

## *Road No 6 Calcutta – Mumbai*

### *Über eine Taxifahrt in Indien und die Bilder von Andreas Herzau*

Alle großen Straßen der Welt haben eine Musik, einen Rhythmus, einen Takt. Dieser Takt strukturiert die Entfernungen, er setzt Geschwindigkeit und Landschaft in eine Beziehung und verleiht der Straße schließlich etwas Eigentümliches, etwas worauf ein Band aus Asphalt eigentlich keinen Anspruch hat: Mentalität.

Die Musik großer Straßen ist eine Kombination von Bild und Klang, eine zutiefst filmische Projektion in unseren Köpfen. Der *Roadmovie* kann unsere Wahrnehmung filtern, kann sich als Ersatz-Wirklichkeit über die schnöde Piste legen und einen Mythos fabrizieren, der den Bewohnern am staubigen Rand der Straße völlig unbekannt ist. Aber den Puls einer Straße zu spüren, kann auch etwas ganz anderes sein: die Sehnsucht nach einer Urform von Reisen - Erfahrungsmachend eine Entfernung überwinden. Nirgendwo bleiben, nichts festhalten können. Und sich selbst als flüchtigen Teil einer flüchtigen Welt begreifen.

Die Klangfarbe der indischen Nationalstraße 6 ist ein dröhnender Hindi-Pop, mit vorwärtstreibenden Schlägen und leiernd hohen Frauenstimmen. Songs von Liebe und Kampf und Kampf und Liebe - die Droge der Fernfahrer, wenn die Tage lang sind und die Straße immer geradeaus geht, 2400 Kilometer lang. Ein indischer Takt, gelassen und unbarmherzig zugleich.

Die Road No 6 ist nicht befrachtet mit Legenden; sie führt quer durch einen Subkontinent, der so reich an Mythen ist, dass er es sich leisten kann, eine Asphaltpiste nicht zu überhöhen. Und diese Straße ist alles, was Straße nur sein kann, in wildem Wechsel: Hinter Calcutta zuerst breit wie eine Autobahn, dann verengt sie sich ohne Vorankündigung zur Dorfstraße, gefällt sich kurz als idyllische Allee, windet sich später schütter durchs Hochland. Sie lullt ein in heißen Nachmittagsstunden, wenn sie sich schnurgerade in eine ausgedörrte, leere Landschaft legt. Das Gefühl völliger Ereignislosigkeit ist trügerisch, es endet jäh an den Wracks verunglückter Laster. Kaum jemand fährt Calcutta-Bombay freiwillig.

In acht Tagen quer durch Indien, das ist ein Wahrnehmungs-Experiment, ein Selbstversuch. Mit 30 bis 60 Stundenkilometern flog der Subkontinent vorbei am offenen Fenster eines „Ambassador“-Taxis - ein 100stündiger Roadmovie, ein Seh-Marathon. Schicht auf Schicht senkten sich die Bilder ins Bewußtsein, ohne Hierarchie, ohne Kontrolle, ein nicht anzuhaltender Strom von Überblendungen.

Nichts strukturierte das Gesehene von vorne herein, keine „Story“, kein Ereignis, keine Linie der Recherche. Keine jener Vorgaben also, der Journalisten und Fotojournalisten gewöhnlich folgen, wenn sie erst ein Thema einzäunen und dann das derart definierte Stück Wirklichkeit dokumentieren, interpretieren oder enthüllen. Das Magazin „Brigitte“, in dessen Auftrag wir reisten, wollte diese Eingrenzungen nicht. Stattdessen: die komplette Offenheit der Erfahrung, die völlige Freiheit der Auswahl. Was herausgreifen aus dem Vorbeifliegenden? Wie das Unverbundene verbinden? Wo einen Moment verweilen im Flüchtigen?

Völlig voraussetzungslos kann ein derartiges Wahrnehmungs-Experiment nicht sein. Zu viele Indien-Bilder sind schon gespeichert in unseren Köpfen: europäische, koloniale, mitleidige, idealisierende. Sie führen mit, auf 2400 Kilometern, wie eine endlose Fototapete: Frau in leuchtendrotem Sari trägt auf Kopf Feuerholz über ausgedörrte Erde. Grazie in Armut - das Genre-Bild eines Entwicklungslandes.

Wenn keine vorgegebene Idee die Wahrnehmung strukturiert, das Auge also den Verlockungen des Sinnlichen folgen darf, dann droht die Reproduktion genau dieser Indien-Ästhetik - sie erinnert uns sofort an einen Reisekatalog, einen Spendenaufruf oder eine Werbung für Yogakurse.

Weil die Fotos von Andreas Herzau nicht dieses bunte, üppige, riechende und streichelbare Indien zeigen, wirken seine Bilder im ersten Moment erstaunlich unindisch: kühler, distanzierter, moderner, gebrochener - gleichsam ent-indisiert.

Die Menschen entlang dieser Straße existieren nicht für uns, für die Betrachter. Sie wenden sich uns nicht zu, gestatten uns nicht die Illusion von Nähe. Sie bemerken uns nicht einmal, sie eilen vorbei und kümmern sich nicht darum, welche Rätsel sie uns aufgeben.

Wir können nur versuchen, die Zeichen zu entziffern, kleine Ordnungen zu entdecken in der großen indischen Unübersichtlichkeit. Oft scheinen die Menschen Teil einer Landschaft zu sein, einer Straßen- oder Stadtlandschaft, eines Musters, einer Geometrie. Die Stahlkonstruktion der Brücke in Calcutta. Das kubistische Puzzle eines Blumenmarkts. Die Silhouetten der Frauen im Steinbruch. Die Henna-Ornamente auf dem Fuß eines Bräutigams.

Manchmal transportieren diese Mensch-Muster-Landschaften ein Gefühl von Metropole und Modernität, das unsere Wahrnehmungsgewohnheiten sonst eher im Westen ansiedeln. Entlang der Road No 6 verbergen sich hinter den harmlosen schwarzen Punkten auf der Landkarte Städte von 300 000 oder zwei Millionen Einwohnern. Wer den Subkontinent durchquert, begreift auf eine diffuse Weise: Indien ist keine Metapher für Armut, sondern ein riesiges, selbstbewußtes Land. Und die Eile der Durchquerung kehrt sich gewissermaßen um: Dieses Land scheint unaufhaltsam unterwegs zu sein, und es scheint zu wissen wohin.

Auf der Reise nach Bombay, Indiens *Bollywood*, erweisen sich alle Assoziationen zum Filmischen als doppelbödig. Für die Anhänger des Roadmovie mag die Straße der Film sein. Für Indiens Fernfahrer ist dieser Roadmovie indes eine Realität, der sie ausgerechnet durch Filmsongs zu entrinnen versuchen. Was also ist real? Annahmen über die Wirklichkeit und ihre Konstruktion legen sich übereinander; keine Lösung in Sicht, außer der: Dass wir alle in unseren Traumfabriken leben, Betrachter wie Betrachtete.

Gelassen und unbarmherzig - der indische Takt; nach diesem Takt ist der Tod Teil der Reise. Auf der Road No 6 produziert der Schrecken eine eigene Ästhetik. Die Wracks verunglückter Laster gleichen großen Tieren, die sich zum Sterben auf die Straße gelegt haben. In Bombay der geschwärzte Eisengrill, die

Einäscherung eines unbekanntes Mühlenarbeiters. Was wäre normaler, alltäglicher in einer Metropole von 16 Millionen als der Tod?