

Ersatz Teile Körper

Diese Zeitung erscheint anlässlich
der gleichnamigen Ausstellung
in der Galerie im Saalbau vom
15. 10.– 4. 12. 2022

Ingeborg Lockemann
Birgit Schlieps



Wildenbruch Michendorf

330 m

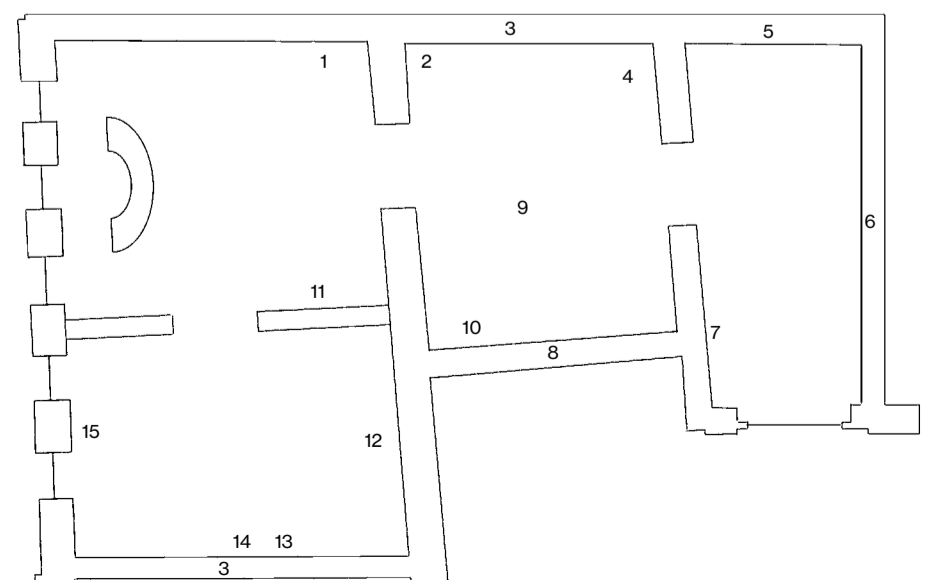


Die Ausstellung ERSATZ TEILE KÖRPER zeigt Arbeiten verschiedener transformativer Prozesse von Trash. INGEBOURG LOCKEMANN untersucht legale und illegale Mülldeponien in Brandenburg vor Ort und mit Hilfe digitaler Quellen. Berliner Abfälle landen seit jeher in Brandenburg, seit der Wende ist das Land jedoch auch Ziel internationaler Müllentsorgungen. Durch das Deponieren von Abfall entstehen absichtslose monumentale Formen in der Landschaft.

Die Arbeit von BIRGIT SCHLIEPS beschäftigt sich mit Werkstätten, die sich in den Zwischenräumen der Stadt, oft in Nachkriegsbrachen eingenistet haben und immer mehr verschwinden und an die Peripherie der Stadt verdrängt werden. Die an der Reparatur und Rekonstruktion Beteiligten interagieren mit ihren eigenen Körpern, ihrer Imagination und den demontierten Fahrzeugkörpern mit unterschiedlichen Zielsetzungen in Bezug zum Original, zur Funktion, zu spezifischen Codes und Netzwerken.



Birgit Schlieps		Ingeborg Lockemann	
[S.6]	2. <i>Auto Corpus (Ford Vedette)</i> , 2022 Fotografie (2014) auf Polyestergewebe, zerschnitten, 305 × 200 cm und Kleiderstange aus Stahl, 200 × 168 cm	[S.9]	1. <i>Depot / Deponie</i> , 2022 Video, 7:34 Minuten
[S.3–6]	3. <i>PAST / PRESENT – Dismembering / Reassembling the Past (2013–15)</i> , 2022 20 Fotografien, C-Prints, 20 × (30 × 40 cm)	[S.11]	5. <i>Fredersdorf</i> , 2021 Fotografie auf Tecco-Wallpaper, 104 × 156 cm
[S.6]	4. <i>(Zwischenraum-)Pflanze 2</i> , 2022 Mineral-Polymer-Guss, Industrielack, 82 × 77 cm	[S.1/10/11]	6. <i>Depot / Deponie</i> , 2022 Kartenausschnitt Brandenburg, 36 Digitalprints auf Blueback Papier, tapeziert, 380 × 600 cm
[S.1/2]	11. <i>Autobody</i> , 2022 Overall mit Stoffapplikationen, Kleiderstange aus Stahl, 200 × 168 cm	[S.11]	7. <i>Depot / Deponie</i> , 2022 Buch mit 56 Zeichnungen, 30 × 33 cm
[S.2]	12. <i>Alfa Romeo Montreal 1972 I</i> , 2022 PVC-Plane, 150 × 200 cm <i>Alfa Romeo Montreal 1972 II</i> , 2022 Fahnenstoff, Drahtseil, 305 × 200 cm	[S.7]	8. <i>Schlunkendorf</i> , 2021 Fotografie auf Tecco-Wallpaper, 104 × 156 cm
[S.2/3]	13. <i>MEMORABILIA + Berlin-Karte mit Werkstattorten</i> , 2022 Vitrine, 39 × 220 cm	[S.7/8]	9. <i>Teppich</i> , 2022 Moos auf Jute, 200 × 350 cm
[S.3]	14. <i>BERLIN BRICOLAGE</i> , 2022 Buchentwurf, 30 × 20 cm, ca. 250 Seiten	[S.1/9]	10. <i>o.T.</i> , 2021 7 Objekte aus Altblei in Vitrine, 30 × 50 × 10 cm
	15. <i>(Zwischenraum-)Pflanze 1</i> , 2022 Mineral-Polymer-Guss, Industrielack, 50 × 48 cm		Begleitprogramm
	Raimar Stange	[S.12]	<i>Ökonomien und Narrative urbaner Peripherien – Regenerierung, Recycling und Fetisch</i> – Panel (10.11.2022) <i>Tanz die Halde</i> – Filmprogramm (4.12.2022)
[S.6/7]	<i>Prozess Raum Dokument</i> Text		



12.

Birgit Schlieps

Alfa Romeo Montreal 1972 I, 2022, Fotografie (2014) auf PVC-Plane, verschweißt und veröst, 150 x 200 cm

Alfa Romeo Montreal 1972 II, 2022, Fotografie (2014) auf Fahnenstoff, Drahtseil, 305 x 200 cm

Die Installation nimmt Bezug auf eine antike Geschichte eines Wettstreits zweier Maler bei der ein gemalter Vorhang eine zentrale Rolle spielt. Die Wiederherstellung eines Fahrzeugs bewegt sich zwischen Rekonstruktion, Reparatur und »Neuerfindung«. Die Arbeit *Alfa Romeo Montreal 1972 I/II* übersetzt diesen Vorgang in eine räumliche »Werkstatt«-Situation. Arbeitsprozesse und Vorgänge sind vergleichbar mit denen des künstlerischen Arbeitens. Das Material als Gegenstand einer möglichen Rekontextualisierung kann unterschiedlichste physikalische, chemische und dreidimensionale Zustände annehmen. Die Autokarosserie kann in der Autopresse einen neuen Zustand erreichen und wieder zu einem Rohstoff werden oder als Hohlkörper innerhalb eines Wiederherstellungsprozesses wieder in den funktionalen Zusammenhang eines Fahrzeugs überführt werden.

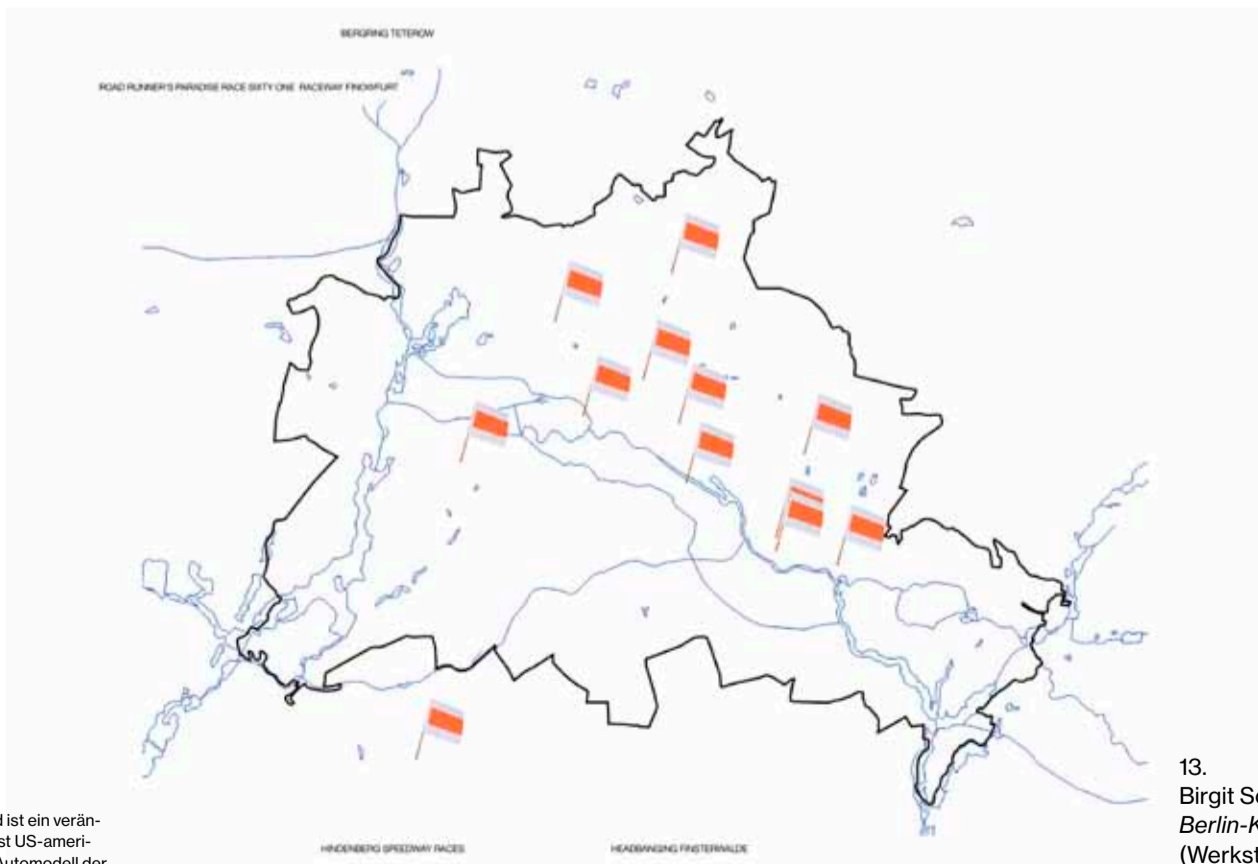


11.

