

Melanie Schneider (Frankfurt)

« [C]’est absurde d’être bloqué sur une autoroute » – Das Motiv des Staus in der zeitgenössischen romanischen Literatur

Due to an ever-increasing number of automobiles on the roads, automobility fails more and more to fulfil its promise of free individual mobility, leading to traffic density and congestions of unprecedented proportions. However, those conditions seem to possess an aesthetic potential which we seek to analyze in terms of literature. Therefore, we are going to look on three novels from Romance-language areas: Julio Cortázar’s short story *La autopista del sur* (1966), Carlo Lucarelli’s novel *Autosole* (1998) and Grégoire Gauchet’s novel *Les robinsons de l’autoroute* (2018). First, we will analyze the nature of deceleration/congestion by referring to human geographer Tim Cresswell’s concept of *friction*. Second, we will examine recurring motifs linked to the deceleration/congestion in all novels before taking a closer look at Gauchet’s novel where the *friction* not only applies to traffic but also to human relationships. The aim is to look at different literary representations of an everyday experience like traffic congestion and to see how literature deals with such an occurrence.

Keywords: *traffic congestion; friction; motorway; immobility; car culture;*

1 Einleitung

Die Automobilität steht seit einigen Jahrzehnten bezüglich ihres Versprechens auf individuelle Fortbewegungsfreiheit zunehmend in der Kritik. Die Techniksoziologin Judy Wajcman weist schon Anfang der 1990er Jahre auf die kollektive Immobilität als eine der Schattenseiten der individuellen Automobilität hin: «Hinsichtlich der individuellen Mobilität nimmt die Nützlichkeit des Wagens ab, wenn die Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen steigt» (Wajcman 1994: 156). Dieser Zustand hat sich in den letzten Jahrzehnten verschärft und wurde neben der Soziologie¹ auch von der Literaturwissenschaft aufgegriffen: Der Anglist Frank Schulze-Engler konstatiert in seinem Artikel «Automobilität in der afrikanischen Literatur», dass der Begriff der Automobilität aufgrund des

¹ Cf. Böhm et al. (2006), Conley; McLaren (2009) sowie Lindegaard (2015).



«paradoxe[n] Zusammenhang[s] zwischen individueller Mobilität und kollektivem Stillstand» (Schulze-Engler 2018: 313) nahezu in allen Automobilkulturen zunehmend kritisiert wird. Der deutsche Autor, Film- und Kulturkritiker Georg Seeßlen ist sich dessen ebenfalls bewusst, wenn er «Raserei und Stau [als] die beiden Aggregatzustände der mobilen Gesellschaft» (Seeßlen 2010: Abs. 5, Z. 11-12) identifiziert. Soziologie, Literatur- und Filmwissenschaft bedienen sich allesamt einer Dialektik des motorisierten Individualverkehrs, die zwischen ihrem Versprechen auf freie Fahrt und dem variiert, was wir in diesem Artikel mit Rückgriff auf den englischen Geografen Tim Cresswell als *friction* bezeichnen. Der Begriff ist in seiner fundamentalen Bedeutung als Reibung zu verstehen, die Bewegung verlangsamen oder gänzlich verhindern kann (cf. Cresswell 2014: 108). Der vorliegende Artikel konzentriert sich auf die *friction* in der Erscheinung eines Verkehrsstaus und möchte dieses Motiv in der romanischen Literatur herausarbeiten. Für die Untersuchung werden folgende Werke herangezogen: Julio Cortázers Kurzgeschichte *La autopista del sur* aus seinem Erzählband *Todos los fuegos el fuego* (1966), Carlo Lucarellis *Autosole* (1998) und Grégoire Gauchets *Les robinsons de l'autoroute* (2018). In einem ersten Teil soll das Augenmerk auf der *friction* als Ausgangssituation und als strukturierendes Element in den in Abständen von zwanzig bis dreißig Jahren erschienenen Erzählungen liegen. Im zweiten Teil werden die in allen Texten wiederkehrenden Motive der Identifikation der Reisenden mit ihren Autos und der Zweckentfremdung untersucht, die Autos und Autobahn durch den Stau erfahren. Zuletzt steht der von der Forschung noch wenig beachtete Roman Gauchets im Zentrum, bei dem eine Verschiebung von einer verkehrstechnischen hin zu einer zwischenmenschlichen *friction* beobachtet werden kann. Ziel des Artikels ist es, das literarische Potenzial der Erfahrung *Entschleunigung/Stau* auf der Autobahn zu identifizieren.

