicht abgestürzt, die Welt stand noch, d.h. sie bewegte sich weiter, drehte sich, Tag für Tag, Nacht für Nacht. Die Türme des World Trade Centers standen noch. Utas Vater und Ulrikes Mutter lebten noch. Als wir abfuhren, standen unsere Freunde und Janosch bei Teufelsbrücke am Ufer, so klein, siehst Du sie? und winkten. Als wir auf der anderen Seite des Atlantiks ankamen, wartete niemand auf uns. Wir verbrachten noch eine Nacht an Bord. Als wir dem Kapitän erzählten, dass wir den Flug nach Atlanta erst für den nächsten Tag gebucht hätten – man wisse ja nie, nach so

einer langen Fahrt auf See – war er beleidigt: Er sei immer pünktlich! Was für Vorstellungen hatten wir von der Seefahrt?

Ja, es gab schon das Internet. Wir suchten nach Frachterreisen und fanden eine Passage. Aber wir hatten nicht so sehr das Bedürfnis, schon im Voraus alles zu wissen über das Schiff, die Route, die Ladung, den Kapitän, und was einem sonst noch so einfallen könnte. Wir fuhren einfach los, neugierig, offen für das was kommen würde, aber eben auch relativ unaufmerksam gegenüber unseren eigenen Erwartungen und den Mechanismen, die unsere Wahrnehmung steuern.

Was ich jetzt (annähernd 20 Jahre später) online über ›unser‹ Schiff finde:⁵ Die *Canmar Courage* wurde 1996 gebaut; 216 m lang, 32,2 m breit, Tiefgang 10,7 m. Sie hat eine Kapazität von 2200 Containern und erreicht 20 Knoten (Höchst-)Geschwindigkeit. Wie uns der Kapitän erzählte, ist die *Canmar Courage* kein Eisbrecher, aber sie hat einen verstärkten Rumpf, so dass sie im Winter, nachdem Eisbrecher die Fahrtrinne auf dem Sankt-Lorenz-Strom wieder geöffnet haben, als erste hindurch fahren kann (*ice-strengthened containership*). Die *Canmar Courage* wurde, als wir auf ihr mitfuhren, von einer kanadischen Reederei betrieben; sie fuhr unter der Flagge von Bermuda und mit indischer Besatzung.

Canmar vessels: Canmar Fortune and Canmar Courage are identical sister vessels in the Transatlantic service for CP Ships. The vessels are operating in a service with quick round trips between Montreal and Europe, in a total of about 18 days. Departures from Montreal are scheduled for Thursdays, and expected to arrive at Antwerp, Belgium 8 days later and in Hamburg, Germany 9 days after leaving Montreal. Departing Hamburg on Sundays, the ships return to Montreal 8 days later on Mondays. The ships will be in Montreal three nights before departing again for Europe. Port times in Europe are usually short, sometimes 6 to 12 hours.⁶

5 Alle Informationen zur *Canmar Courage* auf: http://www.cargo-vessels-international.at/CANMAR_COURAGE_IMO9108130.pdf, und <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=72805> sowie <http://www.naviecapitani.it/Navi%20e%20Capitani/gallerie%20navi/Containers/schede%20navi/C/Canmar%20Courage.htm>, zul. abgerufen am 25.6.2021.

6 http://marengine.com/ufiles/L2832H_SE.pdf, zul. abgerufen am 25.6.2021.

Der Kapitän erzählte, er habe schon mehrmals das *blaue Band* für Frachtschiffe gewonnen – als derjenige, der mit seinem Schiff an Silvester/zu Neujahr als erster nach seiner Atlantiküberquerung ankommt.⁷

Inzwischen hat die *Canmar Courage* mehrfach ihren Namen geändert, meist, weil sie von einer Reederei zu einer anderen wechselte.⁸ Nichts von diesen Details findet sich in *boundless*. Wir starten mit einem anderen Thema.

Buchbindeschiffe in den 70er Jahren / Book Binding Ships in the Seventies // Dokumentation des per email zwischen U.S. & U.S. und anderen geführten Briefwechsels / Documentation of the email Correspondence between U.S. & U.S. and Others / 19.12.2000—23.07.2001
the story is already there

Liebe Uta, als ich gestern Herrn S. von unserem Vorhaben erzählte, fragte er spontan, ob ich schon mal von Buchbindeschiffen gehört hätte? Man hätte in den 70er/80er Jahren schon in Fernost billig gedruckt und dann eben auf dem Rückweg die Bücher an Bord gebunden! Es soll wohl auch mal Druckerei-Schiffe gegeben haben, das hätte sich aber nicht lange gehalten. Klingt doch toll, oder? Er hat versprochen, dass er nochmal nachfragt, er kennt wohl jemanden, der damals an dieser Art von Produktion beteiligt war. Das wäre doch eine feine Sache, wenn wir das in unser Boot-Buch integrieren könnten! U.

7 »Canmar Courage has won the coveted gold-headed cane — awarded to the first ocean-going ship to arrive at the port of Montreal at the turn of the year.« Auf: <https://www.insidelogistics.ca/transportation/courage-wins-canada-maritime-a-fourth-gold-headed-cane-from-the-port-of-montreal-160564/>, zul. abgeruf. am 25.6.2021.

8 Als *Canmar Courage* fuhr sie bis 2003 für die Canada Maritime Services Ltd., Bermuda. Von 2003 bis 2004 fuhr sie als *Cast Prominence* für dieselbe Reederei, von 2004 bis 2005 unter demselben Namen für CPS Number 5/CPS Number 1 Ltd.; im Jahr 2005 als *Lykes Performer* für die CPS Number 1 Ltd. und anschließend, bis 2006, als *CP Performer*, für dieselbe Reederei. Seit 2006 heißt die *Canmar Courage* nunmehr *Valencia Express*; sie fuhr unter diesem Namen bis 2008 für die Hapag-Lloyd AG und seitdem für die Hapag Lloyd Ships Ltd. Unverändert blieb in der ganzen Zeit aber die Flagge: Bermuda.

»Both the MILAN EXPRESS and VALENCIA EXPRESS were flagships on the Montreal trade when delivered in 1996, respectively as OOCL CANADA and CANMAR COURAGE, for the ›St Lawrence Container Service‹ (SLCS). After years on the Med-Canada trade, they are now pursuing their careers as mere Baltic feeders.« Alphaliner Weekly Newsletter 17/2016. Auf: http://www.cargo-vessels-international.at/CANMAR_COURAGE_IMO9108130.pdf, zul. abgeruf. am 25.6.2021.

