ESSENCE

Was wir wirklich besitzen

Aus dem Prolog von BEWAHRT – Der Wert des Bewahrens

Ein Jaguar - und viel zu viele weiße Flecken

Es war ein Jaguar XK120 SE OTS, gebaut im Jahr 1952. Fahrgestellnummer S673241. Ein Auto mit einer langen Motorhaube, zwei Brooklands-Scheiben, einem Sechszylinder und jener Form, bei der man selbst heute noch versteht, warum Menschen stehen bleiben. Als ich ihn bekam, wollte ich zunächst etwas sehr Naheliegendes wissen: Woher kam er? Wer hatte ihn bestellt? Wer hatte ihn gefahren? Warum hatte er seine Farbe gewechselt? Wer war mit ihm Rennen gefahren? Wer hatte ihn beschädigt, wer wieder aufgebaut? Welche Hände hatten an seinem Lenkrad gelegen, welche Werkstätten hatten seine Karosserie geöffnet, welche Straßen lagen zwischen Coventry und dem Augenblick, in dem er mehr als sieben Jahrzehnte später bei mir stand? Ich begann mit Fahrgestellnummern, Heritage-Unterlagen, alten Zulassungen, Fotografien und Auktionskatalogen. Ich schrieb an Archive, Clubs, frühere Besitzer und Menschen, von denen ich nicht wusste, ob sie überhaupt noch antworten würden. Ich suchte nach Daten. Nach Beweisen. Nach einer lückenlosen Linie. Und dann geschah etwas, womit ich nicht gerechnet hatte: Je mehr ich über den Jaguar herausfand, desto weniger stand der Jaguar selbst im Mittelpunkt.

An seine Stelle traten Menschen. Dr. Michael Barton, dessen Name zunächst nur in einer alten Jaguar-Aufzeichnung auftauchte und dessen Lebensweg mich plötzlich nach Warschau, Israel, in die Schweiz und in ein Amerika der frühen fünfziger Jahre führte. Keith Martin Webster, der einen cremefarbenen XK120 auf einem Parkplatz entdeckte, ihn zum Rallyewagen machte, mit ihm quer durch Europa fuhr, ihn nach einem Überschlag sechs Jahre lang wieder aufbaute – und Jahrzehnte später noch Fotografien, Filme, Startunterlagen und Erinnerungen bewahrte. Rolf, der eine schwer beschädigte Black Cat wieder auferstehen ließ und mir viele Jahre später sagte, ihr Verkauf sei wohl eine Dummheit gewesen. Heike, die sich in Essen „schockverliebte“, den Wagen mit ihrer Familie zu einem Wohnzimmer auf Rädern machte und ihn erst hergab, als das Leben andere Entscheidungen verlangte. Und schließlich ich. Der Nächste in dieser Reihe. Nicht der Letzte.

An diesem Punkt begann sich meine ursprüngliche Frage zu verändern. Ich wollte nicht mehr nur wissen, wem dieses Auto gehört hatte. Ich wollte wissen, was es bedeutet, dass etwas überhaupt jemandem „gehört“. Was heißt eigentlich: besitzen? Wir schreiben unsere Namen in Kaufverträge. Wir stehen in Zulassungsscheinen und Grundbüchern. Wir überweisen Geld, bekommen Schlüssel ausgehändigt und sagen anschließend mit großer Selbstverständlichkeit: Das ist meins. Aber was bedeutet Besitz bei einem Gegenstand, der bereits existierte, bevor wir ihn kannten – und der mit etwas Glück noch existieren wird, wenn wir längst nicht mehr da sind?

Ein Jaguar aus dem Jahr 1952 ist älter als manche Freundschaft, älter als manche Firma, älter als viele Häuser, in denen heute Menschen leben. Er hat politische Systeme, Moden, Währungen, Besitzer, Werkstätten und Länderwechsel überstanden. Menschen, die einmal seinen Schlüssel in der Tasche trugen, sind längst verschwunden. Der Wagen ist geblieben. Vielleicht besitzen wir solche Dinge deshalb gar nicht in dem Sinn, in dem wir es uns einreden. Vielleicht werden sie uns für eine bestimmte Zeit anvertraut. Und wenn das stimmt, verändert sich alles. Dann entsteht aus Besitz Verantwortung. Die Verantwortung, die Geschichte eines Gegenstands nicht bei uns beginnen zu lassen. Die Spuren jener Menschen zu respektieren, die vor uns kamen. Nicht jede Narbe auszuradieren, nur weil wir technisch dazu in der Lage wären. Zu reparieren, ohne

auszulöschen. Zu erhalten, ohne einzufrieren. Und irgendwann zu erkennen, wann die eigene Zeit vorüber ist und etwas an den nächsten Bewahrer weitergegeben werden muss. Ich hatte geglaubt, eine Owner History zu schreiben. Langsam wurde daraus eine Geschichte über Custodians - über Bewahrer.