2 Der Stau als narratives Strukturelement

Im Zentrum der hier vorgestellten Analyse steht das Phänomen einer verhinderten physischen Bewegung. Wirft man einen Blick auf Disziplinen, die sich für derartige Phänomene interessieren, stößt man unweigerlich auf das

Feld der *Mobility studies*. Bezogen auf verhinderte Mobilität hat sich für diese Tim Cresswells Konzept der *friction* als hilfreiches Analysekonzept herausgestellt. Im Zuge eines interdisziplinären Zugangs versucht dieser Artikel Cresswells Ansatz für die Untersuchung literarischer Texte fruchtbar zu machen. Zunächst als Reibung aus der Physik bekannt und dann von dem preußischen Militärtheoretiker Carl Phillip Gottfried von Clausewitz als unvorhergesehenes Hindernis eines geplanten Ablaufs definiert,² entwickelt Cresswell den Begriff der *friction* für die Mobilitätsstudien weiter: Er verleiht diesem eine soziale und kulturelle Komponente, indem er sich vorrangig für *frictions* interessiert, die aus Machtverhältnissen resultieren,³ ein Zusammenhang, der jedoch nicht zwangsläufig bestehen muss. Verkehrsverlangsamungen oder Staus, besonders als Folge von Unfällen, treten eher selten als politische Machtinstrumente auf, da sie – in der Regel – nicht instrumentalisiert werden und in ihrer Natur alle Reisenden gleichartig vom Weiterkommen abhalten, ungeachtet deren sozialen Status. Das Konzept der *friction* ist dennoch insofern interessant für die vorliegende Analyse, als dass dieses mit dem Mythos bricht, die Globalisierung hätte alle Barrieren aufgehoben und die unbegrenzte Zirkulation für Menschen und Güter hervorgebracht. In dieser Hinsicht ist es spannend zu sehen, dass sowohl Cortázar als auch Lucarelli und Gauchet sich alle die Autobahn zum Schauplatz für eine *friction* aussuchen: Cortázars und Gauchets Autofahrer:innen erleben den Stillstand jeweils auf der A6 – zusammen mit der A7 unter *autoroute du soleil* bekannt – einmal Richtung Paris an einem Sonntagnachmittag im August und einmal zwischen Chalon-sur-Saône und Mâcon zu Beginn der Ferienzeit am 14. Juli. Bei Lucarelli setzt die Geschichte am 1. August auf der Autosole – Abkürzung für «autostrada del sole» –, der A1 von Mailand nach Neapel ein, wobei sich die Automobilist:innen hier

² Clausewitz (1780-1831) entwickelt den Begriff in Bezug auf die unsicheren Zustände in Kriegszeiten: «His central argument was that war produced a continual ‘fog’ of confusion, where perfect knowledge of the situation was always impossible. The details of war always got in the way of attempts at abstraction. It is these ‘details’ that he grouped under the heading of ‘friction’» (Cresswell 2014: 107).