Allein auf Herrn S. wollten wir uns aber nicht verlassen, also recherchierten wir selbst. Wir fragten alle in irgendeiner Weise mit der Buchproduktion verbundenen Menschen aus unserem Bekanntenkreis: Buchgestalter-innen, Hersteller-innen, Drucker-innen, Buchbinder-innen, usw. usf. Die Antworten sind spannend und in unserem Buch alle nachzulesen. An dieser Stelle rückblickend ein paar weitere Gedanken:

Es geht hier um das Buch als Ware, nicht um das Buch als Medium oder seine Inhalte. Jede Seite bringt ihre eigenen Faktoren ins Spiel. Der Warencharakter führt zum Beispiel dazu, dass man weiße Seiten im Buch möglichst vermeidet. Rechte Seiten komplett unbedruckt zu lassen, ist bis heute verpönt. An allen Ecken und Enden wurde und wird gespart, so entstehen Halbgewebe-Bände, Taschenbücher, kleine bis winzige Seitenränder; man setzt platzsparend mit schmallaufenden Schriften, es wird gelumbeckt statt geheftet, u.v.a.m. Nur im besten Fall sieht man die Sparsamkeit dem Buch nicht weiter an.

Gedruckt wird, wo es am billigsten ist. Die Druckindustrie als Vorreiter der Globalisierung? Warum spielten die Transportkosten schon in den 1970er/1980er Jahren dabei scheinbar keine Rolle? Oder waren die Löhne in den ›Billiglohnländern‹ so niedrig, dass es selbst einschließlich der Transportkosten noch billiger war, dort drucken zu lassen? Ist das immer noch so? Warum hätte man dort dann nicht auch gleich die Bücher binden lassen sollen?

Man kann mit guten Gründen den Beginn der Industrialisierung mit der Verbreitung des Druckens mit beweglichen Lettern im 15./16. Jahrhundert gleichsetzen. Im 19. Jahrhundert bewirkten die Schnellpressen sowie die Zeilensetz- und Gießmaschinen eine weitere Beschleunigung in jeder Hinsicht. Folgerichtig war die typografische Industrie auch der erste Bereich, der von der Digitalisierung grundlegend verändert wurde.⁹ Man kann durchaus sagen, dass die Typografie (Satz und Druck) inzwischen ›post-digital‹ ist, zumindest weitgehend. (Layout-)Setzereien existieren ebenso wie Repro-Anstalten praktisch nicht mehr; die Druckereien kämpfen noch ums Überleben. Wie lange noch? Wie viele werden sich halten können? Mit welchen Produkten? Zu welchen Bedingungen?

Gleichwohl gibt es noch ›von Hand gemachte‹ Bücher, von den einen als unsinnig und vor allem unrentabel belächelt, von den anderen als bibliophil

9 Die Digitalisierung beginnt bereits mit der Einführung des Fotosatzes in den 1970er Jahren.

begeistert gefeiert. Ich vermeide hier ganz bewusst den Begriff ›Künstlerbuch‹. Zu diesem Thema könnte man Bücher schreiben.¹⁰ Ich beschreibe stattdessen die Produktion unseres Buches *boundless* und entwickle daraus einige Fragen.

boundless entstand bei *Nexus Press* in Atlanta, neben dem *Visual Studies Workshop* in Rochester, NY, eines der beiden großen US-amerikanischen Künstlerbuchzentren.¹¹ Beide stehen in der Tradition der *artists' books* und haben diese maßgeblich mit beeinflusst. Künstlerbücher sollten in hohen Auflagen, möglichst unlimitiert, und billig, das hieß damals: im Offset gedruckt sowie einfach und unkompliziert gebunden sein, daher auch weder nummeriert noch signiert. Das Konzept war, damit den (teuren und exklusiven) Kunstmarkt zu umgehen, wodurch Kunst für alle zugänglich(er) werden sollte; das Buch übernimmt in gewisser Weise also die Rolle der Galerie und ist gleichzeitig ein Kunstwerk zu erschwinglichem Preis.¹²

10 In meinem Artikel für die Festschrift der Maximilian-Gesellschaft gehe ich insbesondere auf die Künstlerbuch-Konzepte der 1960er Jahre detaillierter ein. Vgl. Ulrike Stoltz: »Ein Buch ist ein Buch ist ein Buch. Von klassischer Buchgestaltung zu neuen Tendenzen.« In: Wulf D. v. Lucius (Hg.): *100 Jahre Maximilian-Gesellschaft 1911–2011*. Hamburg: Maximilian-Gesellschaft, 2011, S. 187–216; insbesondere S. 197ff.

11 Vgl. dazu Ulrike Stoltz: »Ein Buch ist ein Buch«, S. 201ff.

12 Zur Frage der Preisgestaltung vgl. Ulrike Stoltz: »Ein Buch ist ein Buch ist ein Buch«, S. 199f., mit Bezug auf Anne Moeglin-Delcroix (et al.): *Guardare, raccontare, pensare, conservare: quattro percorsi del libro d'artista dagli anni '60 ad oggi*. Mantova, Casa del Mantegna, Corraini, 2004; und Stefan Kobel: »Für eine Handvoll Dollar. Künstlerbücher (I): Vom illustrierten Text zum demokratischen Medium.« In: *artnet Magazin*; 8.8.2009. (Der Artikel ist inzwischen leider online nicht mehr auffindbar.)



Abb. 2: Bildseite 1: Bug eines Schiffes, das unter einer Brücke hindurchfährt.

boundless passt ganz in dieses Bild: Die Bildseiten (die Fotografien eines Schiffes, das unter einer Brücke hindurchfährt) sind mit zwei Farben als Duplex gedruckt, die Textseiten dreifarbig: Ganz unten liegt eine gelb gedruckte Form, für die einer der Filme, die auf der Bildseite gedruckt worden waren, seitenverkehrt auf eine weitere Platte belichtet und noch einmal gedruckt wurde. So entsteht der Eindruck einer gewissen Transparenz, als würde die Fotografie auf die Textseite durchscheinen. Darauf steht dann in Grün die Schrift – den Wasserton aus den Fotografien aufgreifend; die Spuren des Schiffs in den Wellen.¹³ Schließlich die Zeichnungen in Braun: Umbra, Schatten, brüchige Spur.