Birgit Schlieps

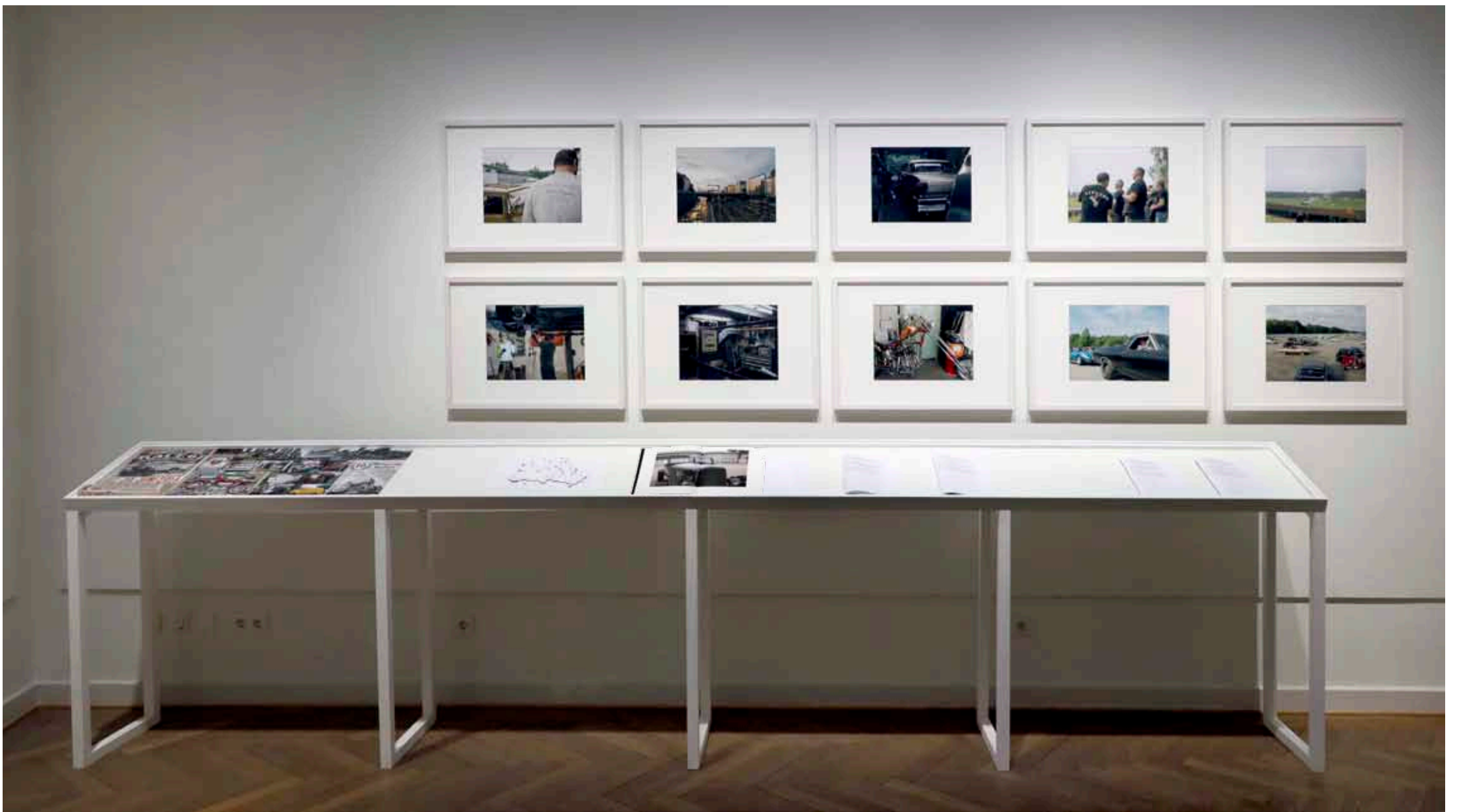
Autobody, 2022, Overall mit Stoffapplikationen, Kleiderstange aus Stahl, 200 x 168 cm

Eine Fotografie einer Wand einer Hot-Rod*-Werkstatt diente als Vorlage für die Applikationen. Dort befanden sich mehrere Werbeschilder aus den Dreißiger- und Fünfzigerjahren, eine Schleifmaschine, ein darüber gehängtes Grubentuch, ein Hocker, mehrere Farbsprühdosen und Farbeimer, eine Holzleiter und eine Pressspanplatte. Overalls sind sowohl im Arbeitsalltag in der Werkstatt, als auch im Auto auf der Rennstrecke ein unverzichtbares Kleidungsstück. Der *Autobody*-Overall übersetzt den Vorgang einer körperlichen Interaktion zwischen den an der Reparatur und Rekonstruktion Beteiligten und den Fahrzeugen.



*Ein Hot Rod ist ein verändertes, meist US-amerikanisches Automodell der 1920er bis 1940er Jahre mit einem leistungsstarken V8-Motor aus den 1950er Jahren.

13.
Birgit Schlieps
Berlin-Karte
(Werkstattorte und Veranstaltungsorte für Oldtimer-Rennen außerhalb von Berlin), 2022



3.
Birgit Schlieps
PAST/ PRESENT - Dismembering/ Reassembling the Past (2013-15), 2022, 20 Fotografien, C-Prints, je 30 x 40 cm
Die Fotografien sind entstanden anlässlich der Interviews und beim Besuch der Veranstaltungsorte der Oldtimer-Rennen außerhalb von Berlin.

1. Reihe: Gilbert Stroch, Güterfelde Brandenburg, 5. August 2014 / Stephan Marquardt, Berlin Charlottenburg, 2. September 2014 / Mike R. Schubert, Berlin Reinickendorf, 26. November 2014 / Hindenberg, 13. September 2014 / Hindenberg Speedway, 13. September 2014
2. Reihe: Matthias Zierau, Berlin Ostkreuz, 14. Juli 2015 / Fred Mullen, 28. August 2015, Berlin Prenzlauer Berg / Bernhard Elflein, Berlin Weißensee, 24. April 2016 / Finowfurt Luftfahrtmuseum, Flugplatz, 17. Mai 2014 / Finowfurt, 28. Juni 2014.

14.
rechte Seite und Doppelseite 4/5:
Ausschnitte aus den Interviewtexten
BERLIN BRICOLAGE, 2022
Buchentwurf, 30 x 20 cm, ca. 250 Seiten

13.
Birgit Schlieps
Memorabilia, u.a. *Simson SR 2*, Foto von Thoma Michel, 2012; *Garage mit Wartburg*, Garage Thoma Michel, 2014; *Garagen am Ostkreuz*, Hauptstr. 15, 2014; *Abriss der Garagen am Ostkreuz*, 2022; *Road Runner's Paradise Race 61*, 17th Annual Rock'n'Race Festival, Juni 2014, Plakat; *Herzube*, *Motorcycle Art*, Bernhard Elflein, Markenzeichen an der Wand, Werkstatt Bernhard Elflein; *Nimm Dir Zeit und nicht das Leben*, Werbeschild von Gasolin mit Schriftzug, Werkstatt Mike R. Schubert, 2016; Fred Mullen mit Fotografie von Jürgen Hohmuth in der Hand, *Ost-West-Treffen*, Ende 1970er Jahre, 2015; *Ford Tudor Sedan 1931 mit 1956er Chrysler Firepower Hemi V8-Motor*, Werkstatt Mike R. Schubert, 2014; *Adler Personen-Wagen Standard 6*, Beschreibungsblätter, 2022; *Blick aus der Garagenhalle am Ostkreuz*, 2014; *Morettis Gilmore Service*, gelber Kastenwagen, 1951er Chevrolet 3100 Panel Truck von Stephan Marquardt, Finowfurt, 2016; *Elvis in der Garage*, Werkstatt Michael und Yves Böhme, 2014; *Kasiskes 10. Bersarin-Rallye*, September 2006, Plakat.



[Gilbert Stroch_Güterfelde, Brandenburg_20140805]
»Es muss ein traditionelles Gesamtbild ergeben. Es muss so gebaut sein, als ob es immer schon so war. Man muss es wirklich jeden Tag benutzen können und dann ist es gut.«

DAS HAT ZEHN JAHRE UNTER DEM BAUM GESTANDEN, DAS AUTO Diesen Ford Vedette kenne ich eigentlich schon seit über zwölf Jahren. Den wollte ich immer haben. Und irgendwann habe ich den mal getauscht gegen einen anderen. Ich habe dann ratzfatz was gemacht, am Unterboden habe ich ein paar Bleche ersetzt, weil die waren durch – so mit Sicken und allem drum und dran. Der war in alle Einzelteile zerlegt der Wagen. Original hatte der einen V8-Motor, aber einen ganz kleinen, einen Baby-Flathead. Und wenn Du einen größeren Motor einbaust, dann muss es so aussehen, als ob der immer schon drin war. Du darfst nicht aus irgendeinem Gartenzaun irgendeinen Motorhalter bauen. Es muss aussehen, als ob es so vom Band gelaufen ist. Und wenn das ordentlich gemacht ist, dann fällt das auch nicht auf, dass ich da Platz schaffen musste. Und dann hab ich den wieder zusammengebaut, alles lackiert innen, gemacht und getan. Außen bleibt der so. So wie die Haube, so sah das ganze Auto aus. Der Zustand war schlecht. Dreck, Algen und Rost. Das hat zehn Jahre unter dem Baum gestanden, das Auto.

Ich habe immer irgendwelche Autos zerschnitten und etwas anderes daraus gemacht. Es gibt ein paar Autos, die ich nicht mache. Bei mir ist die Grenze so um 1955. Ein top original Auto würde ich auch nicht auseinanderschneiden. Aber hier, der Hot Rod, der da draußen steht, der war ein absolutes Fragment. Über die Jahre habe ich mir die Teile zusammengesucht. Das Auto war bloß noch verrosteter Dreck, das hätte keiner mehr aufgebaut. Man wird auch kaum noch andere Hot Rods in dieser Form finden. In der Szene geht der Trend mehr und mehr zum Traditionellen, zur absoluten Originalität, zu Original-Hot Rods, die in den Vierziger- und Fünfzigerjahren gebaut worden sind. Wenn die einen Originalmotor haben oder einen Flathead-V8, dann finde ich das auch gut. Aber ein Hot Rod muss auch schnell sein.



[Stephan Marquardt_Epiphanienvogel (ehemalige Garage von Heidi Hetzer), Berlin Charlottenburg_20140902]
»Was sehr eindrucksvoll an diesem Motorrad ist, ist zweifellos der Sound. Die Frequenz hörst du nicht nur, die spürst du auch.«

1953 THE WILD ONE Das hier ist das Motorrad, das Marlon Brando 1953 in dem Film »The Wild One« gefahren ist. Die Maschine gibt es in zwei Versionen und die sind absolut baugleich. Die von Marlon Brando hat nur einen größeren Motor, der etwas mehr Hubraum hat. Aber optisch ist das die gleiche Maschine. Den Film habe ich gesehen, als ich noch ein Heranwachsender war. Von der Handlung her ist der Film ziemlich bescheuert. Aber trotzdem hat der Film bei mir einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Ich fand das so irre, wie der Marlon Brando auf dem Ding durch die Nacht fährt und der Mond immer mal wieder durch die Baumwipfel scheint. Genauso hatte ich das bei meinem ersten Motorrad auch empfunden, wenn ich meine erste Freundin von Guntershausen in der Nähe von Cuxhaven abholt oder sie wieder dort hingebracht habe. Das waren auch so Sommernächte. Manchmal kamen kalte Windschübe, manchmal warme, wie das eben in Sommernächten so ist. Man fährt mit einem offenen Helm. Und das fand ich total toll. Und irgendwann habe ich damit angefangen, nach der Maschine aus dem Film zu suchen. Manchmal ist das so, ein Projekt fängt zuerst im Kopf an und dann sucht man so lange danach bis man das Teil findet. 2011 habe ich sie dann gefunden, auf mobil.de.