³ «Friction, here, is a social and cultural phenomenon that is lived and felt as you are stopped while driving through a city, or encounter suspicion at check-in at an international airport» (Cresswell 2014: 108). Machtverhältnisse, hier im Sinne von staatlichen Kontrollen, behindern laut Cresswell die – im wörtlichen Sinne der *friction* – reibungslose Mobilität von Menschen (cf. *ibid.*: 110).

in einem Transitstadium befinden, alternierend zwischen Schritttempo und Stillstand. Auf der Autobahn, der Verkehrsstraße der Moderne, die ihren Reisenden nicht nur die schnellste, sondern auch die reibungsloseste Fortbewegung zu Land verspricht, wirkt eine *friction* auf die Reisenden besonders befremdlich und absurd, wie dies schon am Zitat aus Gauchets Roman «c'est absurde d'être bloqué sur une autoroute» (Gauchet 2018: 14) zu sehen ist, das als Beitragstitel gewählt wurde. Dabei wurden für die Erfahrung der *friction* stets Zeitpunkte ausgewählt, die erfahrungsgemäß eine intensive Benutzung der Autobahn implizieren, bei der diese ihren Effekt der Entschleunigung/des Stillstands auf ein größtmögliches Publikum ausüben kann. Verursacher für die *friction* scheinen in allen Erzählungen Unfälle zu sein, auch wenn diese nicht immer eindeutig als solche identifiziert sind. Bei Cortázar beispielsweise verbreiten einzelne Reisende, die sich auf der Autobahn über längere Strecken bewegen, ständig neue Spekulationen über die Stauursache: «A lo largo de la tarde se había sabido así del choque de un Floride contra un 2HP cerca de Corbeil [...], el doble choque de un Fiat 1500 contra un furgón Renault que había aplastado un Austin lleno de turistas ingleses [...]» (1994: 507). Es bleibt bei den Spekulationen, die Stauursache wird bis zuletzt nicht aufgeklärt, allerdings kreisen alle Spekulationen um Kollisionen. Auch bei Lucarelli bleiben die Figuren über die genaue Ursache der entschleunigenden Verkehrsverdichtung im Dunkeln, jedoch wird auch hier zu Beginn ein Unfall vermutet, wenn ein Anwalt seinen Chauffeur im Zuge der Entschleunigung fragt: «Che succede, Osvaldo, un incidente?» (2006: 15). Nur bei Gauchet besteht in dieser Hinsicht kein Zweifel: Nicht nur erfahren die Leser:innen zu Beginn des Romans über eine Radioansage von dem schrecklichen Unfall und der Rauchsäule, die dieser verursacht: «Nous vous rappelons qu'à l'heure où nous vous parlons, l'incendie provoqué par l'accident d'un camion-citerne transportant des hydrocarbures, lui-même consécutif à un accrochage avec un autre véhicule, n'est toujours pas éteint [...]» (Gauchet 2018: 11). Auch die Automobilist:innen werden wenig später über die Schwere des Unfalls informiert und sind erschüttert von dessen Ausmaß an Brutalität. Die jeweiligen *frictions* lähmen den Verkehrsfluss, unterbrechen die Reisen der Automobilist:innen und bieten Anlass für die Erzählungen. Dabei setzen alle drei Handlungen *in media res* ein, die Leser:innen finden sich zu Beginn mitten im