Der Entstehungsprozess war weitgehend industriell. Da wir beide auch kommerziell für Verlage arbeite(te)n, waren (und sind) wir mit den Produktionsbedingungen zumindest so weit vertraut, dass wir die richtigen Fragen stellen können. Wir erstellten die Druckvorlagen am Computer (Ulrikes erster Laptop!). Die pdf-Dokumente wurden in einem professionellen, d.h. ge-

¹³ Die Assoziation zu dem Buch von Gisela Breitling: *Die Spuren des Schiffs in den Wellen*. Berlin: Oberbaumverlag, 1980, ist durchaus beabsichtigt, auch wenn es keinen unmittelbaren inhaltlichen Bezug gibt.

werblichen Betrieb, den es damals (2001) noch gab, auf Film belichtet. Die Druckplatten selbst konnten dann wiederum bei Nexus Press belichtet werden. Brad Freeman druckte auf einer Einfarben-Maschine, was viel Erfahrung voraussetzt, da man immer die ganze Auflage in einer Farbe durchdrucken muss, bevor die nächste Farbe gedruckt werden kann. Ausprobieren lässt sich da nichts; das Ergebnis sieht man erst, wenn alles fertig gedruckt ist. Es handelt sich zwar durchaus um ein industrielles Verfahren, welches allerdings damals schon lange nicht mehr state-of-the-art war. Hier lässt sich also, ähnlich wie zuvor beim Handsatz oder noch früher bei der Lithografie, der Prozess beobachten, in dem veraltete technische Verfahren vom industriellen Gewerbe hinüberwandern in die Kunst. Das hat mit Handarbeit nicht viel zu tun, nur ist die alte Technik im Gegensatz zur jeweils neuesten scheinbar unkomplizierter, leichter zu durchschauen, weniger aufwändig, meist stärker von Mechanik als von Elektronik geprägt. Das gilt für Handsatz und Druck auf einer Andruckpresse in noch stärkerem Maße als für Offset. Es geht, und darauf kommt es mir an dieser Stelle an, nicht um eine nostalgische Romantisierung, weder von Handarbeit, noch von früheren Techniken. Die Frage, ob und wenn ja, wie künstlerische Arbeit u.U. eine Art Vorreiterrolle hinsichtlich der gesellschaftlichen Implikationen von ›mittlerer Technologie‹ spielen kann, insbesondere, wenn sie, wie jede Art von Druckgrafik, relativ stark technik-affin ist, wäre sicher spannend zu untersuchen.

Montag. Buch. Behälter. Box. / auf den Weg bringen // Book. Bassin. Box. / to set on the way

07-16 09:30:00 / N 56° 12' 28.9" / E0 02° 20' 23.4" //

07-16 13:00:00 / N 57° 04' 16.9" / E0 00° 23' 41.9" //

07-16 17:00:00 / N 57° 56' 01.6" / W0 01° 29' 34.1" //

07-16 21:00:00 / N 58° 38' 24.1" / W0 02° 55' 59.9" //

07-16 22:30:00 / N 58° 43' 14.4" / W0 03° 52' 42.1" ///

tender temptations from clay tablets

Uta hatte von ihrem Freund ein gps-Gerät für die Reise bekommen, eifrig nahm sie die Koordinaten auf. Gut, so können wir jetzt genau sagen, wann wir wo waren. Wir wollten wissen, wo wir waren, wir verorteten uns selbst,

verschwendeten keinen Gedanken an Überwachung. Wir hatten nicht einmal ein Handy, schon gar nicht ein Smartphone.

Wort-Boote gegen den Strom



Abb. 3: Eine Doppelseite aus dem Kapitel Buch. Behälter. Box.

Ich erinnere den ersten Sonntagabend: Das Schiff lag ruhig vor der Elbmündung, der letzte Lotse ging von Bord, das Schiff dümpelte weiter vor sich hin, als müsse der Kapitän überlegen, wo es nun lang gehen solle: Durch den Kanal? Oder diagonal über die Nordsee? Am nächsten Morgen sahen wir: kein Land, aber immer mal wieder eine Bohrinsel. In den beginnenden Abend hinein, zwischen Schottland und den Orkneys hindurch, an einem Schiff vorbei, der letzte Blick aufs Land. Wo waren wir? Wir bewegten uns auf einem ›großen Pott‹, der doch nur ein kleiner Punkt war, über die nördliche Hemisphä-

re eines annähernd kugelförmigen blauen Planeten. Wir saßen draußen auf einem der kleinen Decks, später dann, als es uns zu kühl wurde, drinnen auf der Brücke. Wir atmeten die salzige Meeresluft, wir hörten den Basso Continuo der Motoren. Wir waren ganz still, und auch von den anderen Menschen, die sich dort aufhielten, sagte niemand etwas. Die Sterne tauchten langsam im dunkler werdenden Blau auf. Wo waren wir? Schweigend ließ jede ihre Gedanken und Gefühle auf Reisen gehen, in kleinen und großen Kreisen um das Schiff herumwandern. Wir saßen reglos, und bewegten uns doch unaufhaltsam nach Westen. Wir flogen mit den Möwen, die uns noch immer vorauseilten und folgten, flügelschlagend nach vorne eilten, bewegungslos die Flügel ausbreitet zurückfallend, in stetem Wechsel. Wo waren wir?

every text has to be spooned out

Die poetischen Texte in diesem Buch sind Collagen, vielleicht könnte man auch sagen: literarische *appropriation art*. Wortfetzen aus anderen Texten, durch den Wort-Wolf gedreht, verwandelten sich, sprachen vom Meer, auf dem sie schon waren, und vom Buch, zu dem sie sich hinbewegten. Meereswörter gingen unter, Buchbegriffe tauchten auf. Wir hatten das *Museum der modernen Poesie*¹⁴ aufmerksam durchwandert, dabei Sprachpolaroids¹⁵ gemacht, die wir anschließend zerschnitten, ersetzten, übersetzten, fortsetzten, in andere Kontexte einsetzten, neu kombinierten, weiterspannen. Wir hatten den *Atlas der neuen Poesie*¹⁶ studiert, nach Wegen, nach Orten im Meer der Zeit gesucht, sie neu kartiert und ihre Namen auswendig gelernt, um sie später wiederfinden zu können – wann denn? Wenn sie sich in der Ortlosigkeit des Ozeans auflösen.