BESTMÖGLICHES FAHRZEUG Ich versuche das bestmögliche Fahrzeug zu kaufen, zu einem möglichst günstigsten Preis. Ich habe einmal in meinem Leben ein Auto und einmal in meinem Leben ein Motorrad restauriert. Die volle Kontrolle hast du nur, wenn du alles selber machst. Aber du verballerst damit auch einen Haufen Zeit. In meiner wenigen Freizeit möchte ich mich irgendwie anderweitig mit den Karren beschäftigen. Ich möchte sie entweder fahren oder ich will sie optimieren, aber ich will sie nicht großartig restaurieren. Das mache ich vielleicht mal, wenn ich im Rentenalter bin. Und genau aus dem Grund suche ich nach dem bestmöglichen

Fahrzeug. Wenn es eine Rarität ist, z.B. so eine Indian, davon gibt es nicht viele, dann nimmt man die, die man kriegen kann. Aber bei einem MG, das ist kein seltener Roadster, da kann man sich Zeit lassen. Wenn man da lange genug sucht, findet man ein gutes Fahrzeug zu einem angemessenen Preis. Und dann muss man immer noch genügend reparieren und optimieren. Aber eine komplette Restaurierung mache ich nicht mehr. Wenn irgendetwas eigentlich nicht mehr zu retten ist, dann reizt es mich natürlich auch, das doch noch zu erhalten, aber ich suche nicht extra danach.

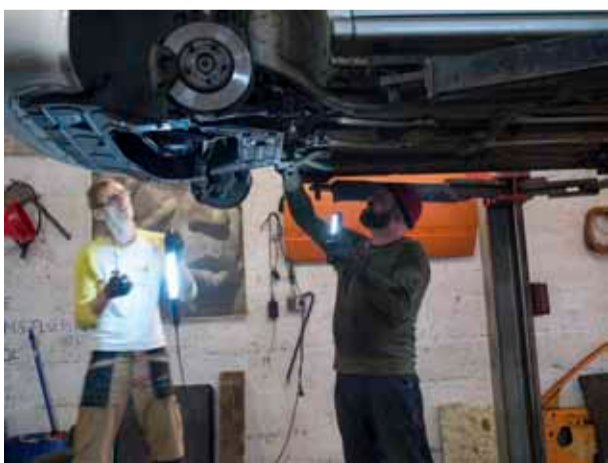


[Mike R. Schubert_Breitenbachstraße, Berlin Reinickendorf_20141126]

»Dann geben sie dir ein Stück Pappe oder legen das unter das Auto. Ich frage dann: »Wofür ist das denn?« »Na, das tropft!« Ich sage dann: »Unsere Autos tropfen nicht!«

UNPERFEKTES – DIE FORM UND DIE INTERPRETATION DESSEN WAS MÖGLICH IST Ich werde ja immer erst dann hellhörig, wenn ein Auto nicht perfekt ist. Denn was soll ich mit einem perfekten Auto machen? Ein perfektes Auto, wie langweilig ist das denn! Ich bin ein Handwerker, ich muss mich ja irgendwie beschäftigen. Es gibt die Form und die Interpretation dessen was möglich ist. Ich will bauen. Das ist natürlich auch tagesformabhängig. Wenn mich ein Kumpel fragt: »Kannst du mir was bauen?«, dann sage ich schon: »Ja, kann ich.« Aber ich baue Autos nicht wegen dem Geld auf. Er hat ja auch nicht wirklich welches übrig, aber irgendwie versuchen wir dann einen Weg zu finden. Ich baue auch nicht wegen dem Mehrwert, sondern weil ich Bock drauf habe und weil ich für mich kein weiteres Auto mehr bauen kann. Wo soll ich es denn lassen? Dann müsste ich eines von den anderen verkaufen und dann blutet mir das Herz. Also das kann ich nicht. Wir haben hier gerade eine zusätzliche Lackhalle errichtet und ich denke schon darüber nach, da noch was hinzustellen.

VIER ODER SECHS AUGEN ERKENNEN MEHR Zu Hause sieht es bei mir auch nicht anders aus. Die Hütte ist voll mit Zapfsäulen, alten Schildern und alten Bildern. Man lebt ja auch dafür. Aber man muss alles auch irgendwie unterbringen können. Also baue ich Autos für meine Kumpels. Oder ich und mein Bruder tun das zusammen. Es gibt genug Arbeiten, auf die ich keine Lust habe, die aber mein Bruder liebend gerne macht und man braucht ja sowieso immer zwei Leute, die auf so ein Auto gucken. Es ist besser wenn beide da drauf schauen. Dann lässt sich besser feststellen, ob es so schöner aussieht oder so. Wenn man sich darüber nicht austauschen kann, verfällt man leicht einem Schema F und im Ergebnis sehen dann irgendwie alle Autos langweilig und gleich aus. Man lernt dazu mit jedem Auto. Du musst dich damit befassen, du musst Bücher lesen, du musst recherchieren. Du lernst immer was dazu, ganz egal, ob es die Elektrik ist, die Mechanik, Motor, Getriebe, oder die Hinterradaufhängung. Wir haben hier lange mit dem Stoßdämpfer Probleme gehabt. Dann kam ein Freund, der auch schon ein, zwei Autos gebaut hat. Der hat sich untergelegt und siehe da – mit anderen Augen und einem ganz anderen Gedankengang entstehen neue Möglichkeiten.



[Matthias Zierau_Hauptstraße, Berlin Ostkreuz_20150714]

»Ich kann auch ohne Schrauben gut leben, aber ich habe niemand, der es für kleines Geld perfekt für

mich macht, ich habe nicht mal einen, der es für viel Geld perfekt für mich macht und deshalb schraube ich selber.«

PANORAMASICHT UND PONTONFORMEN Mir gefallen auch Flossen unheimlich gut. Vom Prinzip her gefallen mir auch ganz alte Autos aus den Zwanziger- und Dreißigerjahren. Die Autos aus der Pionierzeit, als die fast noch Kutschen waren, interessieren mich irgendwie gar nicht. Das Pininfarina-Design zum Beispiel hat mir schon als Kind gefallen. Wir hatten selber kein Auto und waren mit einer österreichischen Familie im Urlaub, die so einen hatten. Dann haben sie ein moderneres Auto gekauft, aus heutiger Sicht auch ein absoluter Klassiker, einen Simca 1500. Damals habe ich mich gefragt, warum sie das schöne Alte gegen ein hässliches Neues eingetauscht haben. Der Neue hatte dieses Design mit einer bestimmten Gürtellinie und einer guten Rundumsicht, welches beim Mercedes 123 auch noch da war, der Alte hatte die Heckflossen, die ich so mag. Ende der Achtziger-, Anfang der Neunzigerjahre wurde die Rundumsicht bei den neuen Wagen wieder schlechter. Beim Käfer kann man am besten nachverfolgen, wie das mit der Sicht in der Entwicklung immer besser wurde. Der Käfer hatte am Anfang so ein Brezelfensterchen, dann hatte er ein Ovalfensterchen, dann hatte er eine große Scheibe und dann eine ganz große Scheibe als Heckfenster, immer mehr Fenster und immer weniger Metall. Die Pontonformen waren in den Vierzigern-, bis Anfang der Fünfzigerjahre populär. Der Ponton-Mercedes ist der Mercedes-Benz 180, der vor der Heckflosse kam. Bei Peugeot ist es der Peugeot 403. Die Pontonform zeichnet sich durch eine durchgehende Karosserie aus, wo die Kotflügel nicht so wie bei dem Käfer drangesetzt sind und quasi mit dem Trittbrett zusammen neben dem Auto herfahren. Also wenn man so will ist das hier bei dem Taxi auch noch eine Pontonform.

SCHICKES WASSER – SCHÖNER WOHNEN Am Wasser zu sein ist schon schick, ist aber auch nicht für ewig, wir haben hier noch drei Jahre. Dann wird hier »Schöner Wohnen« gebaut und die Hallen eingestampft. Wenn man so eine Halle in der Größenordnung irgendwo finden könnte – selbst wenn alles darum herum nicht so toll ist –, da könnte man mit einfachsten Billigwänden etwas einbauen, dann hättest du Wohnfläche genug in der einen Hälfte und in der anderen Hälfte Werkstatt, Lager. Die Halle hier ist jetzt nicht so hoch, aber ein bisschen Decke kann man da vielleicht auch noch einziehen als Lagerfläche. Das könnte mir auch noch gefallen. Je schöner die Halle liegt, natürlich desto besser. Aber das wird immer enger in Berlin. Irgendwann wird es so etwas gar nicht mehr geben. Das frustriert mich wirklich. Der Gewerberaum, den ich gerade auf der anderen Seite am Hafen habe, der ist auch vom Abriss bedroht. Das haben sie mir aber schon gesagt, als ich es gemietet habe. Wer weiß schon, ob nicht irgendwann mit Enteignung droht, weil die Stadt oder irgendein Investor den ganzen Hafen da weghaben will, um stattdessen anderen Wohnraum zu schaffen.



[Fred Mullen_Saarbrücker Straße, Berlin Prenzlauer Berg_20150828]

»Im Osten wollte jeder irgendwas mit Kunst machen, das beinhaltete ein freies Leben. Und nicht irgendwo angestellt zu sein. Das kam dann noch dazu, die Schrauberei.«

ALLES DURCHPROBIERT UND BEI DER INDIAN HÄNGENGBLIEBEN Übers Motorradfahren bin ich aufs Schrauben kommen. Ich habe erst mit siebenundzwanzig Jahren meinen Motorradführerschein gemacht und vorher hatte ich mit Motorrädern nichts zu tun. Im Osten machte ein Autoführerschein gar keinen Sinn, weil es keine vernünftigen Autos gab. Aber es gab Motorräder und auch Oldtimer und eine Oldtimerbewegung. Zuerst habe ich mir eine MZ gekauft, um überhaupt fahren zu können. Und dann noch eine MZ. Irgendwann konnte ich dieses Zweitakter Geräusch nicht mehr hören. Dann habe ich mich auf Oldtimer verlegt. Ich habe früher mal Schlosser gelernt. Das mit der Schrauberei war mir also nicht ganz fremd. Und mit diesen Oldtimern, da muss man einfach schrauben können, sonst hast du keine Chance, damit zu fahren. Ich habe alles durchprobiert: BMW, EMW, AWO, alles was es so gab, NSU, DKW, Harley Davidson, englische Motorräder, Ariels, Ariel Squarefour. Schließlich bin ich bei der Indian hängengeblieben.