Staugeschehen (Cortázar und Gauchet) bzw. in der Phase der Entschleunigung (Lucarelli) wieder. Die *friction* als Erzählrahmen ruft neue Erfahrungen und Empfindungen hervor, die die Handlungen entscheidend prägen. Eine Empfindung, die sich durch alle Werke zieht und die als direkter Effekt der Entschleunigung und des Stillstands verstanden werden kann, ist das Gefühl der Verunsicherung und der Unsicherheit, das aus dem Bruch mit der Verkehrsnorm resultiert und das, wie bereits oben angeführt, auf das Versagen des Verkehrssystems zurückzuführen ist. Besonders bei Lucarelli und Cortázar geht dieses Gefühl Hand in Hand mit der verlangsamenden und stockenden Reisebewegung. Lucarellis Protagonisten klammern sich an das Schrittempo, alles ist besser als der Stillstand: «Passo d'uomo: finché c'è movimento c'è speranza» (Lucarelli 2006: 17). Solange es Bewegung gibt, gibt es Hoffnung. Selbst als der Verkehr im Tunnel zum Erliegen kommt, weigern sich die Automobilisten noch, den Motor abzustellen und die Niederlage zu akzeptieren: «Perché sarebbe un po' come rinunciare alla speranza che il movimento riprenda, riconoscere che l'attesa sarà lunga, insomma, arrendersi» (ibid.: 21). Auch bei Cortázar halten sich die Automobilist:innen stets bereit für die Weiterfahrt, auch wenn diese manchmal nur wenige Meter am Tag beinhaltet (cf. Cortázar 1994: 506, 510, 517). Die Protagonist:innen bei Gauchet verspüren gegenüber dem verkehrstechnischen Ausnahmezustand ebenfalls Ratlosigkeit und sind zunächst in ihren Handlungen gelähmt. Die Unsicherheiten basieren in allen Erzählungen auf dem Versagen der Autobahn als Verkehrsstraße und dem Automobil als Transportmittel, die ihre Versprechen auf freie Fahrt nicht einhalten können. Hier sind wir in der oben angesprochenen Logik der *friction*, welche die Illusion einer barrierefreien globalisierten Welt aufhebt.

Interessant bei den hier zu untersuchenden Werken ist ebenfalls, dass zwar alle Autoren dieselbe Thematik behandeln, aber doch verschiedene Möglichkeiten im Umgang mit der *friction* aufzeigen: Cortázars Automobilist:innen bauen auf der Autobahn eine neue Gesellschaft auf, um ihr Verweilen zu organisieren. Bei Lucarelli erleben die Leser:innen mithilfe des Wechselspiels zwischen Stillstand und Bewegung ein Spiel von Nähe und Distanz zwischen den Reisenden, das die Absurdität der Situation hervorhebt. Die Automobilist*innen bei Gauchet hingegen fliehen vor der Autobahn in die Natur und versuchen sich, wie bei Cortázar, zu organisieren, bis Hilfe kommt. Verfolgt

Gauchets Erzählung bezüglich der Dauer des Staus eine realistische Darstellung – die Automobilist:innen warten mehrere Stunden auf die Rettungskräfte –, erfahren die Geschichten bei Cortázar und Lucarelli eine zeitliche Ausdehnung, die bis ins Fantastische reicht und ebenfalls die Absurdität des Verharrens auf der Autobahn betont: Verweisen bei Cortázar die wechselnden Jahreszeiten auf eine unnatürliche Länge des Staus, wird die Dauer bei Lucarelli mithilfe der Kapitelüberschriften vermittelt: Das erste Kapitel trägt die Überschrift «Autosole. 1° agosto», das letzte «Autosole. 31 agosto», wobei der Zeitsprung für die Reisenden plötzlich und unerwartet erscheint (cf. Lucarelli 2006: 114-115). Anders als bei Cortázar und Gauchet ist hier nie von überlebenswichtigen Notwendigkeiten wie Nahrungs- oder Wasserbeschaffung die Rede. Strukturiert die *friction* auf der Autobahn Cortázars und Lucarellis Erzählungen bis zum Schluss, verlassen Gauchets Reisende die Autobahn zwar relativ früh im Roman. Interessant ist hier allerdings die Verschiebung der *friction*, die nun nicht mehr auf der Autobahn, sondern in der Beziehung eines der reisenden Paare Ausdruck findet, die wie der Verkehr ins Stocken gerät. Insofern kann festgestellt werden, dass die *friction* in allen Erzählungen als zentrales Strukturelement agiert. Trotz der hier angesprochenen inhaltlichen Unterschiede sind doch bei allen Texten wiederkehrende Motive zu beobachten, die in Zusammenhang mit der *friction* stehen und die im Folgenden herausgearbeitet werden.