Es ging uns um Metaphern, um Atmosphäre, um die poetische Dimension, nicht um Dokumentation oder Reportage,¹⁷ denn nur so wird die Paral-

14 *Museum der Modernen Poesie*, eingerichtet von Hans Magnus Enzensberger. 2 Bände. Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 1960 bzw. 1980 (stb).

15 Ich begegnete diesem schönen Begriff zuerst im Rahmen der Ausstellungsreihe *Nachtstellen*, an der ich neben Christopher Tarnow und Karl Heinz Thiel beteiligt war (Seligenstadt, Lyon, Hofheim/Ts., Frankfurt a.M., 1994 bis 1996); er geht zurück auf Thomas Kling, der ihn jedoch anders verwendet.

16 Joachim Sartorius (Hrsg.): *Atlas der neuen Poesie*. Reinbek: Rowohlt, 1995.

17 Das unterscheidet unseren Ansatz ganz wesentlich von dem Buch *Überfahrt* von Michael Disqué und Roman Ehrlich (Leipzig: Spector Books, 2020).

lelität von Booten und Büchern, um die es uns ging, anschaulich: »*Books are the ships of thoughts, wandering through the waves of time.*«¹⁸

Wir suchten nach Gedichten über das Meer und über Boote, um daraus poetische Aussagen über das Buch zu destillieren. Im Nachhinein fällt mir auf, dass die beiden Quellen, auf denen unsere Sprach-Transformations-Spiele aufsetzen, in gewisser Weise so etwas wie die »klassische Moderne« der Lyrik repräsentieren. Wir suchten nicht in Renaissance- oder Barock-Gedichten, auch nicht bei Goethe, Schiller und anderen Klassikern, und ließen auch die zeitgenössischen Arbeiten der Jahrtausendwende außen vor. Ich frage mich, ob dieser Zeitrahmen eher zufällig oder eher intuitiv von uns gesetzt wurde; ob womöglich die in dieser Zeit aktiven Autor-innen eher einen Bezug zur Meeres-Thematik hatten als die davor oder danach, und wenn ja, worauf sich das eventuell zurückführen ließe oder was es bedeuten könnte. Die Autor-innen des *Museums* sind zwischen 1863 und 1921 geboren, mit einem deutlichen Schwerpunkt zwischen den Jahren 1880 und 1909. Die Autor-innen des *Atlas* schließen daran an; der Schwerpunkt liegt zwischen 1920 und 1949. Natürlich wählt niemand die Autor-innen nach ihrem Geburtsjahrgang aus, das ergibt sich durch die Zeit, auf die das Interesse sich richtet. Ausgangspunkt unserer Arbeit sind damit vornehmlich Gedichte von Menschen, die unsere Großeltern, Eltern und älteren Geschwister sein könnten. Sind uns die Themen also aus dem häuslichen Umfeld noch vertraut? Sind es Klänge, die wir aus der Schule noch kannten? Ich bekomme den Eindruck, als hätten wir uns an den Vorgänger-innen abgearbeitet, um durch die von uns angewandten Verfahren, die auch von den Methoden der *Oulipo* inspiriert waren, nach und nach zu etwas anderem zu finden. Als wir das boatbook-Projekt anfangen, hatten wir die eigene Sprache jedenfalls noch nicht gänzlich ungebunden auf der Zunge.¹⁹

18 Dieses Zitat von Francis Bacon fand ich erst viel später (auf <http://statusmind.com/best-facebook-status-637/>, zul. abgerufen am 11.11.2021), eine schöne Bestätigung dafür, dass es nichts wirklich Neues auf der Welt gibt, und dass die Bücher miteinander reden, ohne dass die Autor-innen davon wissen (wie Umberto Eco irgendwo sagt).

19 Unser Katalog *trans—lation* von 2007 enthält dann schon ein eigenes Kapitel nur mit unseren Texten, und auch wenn manche davon schon vor *boundless* entstanden, so lässt sich danach eine deutliche Steigerung unserer Textproduktion erkennen. «usus»: Uta Schneider & Ulrike Stoltz: *trans—lation. Dem Möglichkeitssinn Fläche, Raum und Stimme geben. Lending surface, space and voice to the sense of possibility*. Ausst.-Kat. Klingspor Museum Offenbach am Main, Offenbach a. M.: o. V., 2007.

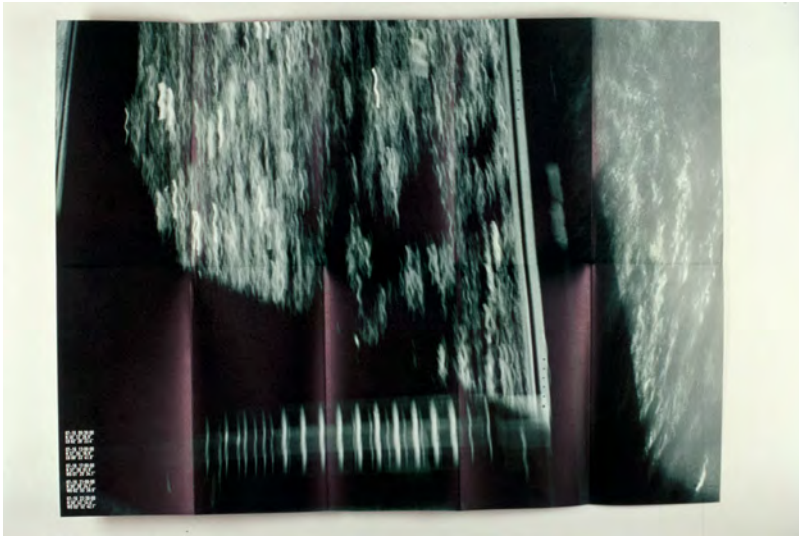


Abb. 4: Bildseite 2: Mittelteil eines Schiffes, das unter einer Brücke hindurchfährt.