DODGE CORONET – BUICK RIVIERA – SUPER ATMO – BLAUER VAN Den Dodge Coronet habe ich erst vor sechs Jahren gekauft. Dieses Ding ist inzwischen sehr schnell geworden. Ich habe viel investiert, so viele Teile sind da drin, so viel Leistung. Ursprünglich hatte das 160 PS, jetzt hat es inzwischen 500 PS und geht ab wie eine Rakete. Damit habe ich dann auch in Finowfort das Muscle Car-Rennen gewonnen. Das Ding ist super und macht großen Spaß. Dann habe ich noch einen Buick Rivera von 1971. Boat Tail nennt sich das Model. Es hat hinten eine runtergezogene, lange Form und sieht von hinten aus wie ein Rennboot. Das ist ein Luxus Muscle-Car. Das will ich jetzt aber verkaufen, weil ich keinen Spaß mehr damit habe. Das ist mir zu luxuriös. Das fährt sich auch gut, gleichmäßig schnell mit 300 PS und ist fertig restauriert. Es hat so ein mattbraunen Patina-Lack, eine ganz schöne Farbe. Das Ding hat eine super Atmosphäre. Aber wie gesagt: Es ist mir zu langweilig. Es funktioniert zu gut. Die Kiste muss rappeln. Der Bus, der Blaue, den ich hier auch noch habe, das ist ein alter Van, ein kultiges Fahrzeug. Diese Bauform wurde von 1968 bis 1974 gebaut. Da ist jetzt auch ein V8-Motor drin. Das Auto ist mein täglicher Begleiter. Mit dem habe ich so viel Spaß, dass ich den Buick nicht mehr brauche. Den Buick hatte ich eigentlich nur als Ersatz für den Coronet, wenn der in der Werkstatt war. Durch den Van brauche ich den Buick nicht mehr, ich will den jetzt einfach nur loswerden.



[Bernhard Elflein_Gehringstraße, Berlin Weißensee_20160424]

»Wenn man künstlerisch sehr sensibel mit den Dingen umgeht, dann erspürt man Bewegungen schon lange bevor sie eigentlich in Erscheinung treten, dann ist man meist seiner Zeit voraus.«

JEDES MOTORRAD HAT SEIN FASZINOSUM – DER KONTEXT – WAS ES DAZU WERDEN LIESS, WAS ES IST Die Ideen kommen bei mir nachts. Man wacht auf und hat plötzlich ein Detail oder auch ein komplettes Motorrad im Kopf. Ich bin auf verschiedenen Ebenen von Motorrädern fasziniert und das markenübergreifend. Jedes Motorrad hat sein Faszinosum. Ich würde nicht sagen, Indians sind die schönsten Motorräder. Ich finde auch MZ schön. Ich mag MZs. Ich mag Simsons. Ich mag Indians. Hier steht eine Vespa, dahinter eine MZ, weiter hinten eine Simson. Ich habe auch Indians und Harleys hier herumstehen. Ich finde die alle toll. Ich möchte mich gar nicht beschränken. Manche sagen: Warum fährst du nicht die ganze Zeit mit der Indian, wenn du eine hast? Mir macht die MZ auch Spaß. Alles hat seinen ganz besonderen Reiz. Diese MZ hat dieses Honecker-Design. Kein anderes Land hat zu keinem Zeitpunkt so ein spezifisches Design gehabt. Man kann auch sagen, das ist potthässlich. Als ich die erste Schwalbe gesehen habe, habe ich gedacht: Boah, die armen Leuten im Osten mussten damit rumfahren. Und das Ding war erst fünf Jahre alt. Vor fünf Jahren haben sie die noch neu kaufen können. Katastrophe! Das muss wirklich ein trauriges Land sein.

Irgendwann verstehst du aber, dass sie eigentlich für eine Epoche stehen, genauso wie die Chopper. Die MZ steht absolut, hundertprozentig kompromisslos für ihre Zeit. Alles was da dran ist, ist perfekt, spricht von den Siebzigerjahren, von der Philosophie, die dahinter steckt. Was es dazu werden ließ, was es ist. Der Kontext. Wenn man das alles mit einbezieht, ist eine MZ absolut faszinierend. Oder eine Indian, oder eine BMW. Bei einer MZ, da ist der Blinker vom Seitenwagen der gleiche wie am Lenker. Wenn du für deine MZ einen Blinker gebraucht hast, hast du dir einen Blinker gekauft, und dann konntest du ihn an allen drei Stellen anschrauben. Wenn du den Seitenwagen abgebaut hast, hast du einen Blinker vom Seitenwagen genommen und in deinen Lenker reingeschraubt, weil du brauchst ja vorne einen Blinker. Bei BMW ist das anders. Du musstest in den Laden gehen und dir einen externen Blinker kaufen. Wenn du den Seitenwagen wieder abgebaut hast, hast du einen Blinker übrig. Bei der MZ war es so: Wenige Teile, passend für alles. Das ist sehr ökonomisch gemacht und gedacht. Natürlich widerspricht diese Idee dem kapitalistischen Grundgedanken, möglichst viel verkaufen zu können. Man merkt es diesen Maschinen bei sehr vielen Teilen an, dass die alle austauschbar sind. Man kauft ein Teil und kann damit drei Maschinen versorgen. Ein Baukastenprinzip. Absolut faszinierend, aber kapitalistisch nicht wirklich funktional.



[Thoma Michel_Hauptstraße, Berlin Ostkreuz_20130412]

»In den Neunzigerjahren wurden die Ostfahrzeuge noch weggeschmissen. Da wurde richtig viele auf die Halde geworfen. Alle wollten Westautos fahren und Westmotorräder.«

FÜNF GARAGENHÖFE IN DER DOLZIGER STRASSE Im Friedrichshain ist es inzwischen so, dass jede Baulücke mit Neubauten zugepflastert wird. Früher gab es hier noch viele kleine Werkstätten und Garagen, aber die verschwinden nun alle. Im Zuge dieser Neubebauung ist auch unser Garagenhof den Bach runtergegangen. In der Dolziger Straße gab es fünf von diesen Garagenhöfen und die sind nun alle komplett verschwunden. In einer von den Garagen war ich sechs Jahre lang und davor war ich noch fünf Jahre in einer anderen. Die Garagen befanden sich alle in irgendwelchen Lücken zwischen den Häusern. Die stammten zum Teil noch aus dem Krieg. Und jetzt geht alles ratzfatz. Innerhalb eines halben Jahres sind überall neue Häuser entstanden.

DER WARTBURG 311 In der DDR wurde ja generell nicht viel produziert. Da gab es keine Typenvielfalt. Es gab den Wartburg, den Trabant, ein paar tschechische und ein paar russische Autos und das war es. Der Wartburg ist ein eher kleines Auto. Meiner ist Baujahr 1963, ein Wartburg 311. Beim Wartburg gibt es zwei Bauformen. Die mit der rundlichen Form wurde zehn Jahre lang gebaut. Von 1956 bis 1966. Die wurde in wirklich großer Stückzahl produziert. Und dann gibt es noch die eckigere Form, die ab 1967 gebaut wurde. Und ich wollte unbedingt einen von den rundlichen. Ich mag die alten Formen lieber. Warum das so ist, darüber habe ich noch nicht nachgedacht. Das kann ich nicht so knallhart benennen. Mich faszinieren die in dem Augenblick und dann ist es eben dieses Fahrzeug.

DER REIZ DER EINFACHEN TECHNIK Ich kenne viele Leute aus der Rock 'n' Roll Szene und da muss ich sagen, die sind mir etwas zu strikt, die leben das und ich bewundere das auch, wie die das durchziehen, in aller Konsequenz, auch mit der Kleidung und den Möbeln. Aber mir ist das zu einseitig. Ich höre auch die Musik, die jetzt gerade so läuft. Beim Schrauben beschränke ich mich allerdings auf das Ostzeug, also auf die DDR-Fahrzeuge. Die Westfahrzeuge wurden ja dann in den Siebzigerjahren auch schon komplexer. Und irgendwie reizt mich die einfache Technik mehr, da kann man noch alles anfassen, da kann man auch noch erkennen, wie das alles funktioniert. Sind die Fahrzeuge dann so komplex, wie die heutigen Autos, dann habe ich da keinen Bock drauf. Bei mir hat alles mit dem SR-Moped angefangen und danach kam dann eins zum anderen. Nach der SR kam das alte MAW-Fahrrad dran. Da habe ich auch alles selber gemacht und dann kam der Wartburg. Den habe ich komplett auseinander- und wieder zusammengebaut. Das ging über zwei Jahre. Immer so ganz gemächlich.



[Michael Böhme_Prignitzer Straße, Berlin Biesdorf_20140308]

»So einen neuen Mustang, fahren würde ich ihn mal, aber einen zu kaufen, würde mich nicht anfixen. Es muss alt sein, es muss stinken, es muss Öl laufen – das ist so meins.«

DER OLDS. GEMEINSAMER SPLEEN Und dann ging das mit den Oldtimern los. Zum Glück habe ich eine Frau, die meinen Spleen teilt, die schraubt auch selber.

Das ist nicht so, dass sie bloß daneben steht und gut aussieht, was sie natürlich auch tut, aber sie liegt auch unter dem Auto. Als wir den Olds, den 88er Sedan, restauriert haben, saß ich in der Garage, die Türen waren offen und ich habe die Sitze vom Olds genäht, an der Nähmaschine und sie lag unter ihrem Mini vorne an der Straße. Die Leute, die vorbeigelaufen sind und das gesehen haben: Sie liegt unterm Auto und ich sitze an der Nähmaschine, das fanden die erst einmal eine verkehrte Welt. Für mich muss das schon so sein, dass die Partnerin den Spleen mit auslebt. Und Yves und ich haben beide die Fünfzigerjahre-Macke und damit passt das schon sehr gut.

FLASHBACK 2005, ROCKABILLY-STYLE Seit 2005/2006 finden die Leute wieder zu ihrer Musik zurück. Hat man diese Musik einmal im Herzen verliert man sie nicht. Yves und ich leben wo wir können den Rockabilly Style. Wenn wir tanzen gehen, dann leben wir das voll aus. Da gibt es nur Rock 'n' Roll, in den Haaren Butter, Petticoat oder ein schickes Kleid und Blumen im Haar. Ich liebe das, mit dieser Zeit verbunden zu sein. Damals, bei Depeche Mode im Olympia-Stadion, war ich der einzige im Hawai-Hemd, alle anderen trugen schwarze T-Shirts. Wenn ich weggehe, lasse ich mir nichts vorschreiben. Wenn mir da jemand sagt, also modgemäßig musst du jetzt aber dies und das tragen, ist mir das total egal. Man muss aber auch in der Neuzeit leben, und sich mit den neuen Begebenheiten und der neuen Technik auseinandersetzen. Das geht nicht anders. Auf eine Schwarzweiß-Röhre kann ich schon gerne verzichten.