Das Bild hinter meinem Rücken

Während ich all diese Gedanken niederschrieb, saß ich Tag für Tag vor meinem Schreibtisch. Und hinter mir hing dieses Bild. Zwei Meter hoch. Zwei Meter breit. Eine Micky-Maus-Figur am Boden. Nicht die fröhliche, makellose Figur unserer Kindheit. Diese Micky ist beschädigt. Abgenutzt. Zerkratzt. Gebraucht. Fast so, als hätte jemand lange mit ihr gelebt und sie irgendwann achtlos zurückgelassen.

„It wasn't no good to pet."

Der Satz ist sprachlich schief. Gerade deshalb trifft er. Nicht mehr gut genug, um gestreichelt zu werden. Vielleicht sogar: nicht mehr gut genug, um geliebt zu werden. Als mir diese Worte während des Schreibens plötzlich bewusst wurden, drehte ich mich um. Und verstand. Monatelang hatte ich vor diesem Bild gesessen und über das Bewahren geschrieben. Unmittelbar hinter meinem Rücken hing die ganze Zeit ein Bild über dessen Gegenteil: über jenen Moment, in dem etwas seine Makellosigkeit verliert – und wir entscheiden müssen, welchen Wert es für uns noch besitzt. Vielleicht hatte ich das Bild Jahre zuvor ausgesucht, ohne wirklich zu wissen, weshalb es mich anzog. Nun stellte es mir eine Frage, der ich nicht mehr ausweichen konnte: Was tun wir mit den Dingen, wenn sie nicht mehr perfekt sind?

Die Black Pearl war niemals perfekt

Die Black Pearl war niemals perfekt. Jedenfalls nicht in jenem musealen Sinn, in dem Perfektion bedeutet, dass nichts geschehen sein darf. Sie wurde gefahren. Viel gefahren. Sie wurde verändert und umlackiert. Sie trug unterschiedliche Farben, unterschiedliche Vorstellungen ihrer jeweiligen Zeit. Sie fuhr Rallyes und Rennen. Sie bekam technische Änderungen, Brooklands-Scheiben und einen Überrollbügel. Sie wurde beschädigt. Sie überschlug sich. Sie wurde zerlegt. Sie wurde über Jahre wieder zusammengesetzt. Später traf sie ein Brand. Wieder stand ihre Existenz auf der Kippe. Wieder entschied jemand, dass ihre Geschichte noch nicht zu Ende war. Menschen haben an ihr gearbeitet. Manche Dinge verbessert, andere vielleicht verschlimmbessert. Hände, deren Namen wir heute kennen, und Hände, deren Namen niemand mehr herausfinden wird. Jeder hinterließ etwas. Sie trägt Narben. Doch genau diese Narben sind heute ihre Geschichte.

Hätte irgendwann einer ihrer Bewahrer vor dem beschädigten Jaguar gestanden und entschieden, dieses alte Auto sei „no good", wäre alles, was danach geschah, nie geschehen. Keine weitere Rallye. Kein nächster Besitzer. Keine Fahrt an den Attersee. Kein Buch. Doch immer wieder geschah das Gegenteil. Jemand sah etwas in ihr. Jemand investierte Zeit. Jemand investierte Geld. Jemand schraubte. Jemand suchte Teile. Jemand richtete Aluminium. Jemand lackierte. Jemand fuhr. Jemand stellte sie unter. Jemand konnte sich nicht von ihr trennen. Jemand musste sich von ihr trennen. Jemand gab sie weiter. Jemand bewahrte sie. Und deshalb steht sie heute noch da. Bewahren beginnt dort, wo Perfektion endet. Vielleicht ist Perfektion deshalb gar nicht das, worum es beim Bewahren geht.

Ein perfekter Gegenstand braucht keinen Bewahrer. Er braucht vielleicht nur einen Besitzer, der darauf achtet, dass er perfekt bleibt. Bewahren bekommt erst dann Bedeutung, wenn etwas älter wird. Wenn Gebrauchsspuren entstehen. Wenn Reparaturen notwendig werden. Wenn sein wirtschaftlicher Wert zeitweise geringer erscheint als der Aufwand, den man hineinstecken

müsste. Wenn Vernunft plötzlich sagt: Lass es. Und ein anderer Teil von uns antwortet: Noch nicht. Vielleicht gilt das nicht nur für Dinge. Auch Menschen werden älter. Unsere Körper tragen Spuren. Unsere Häuser. Unsere Freundschaften. Unsere Beziehungen. Unsere Familiengeschichten. Unsere Erinnerungen. Nicht alles bleibt makellos. Nicht alles lässt sich zurücksetzen. Und trotzdem kann etwas mit den Jahren wertvoller werden – vielleicht gerade, weil es nicht makellos geblieben ist. Eine Narbe beweist schließlich nicht nur, dass etwas beschädigt wurde. Sie beweist auch, dass etwas danach weiterging. Das ist eine der Erkenntnisse, die mir dieses fast fünfundsiebzig Jahre alte Automobil beigebracht hat:

Bewahren beginnt vielleicht genau dort, wo Perfektion endet.

.....