Dienstag. Buch—Book—KALL—Lyrik / book—
boat—KALL—lyrics / in vier Dimensionen / in four
dimensions : zwischen den Zeilen lesen / read
between the lines

07-17 10:00:00 / N 58° 57' 31.9" / W 11° 32' 46.0" //

07-17 16:00:00 / N 59° 10' 12.4" / W 14° 39' 31.3"

and stars number the pages

In diesem Kapitel finden die Formulierungen typografisch statt. Leserichtungen, Abstände, Konstellationen erzeugen Bedeutungsfelder, die zwar mit Sprache arbeiten, aber Vorsprachliches, Visuelles gleichbedeutend integrieren. Die Form, die entsteht, lässt sich als Karte lesen, als Mindmap, als Wortwolke. Einzelheiten bleiben offen, undefiniert.

Warum sind Schiffe immer weiblich?

Boatwomanbook. Boats are always feminine. Boat is woman. Woman is boat. Book is woman. Woman is book. Bookwomanboat. Boatwomanbook. Woman steps in between book and boat. Brings the two together. Transforms one into the other. The bookwoman. The boatwoman. Women's boats women's books.

Ein Papierfetzen, auf Kante genäht an einen Ausschnitt vom Meer. Genau dieses Meer, über das wir fuhren. Das muss man nicht wissen, wenn man sich mit *boundless* beschäftigt. Das sind die Nachwirkungen oder die Nebenwirkungen, die Beiboote oder der Beifang. Alles hängt mit allem zusammen. *Flying carpet*: Eine neue Reise, etwa ein Jahr später; eine andere Geschichte, die ein andermal erzählt werden wird.²⁰

Mittwoch. Seekarte / Ocean Chart / 18-07-2001 / 11:48:12 / 58° 18' 73" N / 29° 39' 15" W

07-18 09:00:00 / N 58° 36' 14.0" / W 25° 37' 07.6" //

07-18 16:00:00 / N 58° 17' 28.2" / W 29° 50' 38.0" //

07-18 22:00:00 / N 57° 51' 24.4" / W 33° 15' 57.7" //

listen, far out the horizon

Es ist Mittwoch, Mitte der Woche, Halbzeit. Wo sind wir? Irgendwo auf dem Atlantik. Auf den Seekarten ist die Meerestiefe eingezeichnet: sehr tief. Irgendwo da unten liegt die Titanic. Wann sie unterging, wissen wir. Aber ob ich das an jenem Mittwoch oder am Donnerstag gedacht habe, weiß ich heute nicht mehr. Wann ist dieses Heute? Während ich heute, ziemlich genau zwanzig Jahre nach der Fahrt, darüber schreibe? Während Du heute, irgendwann in irgendeiner ungewissen Zukunft, diesen Text liest? Ich habe diesen Gedanken eingefangen; wann er mir ins Erinnerungsnetz gegangen ist, ist für seine Verortung unerheblich. Er ist hier, jetzt. Ich bestimme den Ort dieses Gedankens mit Buchstaben, während ich mit Dir spreche, obwohl ich Dich

20 *Flying Carpet*, initiiert von Barbara Bandi, Carla Neiss und Susanne Glauser-Wasser, mit Beiträgen von 165 Künstlerinnen aus 24 Ländern und weltweiten Ausstellungen ab 2002 bis 2011; Näheres auf: http://www.flyingcarpet.ch/Page__1.htm, zul. abgerufen am 11.11.2021.

nicht kenne. Wann meine Gedanken Dich erreichen werden, weiß ich nicht. Währenddessen beobachten wir die Wolken und die Wellen, das Wasser und den Wind. Wo sind wir?

| t r a n s | p o r t | | ü b e r | s e t z e n |

Du blätterst den Bogen auf. Ein Schiff fährt unter einer Brücke hindurch. Seine Ladung verwandelt sich schon im Moment des Fotografiertwerdens in wellenförmige Linien, die sich im weiteren Verlauf der Reise in Schriftlinien verwandeln werden. Konstant scheint nur der Schatten der Brücke, auf der die Fotografin steht.

Wo sind wir? Wir befinden uns in einem Zwischenreich, in einem Niemandsland. Der Horizont ist so weit, dass wir uns unter ihm davonträumen können. Die Piraten, der Plastikmüll, das Ozonloch, die Flüchtlinge – alles noch ganz fern.

Die Sphären nehmen das Ungesagte, ein schwacher Ton fällt aus den Folianten.

Donnerstag. Portolan — Navigieren in der Unsicherheit / to navigate with all doubt

07-19 09:00:00 / N 56° 44' 07.2" / W 039° 47' 23.4" //

07-19 14:00:00 / N 56° 03' 48.9" / W 042° 47' 18.2" //

07-19 19:30:00 / N 55° 25' 42.9" / W 045° 25' 44.3" //

07-19 21:00:00 / N 56° 13' 00.1" / W 046° 13' 11.0" /

Portolan-Karten verzeichneten nur die Küsten – weder das Landesinnere noch die Weiten des Ozeans. Wo also befinden wir uns? Von welcher Küste sind wir aufgebrochen? Auf welche bewegen wir uns zu? Jede von uns startet in ihrem eigenen Kosmos, bringt ihre eigene Ladung mit ins Spiel. All das hinterlässt Spuren, auch sichtbare auf dem Papier, das zwischen uns hin und her wandert. Diese Linien beginnen im Irgendwo, verfolgen einander, ahmen einander nach und weichen spannungsvoll voneinander ab, biegen sich und versuchen, ein Gebiet zu umkreisen, zu umschließen, eine Form zu definieren, um gleich darauf wieder abzubrechen, sich an anderer Stelle zu verdichten.