HISTORISCH WERTVOLL, ERSTZULASSUNG Am liebsten würde ich das Auto noch einmal durchschleifen. Kotflügel, Türkanten, alles noch mal durchschleifen und dann rosten lassen und dann mit dem Klarlack drüber, damit er wirklich richtig alt aussieht. Wenn er jetzt reißen würde, der Lack, wenn er jetzt kaputt gehen würde, dann ist es egal, denn ich habe ja jetzt als Erstzulassung ein H-Kennzeichen. Ab jetzt muss ich nur noch alle zwei Jahre zum TÜV für die üblichen Tests. Auch mit den alten Motorrädern ist das immer wieder die große Frage, wo fängt das original an und wie weit bewegt sich das Tunen noch im Bereich des Vertretbaren? Das ist ein steiler Grad für einenTÜV-ler.



[Ulli Kasiske_Schreinerstraße, Berlin Friedrichshain_20140430]

»Ich wollte genau diese Maschine haben, wegen dem Lied von Udo Lindenberg: Cowboy Rocker. In dem Lied singt er: Lass uns nach Texas reiten und die Sonne putzen.«

LEBENSTIL FÜNFZIGERJAHRE Diese beiden Motorroller, die hier stehen, sind eigentlich die Verwirklichung meines jugendlichen Rollertraums. Ich hatte zu DDR-Zeiten ein ganz gutes Angebot, meine Eltern haben sich aber geweigert, mir das Geld zu borgen. Für eintausendfünfhundert Ostmark hätte ich einen Berlin-Roller mit Hänger und Ersatzmotor haben können. Die Anhänger, die offiziell Campi heißen, gehört zu den Motorrollern. Sie sind inzwischen sehr selten und sehr teuer. Den roten dort, haben wir zusammen mit dem blau-weißen gekauft. Beide sind von 1960. Der rote ist sozusagen der schmecke. Und den blau-weißen haben wir gekauft von einem, der sich hat scheiden lassen. Und dann hat er ihn uns überlassen. Für einen fairen Preis. Motorroller und Hänger zusammen. Der erste Roller war der schwarze. Auch ein DDR-Produkt. Industriewerke Ludwigsfelde, kurz IWL. Das Werk hat vier Modelle hergestellt. Das ging mit Pitty los, dann kam Wiesel, dann Berlin und zuletzt der Troll.

ROCK 'N' ROLL UND REBELLION Dass ich die Roller habe, hat natürlich mit meiner Affinität zu den Fünfziger- und Sechzigerjahren und dem Rock 'n' Roll zu tun. Mein Interesse für die Fünfzigerjahre ist bei mir zwischen dem zwölften und dem vierzehnten Lebensjahr entstanden. Es gab nur eine sehr kleine Szene, wir waren da vielleicht zu fünft auf der Ecke Potsdam. In Ferch, bei Caputh, gab es eine größere Clique, aber die waren ziemlich hart unterwegs. Im Sinne von Psychobillys. Das waren eben nicht nur Rockabilly-Typen, sondern auch noch Psychobillys, mit einer wesentlich härteren Gangart. Historisch gesehen schwingt ja bei diesem ganzen Rock 'n' Roll Gedöns immer mit: Wir sind anders und lassen uns nicht alles vorschreiben. Rock 'n' Roll hatte im Osten genau die gleiche Funktion wie im Westen. Sprich: Das war eine deutliche Form der Rebellion, sowohl gegen das Elternhaus als auch gegen den Staat.

DER COWBOY ROCKER AUF DER MOTO GUZZI Udo Lindenberg hat in meinem Leben immer noch eine

Bedeutung, aber wenn ich losfahre habe ich ihn nicht in meinem Kopf. Dann genieße ich einfach das Motorrad, so wie es sich gehört. Das Fahren gibt mir das Gefühl von Freiheit. Ich bin dem Wind ausgesetzt und dann ist es eigentlich scheißegal mit welchem Modell man fährt. Da sind sich wahrscheinlich alle Motorrad- und Mopedfahrer einig. Dieses Gefühl, dieser Hauch von Freiheit, kann dir niemand nehmen, wenn man mit einem Motorrad unterwegs ist.



[Uli Uhl_Nalepastraße, Berlin Oberschöneweide_20140719]

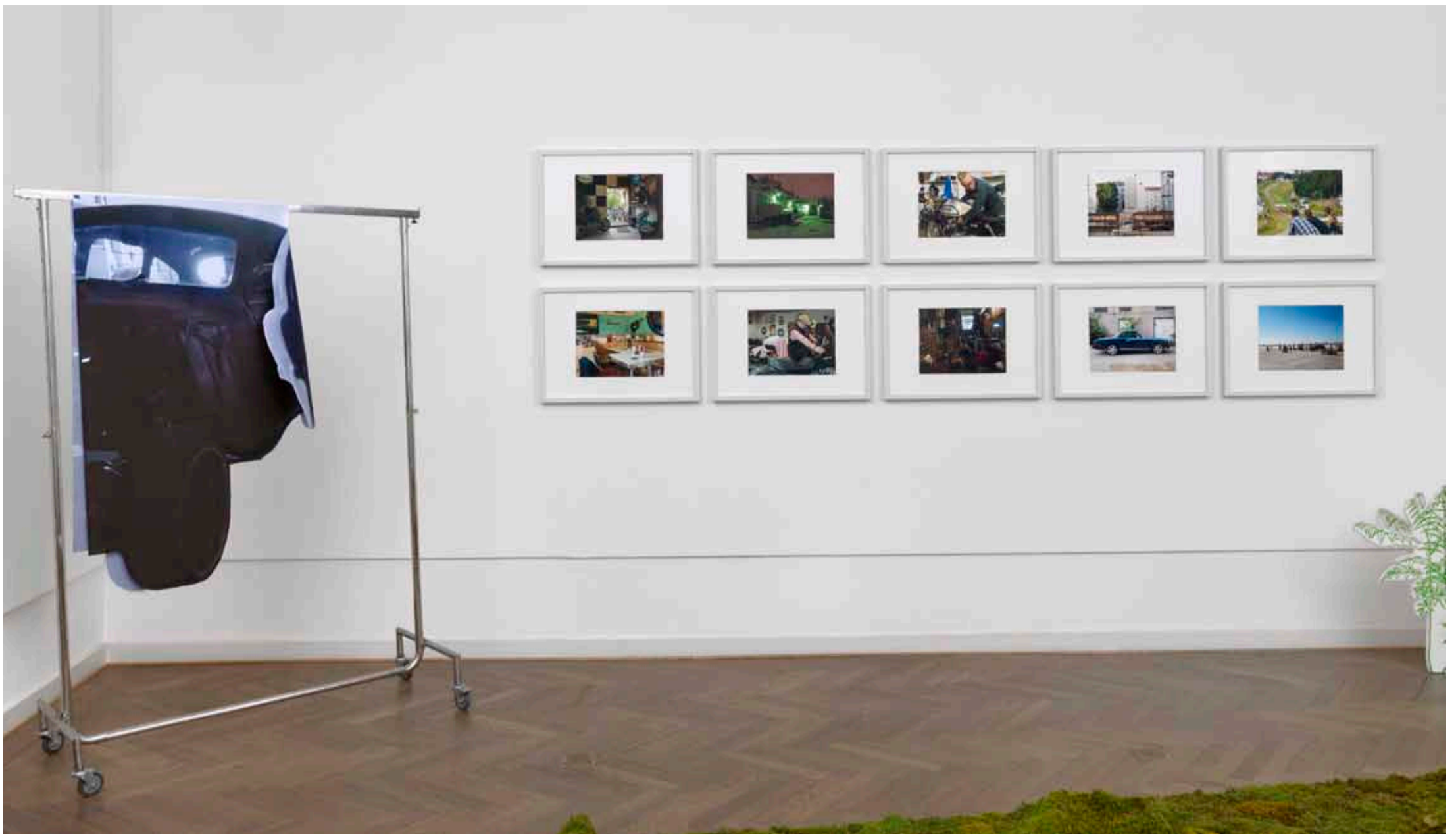
»Ein Fiat Spider von 1979. Blu Davis. Die verrauchte Bar. Casablanca. Und die Musik dazu: Bepob. Man sollte etwas von der Vergangenheit wissen. Die Wurzeln der Gegenwart liegen in der Vergangenheit.«

LIEBE AUF DEN ERSTEN BLICK Das mit dem Fiat Spider war Liebe auf den ersten Blick. Der stand in einer ehemaligen Werkstatt hier auf dem Gelände in der Nalepastraße. Im Winter bin ich das erste Mal mit ihm gefahren, ich habe das Verdeck aufgemacht. Draußen hatte es so an die fünf Grad. Das Auto muss ich haben, habe ich gedacht, das ist mein Traum. Und dann habe ich mir den Fiat Spider auch gekauft. Später entpuppte sich das Auto aber als totaler Schrotthaufen. Ich habe angefangen an dem Auto herumzubasteln. Jahrelang. 1999 hatte ich ihn gekauft und seitdem arbeite ich daran. Seit fünfzehn Jahren. So ein Wagen wird nie fertig. Da liegt immer etwas im Argen. Fiat heißt eigentlich: Fehler in allen Teilen. Ferrari gehört ja zu Fiat. Und der Spider war eigentlich als Prototyp für einen neuen Ferrari gedacht. Das habe ich so gelesen. Aber der Ferrari wurde nie gebaut. Und als die Idee mit dem Spider schon da war, hat man den Entwurf genommen, hat ihn etwas modifiziert und brachte dann den Fiat Spider raus.

HUNDERSTEL-MY UND WENN ALLES DUFTE GEWORDEN IST, SIND DIE SCHWIERIGKEITEN VERGESSEN Bei so einem Auto muss auch viel gespachtelt werden. Alle Unebenheiten müssen verschwinden. Irgendwo gibt es immer ein Loch, das gespachtelt werden muss. Oder die Kanten von den Schweißpunkten, die geglättet werden müssen. Alles muss glatt und fein sein. Geht man mit dem Finger drüber, darf nichts mehr zu spüren sein. Manchmal sind das ja nur so Hunderstel-My. Aber mit dem Finger spürt man das. Spachteln muss man auch erst einmal lernen. Der normale Karoseriespachtel ist meistens ein Polyesterspachtel. Damit macht man mehrere dünne Schichten hintereinander. Dann gibt es noch einen Faserspachtel, den verwendet man als Erstes. Ich mache das zwar, aber es ist immer ein Krampf. Aber später, wenn dann alles funktioniert, macht das Spaß. So ist der Mensch, wenn alles duft geworden ist, sind die Schwierigkeiten vergessen. Das alles geht sowieso nur, weil ich den Wagen nicht in die Werkstatt geben muss. Sonst könnte ich mir das, ich sage jetzt mal Hobby, gar nicht leisten. Das ist die Wahrheit. Aber es ist ein Hobby, das auch Spaß machen kann.