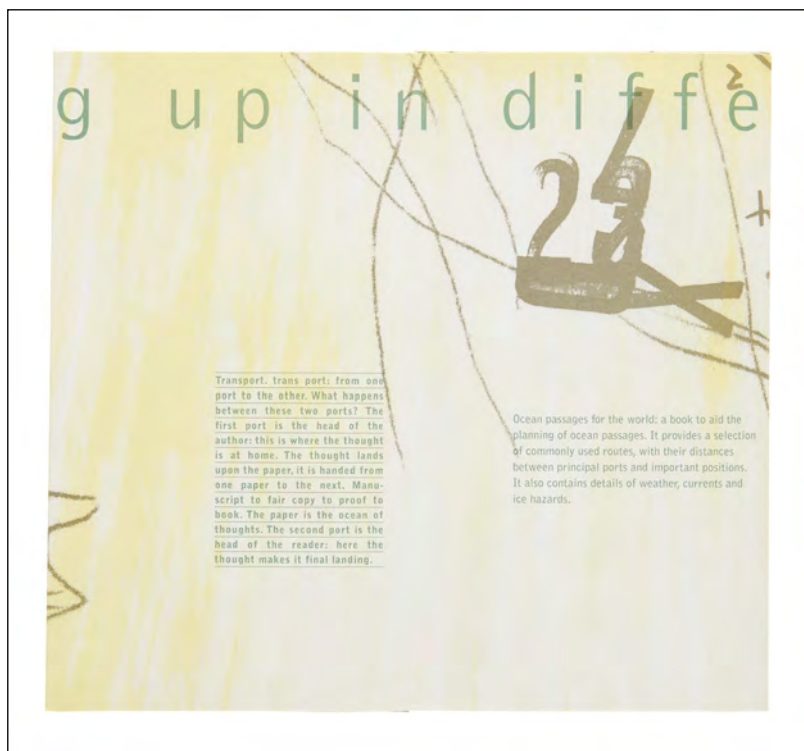


Abb. 5: Eine Doppelseite aus dem Kapitel Portolan.

Transport, trans port: from one port to the other. What happens between these two ports? The first port is the head of the author: this is where the thought is at home. The thought lands upon the paper, it is handed from one paper to the next. Manuscript to proof to book. The paper is the ocean of thoughts. The second port is the head of the reader: here the thought makes its final landing.

Und so wachen wir auf in anderen Geschichten.

waking up in different stories

Ich finde die Zeichnungen für das Buch als ganzes nicht unwichtig, aber sie stehen für mich auch nicht an erster Stelle in dem Sinn, dass sie das Buch dominieren oder wesentlich bestimmen. Sie treten eher einfach hinzu. Und sie

ergänzen das Geschriebene und die Fotografien um das Zeichnerische, das als Vermittler auftritt. Es ist Bild, wie die Fotos, der Gestus, dessen Spur wir sehen, verweist aber auf Schrift (und an manchen Stellen steht da auch tatsächlich gezeichneter Text), verbindet sich also mit der Typografie des Textes, der man die Handbewegung nicht mehr anmerkt.

Die Zeichnungen sind wichtig für den Prozess der Zusammenarbeit, weil wir uns nach der vielen Arbeit am Computer und den endlosen Gesprächen irgendwann in die Sonne setzten und zu zeichnen begannen. Non-verbaler Austausch, Weiterarbeit und Klärung auf einer ganz anderen Ebene. Wir haben also nicht mit dem sprachlosen gemeinsamen Sich-Einschwingen begonnen (wie bei anderen Projekten), sondern die rechte Hirnhälfte kommt an einem bestimmten Punkt des Prozesses einfach dazu, damit das Ganze rund wird.

Magnetic Variation Curves

Zwischen diesen Spuren schwimmen Textinseln; einige entstammen unserer poetischen Transformations-Maschine, andere sind Fundstücke aus dem begrenzten Raum des Schiffes: *found poetry*. In der Unsicherheit muss man zumindest wissen, was *in case of emergency* zu tun wäre. Wir zitieren aus den entsprechenden Merkblättern, finden weitere Texte an Bord. Parallel dazu verdichten und präzisieren sich die Analogien, nach denen wir suchen.

In your mind, almost to touch, falling

Für Bücher werden (normalerweise, d.h. industriell) immer mehrere Seiten auf einen größeren Bogen Papier gedruckt, der dann gefalzt wird: so entsteht eine Lage. Mehrere dieser Lagen werden zum Buchblock geheftet. Unser Buch hat sieben Lagen, die aber ungebunden bleiben und in einer Hülle gesammelt sind. So wirken sie unscheinbar, ephemere, belanglos; auf Messen werden sie gerne mal für Firmenprospekte gehalten und ungefragt mitgenommen – ein Beleg für die Wirkung typografisch-buchgestalterischer Dispositive. Man schaut kurz hin, meint etwas zu erkennen. Liest noch jemand?

Der mehrfach gefalzte Bogen erinnert auch an Karten. Wir lesen, was dort steht, wie es dort steht und wie es zueinander steht. *Choreografie der Zei-*

chen.²¹ Weiß und Schwarz, hintergründige Fläche und vordergründige Figuren sind gleich wichtig, bedingen und ergänzen einander. Das gilt prinzipiell, also auch für konventionell gestaltete Bücher.

Nach etwa zwei Wochen intensiver Arbeit fiel uns auf, dass wir, weil wir praktisch nur am Computer arbeiteten, ungewollt und unbemerkt zu einer Art von Gestaltung gelangt waren, die wir als ›typisch Grafik-Design‹ empfanden: hübsche Kompositionen aus Text und Bild. Notbremse. Reset. Delete. Ein Befreiungsschlag, auch wenn wir nicht alles löschten. Die scheinbar frei schwebenden kleinen Textblöckchen fliegen eben nicht irgendwie im Irgendwo herum; ihre Positionen sind die Spur des vorangegangenen Entwurfs. Oder haben wir sie nachträglich angepasst? Ich weiß es nicht mehr.

Die einzelnen Bögen sind so gefalzt, dass kleine Leporellos entstehen, die sich wie aufgeschlagene Seiten eines Codex lesen, aber auch räumlich aufstellen lassen. Welche dieser wandelbaren Buchformen ist für welche Inhaltsebene am besten geeignet? Wie lesen wir eine Zeichnung? Können wir den sie umgebenden Text ausblenden oder als visuelles Element der Zeichnung betrachten und als solches mitlesen, ohne ihn zu lesen?

21 So der Titel einer von Sabine Golde kuratierten Ausstellung mit Schriftarbeiten, die Ende 2019 in der Kunsthalle der Sparkasse Leipzig gezeigt wurde und auf der wir mit einigen Arbeiten vertreten waren. Stadt- und Kreissparkasse Leipzig (Hg.): Schrift. *Choreografie der Zeichen*. Ausst.-Kat., Kunsthalle der Sparkasse Leipzig, Leipzig: o. V., 2019.