FIAT BLU DAVIS Und dann habe ich den Wagen auf einem Hänger zum Lackierer gebracht. Ich brauchte eine neue Farbe. Ich wollte aber nicht irgendeine Farbe nehmen, sondern eine, die auch baujahrmäßig dazu passt. Blu Davis. Ein Kumpel von mir hatte ein Buch mit Farbtabelle, Farbmustern und Farbcodes. Danach kann dir jede bessere Farbfirma diese Farbe anmischen, ob es nun Prosol ist oder irgendetwas anderes. Das hier ist ein Fiat Spider von 1979. Man sollte etwas von der Vergangenheit wissen und verstehen. Die Wurzeln der Gegenwart liegen in der Vergangenheit. Und das mit den Oldtimern ist nur ein kleiner Teil davon.





2.
Birgit Schlieps
Auto Corpus (Ford Vedette),
2022, Fotografie (2014)
auf Polyestergewebe,
zerschnitten, 305 × 200 cm

Prozess Raum Dokument



3.
Birgit Schlieps
PAST / PRESENT - Dis-
membering / Reassembling
the Past (2013-15), 2022,
20 Fotografien,
C-Prints, je 30 × 40 cm,
siehe auch Seite 3

1. Reihe: René Asboe,
Berlin Moabit, 3. Oktober
2013 / René Asboe,
Berlin Prenzlauer Berg,
7. Dezember 2013 /
Stephan Marquardt, Berlin
Charlottenburg, 2014 /
Thoma Michel, Berlin Fried-
richshain, Dolziger Straße,
2013 / Teterow Bergring,
18. Juli 2014
2. Reihe: Michael Böhme,
Berlin Biesdorf, 8. März
2014 / Ulli Kasiske, Berlin
Friedrichshain, 30. März
2014 / Uli Uhl, Berlin Ober-
schöneweide, 19. Juli
2014 / Finsterwalde Flug-
platz, 7. September 2013



4.
Birgit Schlieps
(Zwischenraum-)Pflanze 2,
2022, Mineral-Polymer-
Guss, Industrielack,
82 × 77 cm

I.

Raimar Stange Gerade die letzte documenta hat Momente wie soziale Verantwortung und ökologisches Bewusstsein in das Zentrum ihres Konzeptes gestellt. Kunst war also für die documenta 15 eine dezidiert politische Arbeit und eben keine »autonome« Kunst mehr, die »herausgelöst aus lebenspraktischen Bezügen«, wie Peter Bürger es in seiner »Theorie der Avantgarde« bezeichnet¹, einem individuellen und »interesselosen Wohlgefallen« (Immanuel Kant) frönt, vor allem dadurch, dass sie formale Übungen über jedwede inhaltliche Intention stellt. Auch die Künstlerinnen Ingeborg Lockemann und Birgit Schlieps fokussieren sich in ihren in der Ausstellung »Ersatz Teile Körper« in der Berliner »Galerie im Saalbau« gezeigten Arbeiten auf einen künstlerischen Ansatz, der gesellschaftspolitische Probleme in seinen Mittelpunkt rückt. Genauer: Fragen nach dem im gewissen Sinne »abseitigen« Umgang mit scheinbar »ausgedienten« Dingen in unserer postkapitalistischen Gesellschaft werden hier künstlerisch verhandelt. »Abseitig« ist dieser hier vorgestellte Umgang insofern, als er stattfindet in Nischen und Brachen, in »Zwischenzonen«, eben an »abseitigen« Orten, und dieses zuweilen auch in illegaler Art und Weise. Und um »ausgediente« Dinge handelt es sich da, denn diese »Teile« werden, bei beiden Künstlerinnen in signifikant unterschiedlicher Weise, zurück- beziehungsweise weggeführt in und aus dem eigentlich akzeptierten »Kreislauf« der (warenformigen) Dinge: Schlieps Arbeit zeigt beispielhaft erneuernde Rückführungen, in Lockemanns Werk dreht es sich um Formen der Entledigung.

II.

Aber der Reihe nach und zunächst hin zu den Arbeiten von Birgit Schlieps, die in der vorderen Räumen der »Galerie im Saalbau« zu sehen sind. Da werden Werkstätten vorgestellt, in denen Autos und Motorräder, die eigentlich »ihren Geist aufgegeben haben«, wieder funktionstüchtig gemacht werden. In diesem meist mehrjährigen Arbeitsprozess werden diese Fahrzeuge oftmals aufgerüstet und optimiert. Die Werkstätten fand Schlieps in Berlin meist in Nachkriegsbrachen, und da diese aber größtenteils, im Zuge unter anderem der Gentrifikation, zunehmend verschwinden, auch an der Peripherie, an den Rändern der Spreemetropole. Vorgestellt nun werden diese Funktionsräume und ihre Betreiber von Schlieps in Fotografien, Textarbeiten – in Form von Gesprächen mit den »Schraubern« der Werkstätten –, Memorabilien, einer Karte und einer Kleidungs-Skulptur. Diese dermaßen vielschichtig porträtierte, so liebevolle wie detailbesessene »Rückholarbeit« der abgewrackten Fahrzeuge zeichnet sich nicht zuletzt durch den körperlichen Einsatz bei dieser Instandsetzung aus: An den Autos und Motorrädern wird ganz konkret Hand angelegt, sie werden dabei im doppelten Sinne des Wortes »begriffen«, ist doch fachkundiges Know-how ebenso eine Voraussetzung für diese Arbeit wie Muskelkraft. Diesen körperlichen Aspekt betont Schlieps dann nicht zuletzt



mit dem präsentierten Overall, der sich aus Versatzstücken dieser »Schrauber-Subkultur« zusammensetzt und an die Anzüge von Rennfahrern erinnern. Denn auch diese dokumentieren die Fotos: Fahrzeugrennen gehören wie selbstverständlich zur »Schrauber-Subkultur« dazu. Da die hier als »Mythen des Alltags« (Roland Barthes) verstandene Fahrzeuge also nicht als »alte Eisen« entsorgt, sondern in den Werkstätten sehnsuchtsvoll »recycelt« werden, kann diese »Rückholarbeit« zudem auch als Kritik an eine kapitalistische Produktionslogik, die eher auf wertschöpfende Neuproduktionen setzt, als auf ein zeit- und kostenaufwendiges Restaurieren, gelesen werden. Da diese selbsttätige Arbeit außerhalb solcher Produktionen stattfindet, ähnelt sie nicht von ungefähr Strategien, die Michel de Certeau in seinem Buch »Kunst des Handelns« als eine Strategie des »auf eigene Rechnung arbeiten«², beschreibt. Wie dieses Arbeiten, so überschreitet ja auch die Bastelei in den von Schlieps klug vorgestellten Werkstätten »die Grenzen der Zuordnung zum Bereich der Arbeit oder der Freizeit«³.

III.

Auch Ingeborg Lockemann nimmt mit ihrer Kunst »abseitige« Lokalitäten in den Blick, und zwar legale und illegale Mülldeponien in Brandenburg. Wie auch bei Schlieps beginnt ihre künstlerische Arbeit mit einer ausgedehnten Recherche, vor allem die Standorte müssen, unter anderem mit Hilfe einer digitalen Suche im Internet, herausgefunden werden. Dieser Prozess bleibt jedoch letztlich unsichtbar, seine Ergebnisse aber konstituieren das Werk. Die Orte der Mülldeponien, deren Anzahl nach der »Wende« deutlich zugenommen hat, auch weil inzwischen nicht nur westdeutsche, sondern auch internationale Unternehmungen dort ihr nicht mehr Gebrauchtes deponieren, werden übrigens oftmals an Stätten angesiedelt, die kommerziell kaum von Interesse sind und deswegen zur Verfügung zu stehen scheinen. Als Intro für Lockemanns Präsentation liegt eine rechteckige Fläche »echten« Moooses im Ausstellungsraum – ein »Nonsite« durchaus im Sinne von Robert Smithson: In einem Innenraum wird etwas Reales aus einem Außenraum gezeigt, das auf eben diesen Außenraum verweist. Die plane Oberfläche des Moooses nun wird durch kleine Buckel in Bewegung gebracht, durch Buckel, die die Frage stellen: Was verbirgt sich unter ihren Erhebungen? Die daneben stehende Vitrine, in denen in Blei abgegossene Formen liegen, legt die Antwort nahe, dass es sich um entsorgte Stoffe handelt, über die Lockemann hier fast schon sprichwörtlich »das Moos drüber wächst lässt«. Die abgegossenen Formen sind nach Ansichten von Mülldeponien gestaltet. Lockemann hat weiterhin eine Vielzahl dieser Deponien unter Zuhilfenahme von Luftbildern gezeichnet, sie entsprechend ihrer Standorte angeordnet und als wandfüllende Karte des Berliner Umlands präsentiert. Großformatige Fotos von den Mülldeponien ergänzen dieses Ensemble, das nicht nur das Problem der (illegalen) Entsorgung von nicht mehr Gebrauchtem in »unserer« Konsumgesellschaft engagiert befragt, sondern – Stichwort: kritischer Posthumanismus – die Trennung von Kultur von Natur relativiert. Gerade besagte Fotos machen dieses deutlich, handelt es sich doch um Nahaufnahmen von auf den Deponien wachsenden Pflanzen, unter denen die weggelagerten Stoffe sich verbergen und so mit diesen gleichsam eine Landschaft bildende Symbiose eingehen.

8.
Ingeborg Lockemann
Schlunkendorf, 2021,
Fotografie auf Tecco-
Wallpaper, 104 × 156 cm



9.
Ingeborg Lockemann
Teppich, 2022, Moos auf
Jute, 200 × 350 cm



10.
Ingeborg Lockemann
o.T., 2021, 7 Objekte
aus Altblei in Vitrine,
30 × 50 × 10 cm



¹ Peter Bürger, *Theorie der Avantgarde*, Frankfurt am Main 1974, S. 63.

² Michel de Certeau, *Kunst des Handelns*, Berlin 1988, S. 78.

³ ebenda, S. 77.