Freitag. Flavius Vegetius Renatus: Praecepta Belli
 Navalis (Liber quartus): 38. On the Names and
 Numbers of Winds | Namen und Anzahl der Winde
 — 39. In which Months Seafaring is Safe | In welchen
 Monaten die Seefahrt sicher ist — 40. How to
 Recognize the Signs of Upcoming Storms | Wie man
 die Anzeichen der Stürme erkennt — 41. On Weather
 Forecast | Über die Wettervorhersage — 42. On High
 and Low Tide | Über Ebbe und Flut

07-20 09:00:00 / N 53° 24' 45.1" / W 052° 01' 22.4" //

07-20 13:00:00 / N 52° 48' 18.0" / W 053° 42' 16.7" //

07-20 17:00:00 / N 52° 04' 58.5" / W 055° 24' 21.3" /

and perhaps yesterday will arrive soon

In der Zeit der Vorbereitung zu dieser Reise und Residency hatte jede von uns alle Antennen ausgefahren, um alle Schwingungen, die mit unserem Thema zu tun haben könnten, aufzufangen.

In Mainz hatte man 1981/1982 beim Bau eines Hotels in der Nähe des Rheins einige Schiffe aus der Römerzeit ausgegraben und diese dann in einem eigenen Gebäude in der Mainzer Südstadt untergebracht. In diesem Museum für antike Schifffahrt entdeckten wir Flavius Vegetius Renatus, einen römischen Flottenkapitän, der beschrieb, dass die Meere vom 11. November bis zum 10. März geschlossen sind, dass die Neumondtage voller Stürme sind, und dass das Meer außer vom Wehen der Winde auch durch sein eigenes Atmen, seine eigene Bewegung belebt wird.



Abb. 6: Eine Doppelseite aus dem Kapitel Flavius Vegetius Renatus.

Dass wir seine Texte auf Lateinisch wiedergeben, ist Programm: Wir führen von Europa nach Amerika, wir wollten die Alte und die Neue Welt miteinander verbinden, die Sprachen mischen, als Originalsprachen belassen, neben der heutigen Universalsprache Englisch auch Latein als die *lingua franca* des Alten Europa unübersetzt mit aufnehmen.²²

Wo befinden wir uns also? Im römischen Mainz? Zwischen den Buchseiten eines *Museums* und eines *Atlas*? Auf einer Brücke über dem Rhein? Auf einem Containerschiff? Irgendwo auf dem Nordatlantik? In einer Werkstatt für

22 Es gibt einen Kompromiss: Später entstand ein kleines Ringbuch, das verschiedenes Treibgut zu diesem Buchprojekt versammelt und auch die Übersetzungen enthält. «usus»: Uta Schneider & Ulrike Stoltz: *Treibgut / Flotsam and Jetsam*. Band 8 der Reihe *Ringbücher*. Offenbach a.M.: 2001.

Künstlerbücher in Atlanta? Jahrzehnte später an einem Tisch in Berlin? In einem Atelier in Offenbach? Zeit und Ort lassen sich nicht eindeutig einander zuordnen, sie verschieben sich kontinuierlich gegeneinander und sind doch gleichzeitig vorhanden in den Gegenwart und Erinnerungen der Künstlerinnen wie auch der Lesenden und Betrachtenden.

Mainz ist neben Hamburg, Montreal und Atlanta einer der geografisch dingfest zu machenden Orte unserer Reise. Gegenüber mündet der Main in den Rhein, und genau dort quert die Eisenbahnbrücke den Fluss. Da der Rhein von Basel bis Rotterdam schiffbar ist, ist auf dem Wasser immer Bewegung. Genau von dieser Brücke stammen die Fotografien, ein Schiff, in sieben Einzelbilder zerlegt, bewegt sich über die Bildseiten der sieben Kapitel von *boundless*. Wann das Foto entstand, ist wiederum unbestimmt. Aus der Erinnerung taucht ein Bild auf: Es zeigt Ulrike mit ihrem Fahrrad auf dieser Brücke, und die Kamera ist ihre kleine *Rollei*: Es sind also noch, gerade noch, analoge Fotos. Eingescannt sind sie leichtes Gepäck.²³

Wir fangen auf dem Fluss vor Gutenbergs Stadt an.

*Das Wasser, das Du in Flüssen berührst, ist das erste von dem das kommt, und das letzte von dem, was geht. Ebenso ist es mit der gegenwärtigen Zeit.*²⁴ Zwanzig Jahre Abstand verändern die Perspektive, weiten den Blick. Leonardo da Vinci kommt jetzt ganz selbstverständlich dazu, ebenso Michel Serres: Die Zeit ist gefaltet, gefältelt, zerknittert wie ein Taschentuch.²⁵

Im Wiederlesen unseres Buches sehe ich einige Zeitfalten, von denen wir damals noch gar nichts wussten, ganz deutlich: Unsere buchkünstlerische Arbeit beginnt mit dem Handsatz. Wir stehen in einer Tradition, die ja eine europäische ist, ohne sie buchstabengetreu zu wiederholen. Wir schwimmen so selbstverständlich in der Ursuppe der Typografie, dass wir es bewusst gar nicht zur Kenntnis nehmen. Wir bewegen uns an Gutenberg vorbei, wir lassen ihn hinter uns, wir nehmen ihn mit als Ausgangspunkt und Erinnerung.

23 Alle Fotos an Bord und danach wurden mit Ulrikes erster Digital-Kamera gemacht.

24 Vgl. Leonardo da Vinci: *Wer wenig denkt, irrt viel*. Meisterliche Gedankenblitze. Ausgewählt, aus dem Italienischen übersetzt und mit einem Vorwort von Marianne Schneider. Frankfurt a.M.: Büchergilde Gutenberg, 2019, S. 12. Meine deutsche Version des Zitats ist mit dieser Übersetzung allerdings nicht identisch, ich habe sie mir vor Jahrzehnten notiert.

25 Michel Serres: *Aufklärungen*. Fünf Gespräche mit Bruno Latour. Berlin: Merve, 2008, S. 92f.

Wir nutzen die neuesten Techniken, wir tauchen ein in die Tradition der *artists' books as democratic multiple*.

Wir stehen aber auch auf Brücken, ganz konkret hier vor Mainz, ebenso konkret später an Bord des Containerschiffes. Und metaphorisch mit diesem Buch, das in seiner Ungebundenheit doch das Verbindende zum Thema macht.