Keine Entsorgung

Ingeborg Lockemann

Der stetig wachsende Müllberg, das Anwachsen des Weggeworfenen, Überholten kann als Ausdruck des Verhältnisses von Mensch und Natur in Industriegesellschaften betrachtet werden. Zwar verspricht die kontrollierte, legale Deponie, wo die Abprodukte angeblich friedlich lagern, rundum abgedichtet sind und verschwinden sollen, dass die Waren- und Konsumwelt ohne Folgen bleibt. Doch die Dinge führen eher ein materielles Eigenleben und treten unter den Bedingungen der Formlosigkeit und Egalität noch offensichtlicher zutage. Illegale Deponien bilden außerdem in den urbanen Peripheren sonderbare Landschaften. Sie sehen von oben, also auf Satelliten- oder Luftbildaufnahmen, entsprechend der Verschiedenheit der abgekippten Materialien wuchernd und ausgefranst aus und haben unruhige Strukturen. Man findet sie oft an Orten, die in den Neunzigerjahren kommerziell wenig aussichtsreich schienen: ausgebeutete Kiesgruben, ehemalige LPG-Gebäude oder NVA-Gelände. Hier mischen sich die Artefakte mit Natur, verwachsen zu neuen Assemblagen, ein Labor unterschiedlicher und unvorhersehbarer Reaktionen, eine Gleichzeitigkeit von Giftlager und natürlichem Refugium. Diese Verflechtungen sind naturwissenschaftlich interessant, aber auch formal und ästhetisch.

Seit 2005 muss aller Müll thermisch behandelt, kurz gesagt verbrannt werden. Er verliert damit seine reaktive Unberechenbarkeit, aber auch seine Vielgestaltigkeit, Recyclingfähigkeit, Kenntlichkeit und die diversen unterschiedlichen Materialeigenschaften und wird in Aschen, Schlacken, Filterstäube und Abgase transformiert. So geschieht eine Entflechtung der schnellen Art mit dem Ergebnis relativ homogener, in Abstufungen toxischer Massen. Ziel ist die Verdichtung, um die wachsenden Müllberge kompakt zu halten, auch um sie ökologisch in ihrer reaktiven Gefährlichkeit einzuhegen. Dazu passt das Wort »Entsorgung«, wir sollen uns keine Sorgen mehr machen. Doch die Reste sind tückisch, besonders Filterstäube hochtoxisch. Man hat verschiedene Methoden entwickelt, um mit ihnen umzugehen. So werden sie als sogenannter hydraulischer Versatz in alte Bergwerksstollen gepumpt um diese zu stabilisieren. Hier verfestigen sie sich wie eine mörtelartige Masse. Ich stelle mir sie wie riesige unterirdische Land-Art-Kunstwerke vor. Technisch ist dabei nicht auszuschließen, wie auch im Straßenbau, wo Schlacken als Zwischenschichten eingebaut werden, dass doch Schadstoffe ins Grundwasser gelangen.

Die Verbrennung hat also den Vorteil der Verdichtung, doch schneidet man den weggeworfenen Dingen damit auch den Rückweg ab, später doch wieder in materiell-stoffliche Werteverhältnisse aufgehoben und recycelt zu werden.



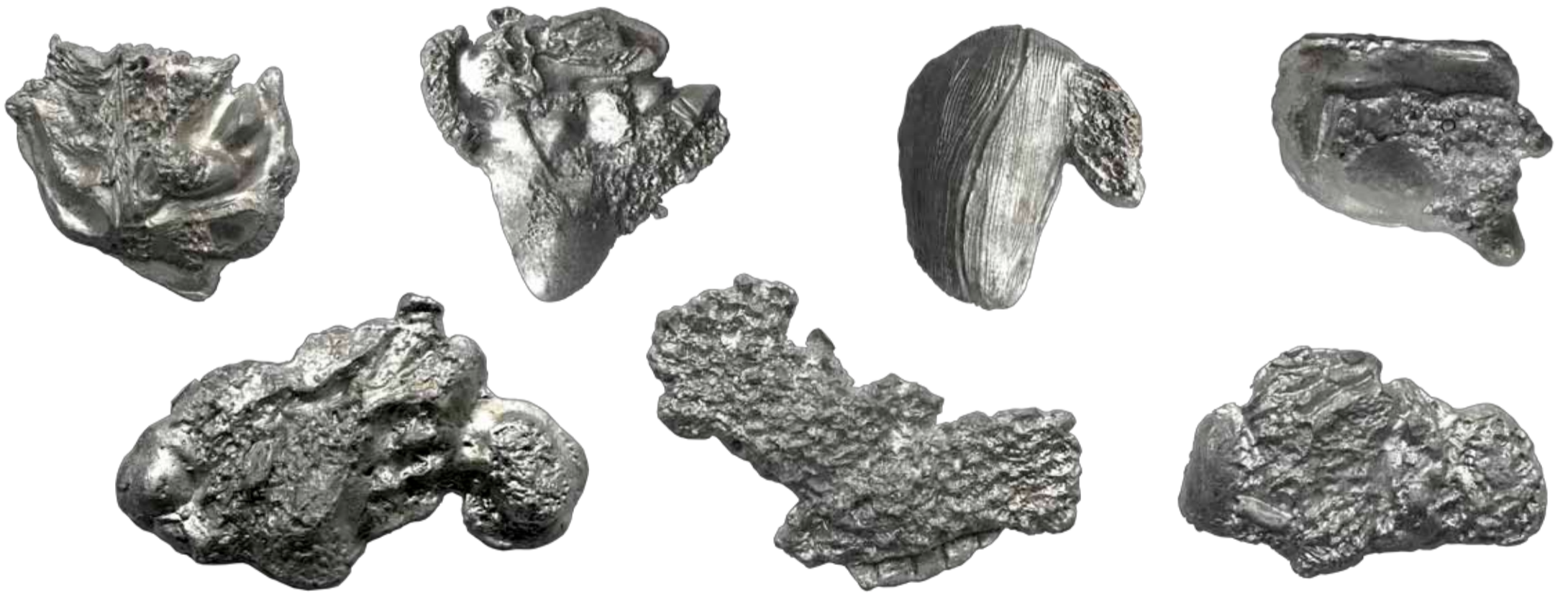
9.
Ingeborg Lockemann
Teppich, 2022
Moos auf Jute, 200 × 350 cm



1.
Ingeborg Lockemann
Stills aus dem Video
Depot / Deponie, 2022
7:34 Minuten
Ablagerungen bei
Fredersdorf



1.
Ingeborg Lockemann
Stills aus dem Video
Depot / Deponie, 2022
7:34 Minuten
Deponien in Schöneiche
und Ketzin (oben)
Abkippungen bei Bernau
und Fredersdorf (unten)



10.
Ingeborg Lockemann
o.T., 2021, 7 Objekte
aus Altblei in Vitrine,
30 × 50 × 10 cm





Tröbitz

┌ 199 m



Krangen Neuruppin

┌ 442 m



Fredersdorf

┌ 70 m



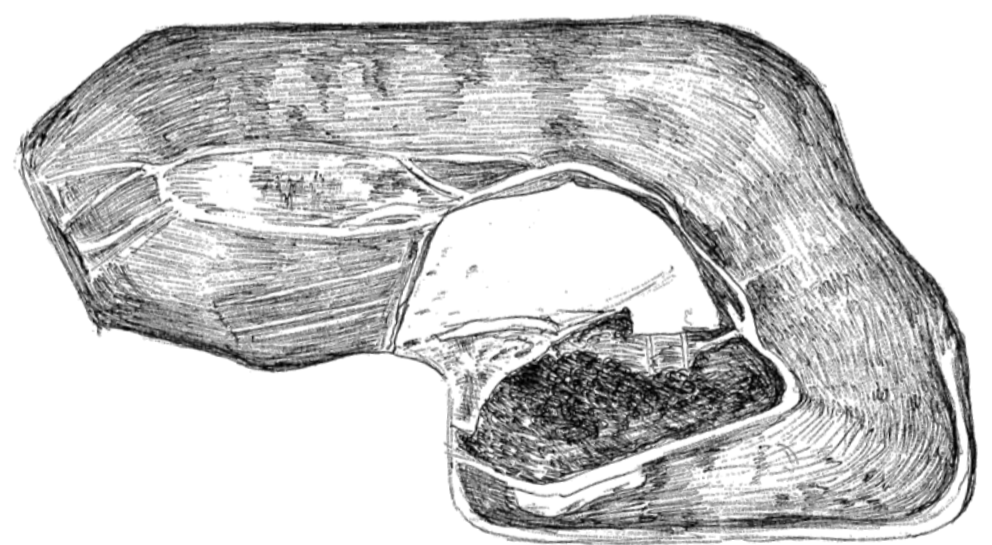
Perleberg

┌ 409 m



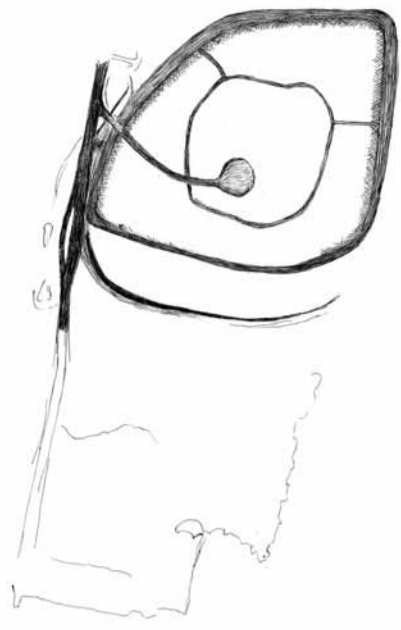
Bölkershof

┌ 350 m



Langewahl

┌ 493 m



Schünow

└─┘ 274 m



7.
Ingeborg Lockemann
Depot / Deponie, 2022,
Buch mit 56 Zeichnungen,
30×33 cm



6.
Ingeborg Lockemann
Depot / Deponie, 2022,
Kartenausschnitt Brandenburg, 36 Digitalprints auf
Blueback Papier,
tapeziert, 380×600 cm

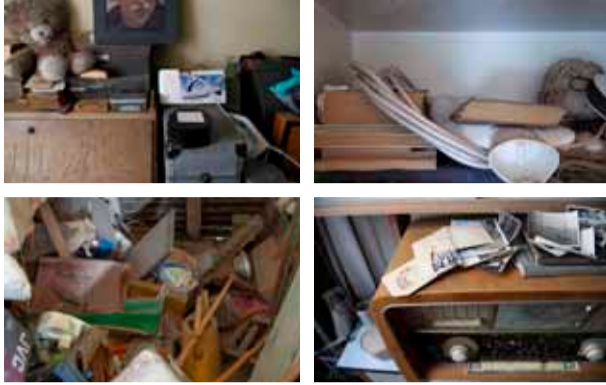


5.
Ingeborg Lockemann
Fredersdorf, 2021,
Fotografie auf Tecco-Wall-
paper, 104×156 cm

Begleitprogramm

Ökonomien und Narrative urbaner Peripherien – Regenerierung, Recycling und Fetisch

Panel mit Ingeborg Lockemann, Birgit Schlieps, Michael Billig (muellrausch.de) und Jens Casper (Das Garagenmanifest)
Kurzvorträge und Diskussion am Donnerstag, den 10. November 2022, 18 Uhr



Ingeborg Lockemann: Fotografien aus dem Elternhaus



Birgit Schlieps: Garagen am Ostkreuz, 2014



Michael Billig auf einer Mülldeponie



Jens Casper, Luise Rellensmann: Das Garagenmanifest



»The French Road, Detroit MI«, Arthur Summereder, Filmstill

UMSCHLAGPLÄTZE DER ZEIT

Depots/Archive und Deponien teilen eine gemeinsame Grenze, die beide Praktiken und Orte miteinander verbindet und die von den Dingen in beiden Richtungen gekreuzt werden können – so verfällt Archiviertes, verliert an Wert oder Deponiertes wird aufgehoben und exhumiert: was unbrauchbar schien, wird wertvoll. Meine Mutter ist als letzte Bewohnerin von vier Generationen aus unserem Haus ausgezogen, in dem es nicht üblich war, viel wegzuworfen. Man brachte das momentan Überflüssige lieber auf den Boden oder baute es um. Es bildete sich dort ein unsortiertes Depot von Dingen seit den 1920er Jahren. Die anstehende Haushaltsauflösung verlangt schnelle Entscheidungen, das Ganze muss nun weg. Es gilt, sich zwischen den üblichen Alternativen zu entscheiden: Die Anspruchsvolle: Dinge in ihrer Form und Materialität erhalten und in gegenwärtige Kreisläufe bringen. Die Retrospektive: Archivieren und ordnen. Die Zeitsparende und deshalb Verführerische: Einen Container für alles zu bestellen und ab damit in die thermische Verwertung, Transformation in Energie, CO₂, Asche, Schlacke, Filterstäube. Die Vergesslichkeit der Eltern hat in den anderen Räumen die meisten Ordnungssysteme aufgehoben und die Dinge in umfassender Weise egalisiert: Ineinander rutschende neuere, alte und sehr alte Gegenstände, auf die weitere gehäuft wurden, Verflechtungen, Überlagerungen. Alles wird nun mit allem vergleichbar, die absichtslos entstandenen dadaistisch anmutenden Assemblagen sind inspirierend und schaffen gedankliche Freiräume. In der Literatur sind Deponien oft Unorte, Schauplätze von Verbrechen oder vergifteten Kindheiten, manchmal treten sie aber auch als in diesem Sinne inspirierende Areale von Transformationen und Weiterentwicklungen hervor. So erscheint z.B. in Wolfgang Herrndorfs Romanen *Tschick* und *Bilder deiner großen Liebe* der Schrottplatz als Freiraum und Umschlagplatz des Kreativen, auch als Ort, wo Vergangenes wieder ans Licht kommt und Gegenwart und Zukunft bestimmen kann. Die Dinge der Deponie sind ruhiggestellt bis zu dem Moment, wo jemand kommt, der etwas mit ihnen anzufangen weiß – der Schrottplatz wird zum freien Depot für die Kräfte der Veränderung. Deponien können auch zu kulturellen Gegenarchiven und Subjekten von »Garbage Studies« werden, die man u.a. mit den Mitteln der Archäologie erforschen kann.

Ingeborg Lockemann

zentrale Frage ist, wie können solche Räume geschützt werden, ohne sie ihres Eigensinns zu berauben? Wie können solche spezifischen Räume erhalten werden, ohne sie einer einengenden Überdeterminierung kapitalistischer Verwertungsinteressen auszuliefern? Neuere Ansätze der Denkmalpflege könnten da vielleicht neue Wege eröffnen.

Birgit Schlieps

ILLEGALE MÜLLDEPONIE IN BRANDENBURG

Seit Jahren türmt sich in Brandenburg der Müll. Das Bundesland hat neben seinen 10.500 Baudenkmalern, 3.000 Seen und 500 Schlössern auch über 120 illegale Abfalldpots, in denen rund fünf Millionen Tonnen Müll vor sich hin rosten. Das ist mehr, als die Einwohner der sieben größten deutschen Städte zusammen in einem Jahr in ihre Müll-eimer werfen. Geschätzte Kosten für die Sanierung: rund 500 Millionen Euro. Die Schäden für Mensch und Umwelt sind kaum zu ermessen. Brandenburgs Umweltminister spricht von teils »bandenartigen Strukturen« der Täter. 2012 verglich das Bundeskriminalamt in einer ersten bundesweiten Auswertung die Gewinne der Müllbarone mit den Profiten der Organisierten Drogenkriminalität – und stellte fest: Dealen mit Müll ist lukrativer. Immerhin: Das Land Brandenburg hat im Sommer 2020 als erstes und bislang einziges Bundesland eine Schwerpunktstaatsanwaltschaft für Umweltkriminalität eingerichtet. Durch sie sollen Müllverbrechen und andere Umweltdelikte besser verfolgt werden. Während die Behörden in Deutschland langsam aufwachen, haben die Müllschieber aber längst ihr nächstes Ziel gefunden: Osteuropa. Allein in Polen türmen sich zehntausende Tonnen Müll aus Deutschland, sogar sortierte Abfälle in Gelben Säcken.

Michael Billig

DAS GARAGENMANIFEST

Ausgangspunkt für das Projekt »Das Garagenmanifest« und die gleichnamige Buchveröffentlichung war ein Seminar mit Studierenden an der BTU Cottbus im Winter 2016/17. Garagen wurden vor allem in der DDR nicht nur als Abstellort, sondern auch als kollektiver Treffpunkt, als Möglichkeit des Rückzugs und des Experimentierens und zur Instandsetzung gebrauchter Dinge genutzt. Das Projekt weist den DDR-Garagen zum ersten Mal eine konkrete kulturelle Bedeutung zu und kontextualisiert diesen Vorgang im Denkmal- und Kulturerbediskurs. Das Garagenmanifest schlägt eine Neuverhandlung des Verhältnisses von Denkmalpflege und Architektur vor. Denkmalkategorien werden permanent weiterentwickelt und neu konzipiert. Denkmalpflege ist eine aktive gestalterische Praxis, die entwerferische Kompetenzen erfordert. Ihr theoretischer Diskurs über die kulturellen Werte von Objekten, Gebäuden, räumliche Situationen und Orten wirft zudem höchst zeitgemäße Fragen hinsichtlich einer Verteilung von Macht, Privilegien und Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe auf – Fragen, die auch unmittelbar in die Theorie und Praxis des architektonischen Entwerfens gehören.

Jens Casper, Luise Rellensmann

ERPROBUNG MANUELLER FERTIGKEITEN

ZWISCHEN FETISCH UND REKONSTRUKTION

Kann sich der Planet mit uns zusammen regenerieren? Werkstätten und Garagen haben sich – wie Ruderal- oder Pionierpflanzen – in den Zwischenräumen der Stadt, oft in Nachkriegsbrachen eingenistet. In Ostdeutschland sind sie als Typologie auch oft im Ensemble mit Plattenbau und Kleingarten anzutreffen. Sie sind Teil einer wichtigen sozialen Landschaft, wo besondere manuelle Fertigkeiten und eine nahezu unbegrenzte Erfindungsgabe kultiviert und entwickelt werden. Durch Rekonstruktions- und Reparaturarbeiten werden Zeiträume eröffnet, die sowohl in die Vergangenheit als auch in die Zukunft weisen. Eine

Tanz die Halde

Finissage von ERSATZ TEILER KÖRPER mit Ingeborg Lockemann und Birgit Schlieps und Filmprogramm zur Infrastruktur der Wiederbelebung mit Rainer Bellenbaum, Medienwissenschaftler am Sonntag, den 4. Dezember 2022, 18 Uhr

Ersatz – wofür? Teile – von was? Körper – wogegen? – In den für die Finissage ausgewählten Filmen behaupten sich die Figuren in loser Beziehung zu den ihnen widerfahrenden Zurichtungen: tanzend, Spuren hinterlassend, heimlich oder in der materialen Textur des Films sich auflösend. Und doch gewinnen die Figuren an Fülle zurück, an Leidenschaft oder Sensibilität. In Astrid Johanna Ofners »Die Strände / Les Plages« (2019) reißt insbesondere die grandiose Stimme mit, mit der die Schauspielerinnen Sylvie

Rohrer Marguerite Duras' Klage über langweilige Familienurlaube vorträgt. In »The French Road, Detroit MI« (Arthur Summereder, 2016) gewinnt das Interview des vorsichtigen Filmemachers auf der Piste illegaler Autorennen vor deren Abstraktion aus Gummiresten, Straßenspuren und Startgetöse. In »In the Air« von Liza Johnson sind es Zirkusschüler:innen, die mit ihren Flickflacks und Rad-schlägen die Untoten einer durch Wirtschaftskrisen verödeten Vorstadt wecken.

Rainer Bellenbaum

Gefördert durch die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien, die Senatsverwaltung für Kultur und Europa und Ausstellungsfonds Kommunale Galerien und Fonds für Ausstellungenvergütungen Bildender Künstlerinnen und Künstler.

Galerie im Saalbau
Karl-Marx-Straße 141
12043 Berlin
Täglich 10–20 Uhr
Eintritt frei

Bezirksamt Neukölln/
Fachbereich Kultur /
Galerien
Karl-Marx-Straße 141
12043 Berlin

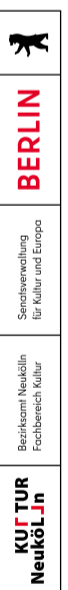
Team:
Dorothee Bienert
(Fachbereichsleiterin
Kultur)
Yolanda Kaddu-Mulindwa
(Galerieleiterin)
Beatris Wakaresko
(Wissenschaftliche
Volontärin)
Nina Marlene Kraus
(Wissenschaftliche
Volontärin)
Birgit Binder
(Kunstvermittlung
Kommunale Galerien
Neukölln)

Dank:
Dank an Line Meyer,
Olga Lysytska,
Olena Karnatska,
Ricoh Gerbl,
Wolfgang Schmidt,
Stefan Furch,
allen Interview-partner*innen
und an das
Rock 'n' Roll Trio mit
Harald Hertel,
Peter Launhardt,
Ralf Sommer

Fotos:
Bernd Borchardt: S. 1 (u. l.),
S. 2 (u. l.), S. 6 (o. u.), S. 7 (o.,
u. r.), S. 8 (o. l.), S. 11 (m., u. l.)
Nihad Nino Pušija: S. 2 (o. r.),
S. 3 (o.), S. 7 (m. r.)
Ingeborg Lockemann:
S. 1 (o. r.), S. 7. (o. r.), S. 8. (u. l.,
u. r.), S. 9, 10 (alle), S. 11 (o. r.,
u. l.), S. 12 (o. l.)
Birgit Schlieps: S. 3 (u. l., m.)
S. 4–5 (alle), S. 6 (m.),
S. 12 (2. l.)
Zhuoyou Teng, S. 12 (4. l.)
Arthur Summereder,
S. 12 (5. l.)

Publikation:
Konzept: Birgit Schlieps,
Ingeborg Lockemann
Gestaltung: Andreas Koch
Texte: Raimar Stange u.a.
Druck: Mega Druck
erscheint im:
permanent Verlag
www.permanentverlag.de
ISBN: 978-3-910541-02-3

Galerie im Saalbau



Die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien

NEU START KULTUR

BBK

Kommunale Galerien Berlin

p