Samstag. Ordnungen des Universums / Order of the Universe – Analoge Navigation in Büchern und Bibliotheken / Analogue Navigation in Books and Libraries

07-21 09:00:00 / N 50° 00' 42.9" / W 63° 15' 09.9" //

07-21 11:30:00 / N 50° 00' 54.0" / W 64° 26' 24.4" //

07-21 21:00:00 / N 48° 53' 19.6" / W 68° 08' 40.8" /

text enrolls into the night

Hier spielt außerhalb Liegendes²⁶ mit hinein, verladenes Stückgut, Container im Container. So sind wir nun schon fast in Montreal und ebenso fast zur Gänze auf dem Papier des Buches angekommen, treiben durch die Seiten, die Regale, die Bibliotheken, finden uns zurecht ohne Sextanten, aber mit Hilfe der Bibliothekskataloge, deren Ursprünge so alt sind wie die Schrift selbst, die also als Texte über Texte immer schon mitgereist sind. Sie kartieren ein Meer, das wir nicht sehen, in das wir aber lesend eintauchen und dem wir mit unserem Buch einen weiteren Tropfen hinzufügen. Die Sumerer nannten die Bibliothekskataloge *Ordnungen des Universums* – das Buch ist die Welt, so wie

26 Das Forum Typografie, bei dessen Bundestreffen 2000 in Hamburg Ulrike einen Vortrag über »Analoge Navigation in Büchern und Bibliotheken« hielt. Veröffentlicht in: Forum Typografie, Arbeitskreis Hamburg (Hg.): *Navigation durch Text, Bild und Raum*. 17. bundestreffen forum typografie. das log-buch. Hamburg: o. V., 2001, S. 86–95, und in: Holger van den Boom (Hg.): *Entwerfen*. Jahrbuch 4. Hochschule für Bildende Künste Braunschweig. Köln: Salon Verlag, 2000, S. 230–244 sowie als 6. Band der Reihe *Ringbücher*, Offenbach a.M.: 2001 und auf Englisch als 7. Band der Reihe *Ringbücher*, Offenbach a.M.: 2001.

ein Schiff auf dem Ozean eine/Deine Welt ist, und die Welt ist das Buch, das wir schreiben, lesen (möchten), und das wir auch selbst sind. Und gleichzeitig ist ein Buch, dieses Buch, jedes Buch, ein Fahrzeug, das uns hinaus ins Offene trägt. Wo waren wir?

a black kiss of printing ink

Vorder- und Rückseite spielen bei jedem Buch aufeinander abgestimmte Rollen, sie ergänzen einander, sei es als Spiegelung, Fortsetzung oder als Kontrapunkt. Schwarz kommt als Farbe in diesem Buch nicht vor. Der schwarze Kuss der Druckfarbe erscheint mir heute wie ein Relikt aus Gutenbergs Zeiten. Wo also sind wir? Am Ende, am Heck. Der Text entrollt sich hinaus in die Nacht, *it is now drifting freely between the hands*.



Abb. 7: Die letzte der sieben Bildseiten: Heck eines Schiffes, das unter einer Brücke hindurchfährt.

Epilog

230

Ein Buch ist ein Buch ist ein Buch. Ein Buch ist ein Boot. Ein Buch ist eine Botschaft. Ein Buch ist eine Flaschenpost. Volle Ladung. Welche Botschaft wird heute geladen? Was tragen die Kulis an Bord? Was hängt an den Kränen? Was steckt im Container? Ich werfe die Angel aus und die Schleppnetze. navigare necesse est. Die Lesbarkeit der Welt. Treibgut.

Kein Buch kommt je an sein Ende. Jedes findet immer eine Fortsetzung. Auf *boundless* folgt, Jahre später, *Treibgut*.²⁷ Ein Einzelstück, das vor allem Fragen versammelt, und einzelne Wortstücke, die uns wie Treibholz entgegenschwimmen, in den Netzen, die wir immer noch auswerfen, hängen bleiben.

Als wir vor fast 20 Jahren unser boatbook-Projekt entwickelten, war das Meer noch der unschuldige Ort unserer Sehnsucht. Kein Wrack konnte diese Sehnsucht in Frage stellen. Wie viele Menschen sind letztes Jahr im Mittelmeer ertrunken? Und wie viele damals? Und wie viele in diesen 20 Jahren? Welche Fische ernähren sich von Fleisch? Sind Fische, die sich vom Fleisch der Ertrunkenen ernähren, für uns gesünder als solche, die sich von Plastik ernähren? Wie viel Mikroplastikpartikel enthält der Fisch, der auf unseren Tellern liegt? Wie viele Albatrosse füttern ihre Jungen mit Plastik? Wie viele Container schwimmen in den Weltmeeren? Und wie viele liegen am Grund? Könnte ein Floß wie die *Kon-Tiki* heute noch so über den Pazifik treiben?²⁸ Warum ist das Meer trotz alledem noch Ort unserer Sehnsucht? Wie lange können wir noch so tun, als gäbe es diese Fragen nicht? Was hat das für Konsequenzen für unsere künstlerische Arbeit? Wann ist das, was abfällt, Abfall? Wir drucken *Treibgut* auf überschüssige Drucke, die von einem anderen Projekt stammen. Ist das nachhaltig? Abfallverwertung? Recycling? Stroh zu Gold spinnen? Wie können wir mit unserer künstlerischen Arbeit Position beziehen? Flagge zeigen? Einfluss nehmen? Auch zwanzig Jahre nach dieser Schiffsreise sind wir noch nicht angekommen. Uns fehlen heute – nein, weder die Bilder noch die Worte. Die einen verdichten sich zu einem Rauschen, die anderen fügen sich nicht oder nur teilweise zu ganzen Sätzen. Oder scheue ich (noch) davor zurück, auszusprechen, was ich doch schon weiß?

27 Das Unikat-Buch kann in der Herzog August Bibliothek in Wolfenbüttel angesehen werden: Malerbücher 69.4° 261.

28 Thor Heyerdahl: *Kon-Tiki. Ein Floß treibt über den Pazifik*. Wien: Ullstein, 1949. Und, zeitgenössischer: *All is Lost*. Regie: J. C. Chandor, mit Robert Redford. USA 2013.