3 Automobil und Autobahn – Zwischen Identifikation und Zweckentfremdung

In einem zweiten Teil sollen das Auto als Identifikationsmerkmal für die Reisenden und die Zweckentfremdung der Autos und der Autobahn als wiederkehrende Motive in allen drei Texten untersucht werden.

3.1 Identifikation der Reisenden mit ihren Autos

In *La autopista del sur* haben die Figuren keine Namen und werden über die Marken und Modelle ihrer Autos identifiziert, die Beruf, Charakter und sozialen Status eines jeden Reisenden spiegeln:

[P]oner en marcha el motor, avanzar tres metros, detenerse, charlar con las dos monjas del 2HP a la derecha, con la muchacha del Dauphine a la izquierda, mirar por el retrovisor al hombre pálido que conduce un Caravelle, envidiar irónicamente la felicidad avícola del matrimonio del Peugeot 203 [...] (Cortázar 1994: 505).

Die genügsamen Nonnen sind in einem kleinen, preiswerten 2CV unterwegs, die junge Frau sitzt in einem kleinen Renault Dauphine, der allein reisende Mann fährt Cabriolet und das glückliche Ehepaar, die auch ein Kind an Bord haben, reisen – wie könnte es anders sein – in einem familienfreundlichen Peugeot. Lucarelli verfährt ähnlich: Indem er die einzelnen Kapitel mit den Automobilmarken und -modellen betitelt und sich bei den Beschreibungen der Automobilist:innen weitestgehend auf Personalpronomen beschränkt, bleibt das Auto, sowie dessen Position auf der Autobahn für die Leser*innen eines der Hauptidentifikationsmerkmale: «MINI MINOR ROSSA. TERZA CORSIA» (Lucarelli 2006: 33) oder «PULLMAN (FRIGOBAR E TIVÙ). PRIMA CORSIA» (ibid.: 65). Dabei verweisen die Fahrzeuge auch hier auf den sozialen Status der Automobilist:innen, beispielsweise wenn ein Anwalt mit Chauffeur in einem Mercedes 500 auftritt (cf. ibid.: 41-43).⁴ Dieselbe Strategie findet sich auch bei Gauchet, wenn dieser die wanderbegeisterten, gut betuchten Rentner in einen voll ausgestatteten Campingwagen, das junge Upperclass-Pärchen aus Paris hinter das Steuer eines großen Porsche Cayennes und die alleinerziehende Mutter mit Tochter in einen kleinen erdbeerfarbenen Twingo (cf. Gauchet 2018: 13-19) setzt. Als Claude, der Fahrer des Campingwagens, neben sich den riesigen Porsche Cayenne erblickt, bemerkt er sogar, dass es sich hier um eine «lutte des classes sur l'autoroute du soleil» handle (ibid.: 15). Paradoxerweise ist es allerdings gerade der Stau, der diesen

⁴ Lucarelli verzichtet allerdings nicht gänzlich auf Namen. Reisen mehrere Leute beispielsweise zusammen, werden diese mithilfe von Namen unterschieden.

Klassenkampf auf der Autobahn aufheben wird: Die zur Immobilität verdamnten Automobile sind in einem Stau alle gleich, kein Modell – und sei es auch noch so hochklassig – vermag die Blockade zu durchdringen. Die *friction* hält alle in ihrem Bann gefangen, niemand kann sich ihr entziehen. Cortázar und Lucarelli verweisen beide auf diesen Umstand:

Reservó una explicación más detallada para la muchacha del Dauphine mientras los coches avanzaban lentamente unos pocos metros (ahora el Dauphine estaba ligeramente retrasado con relación al 404, y más tarde sería al revés, pero de hecho las doce filas se movían prácticamente en bloque, como si un gendarme invisible en el fondo de la autopista ordenara el avance simultáneo sin que nadie pudiese obtener ventajas) (Cortázar 1994: 508).

Bei Cortázar schieben sich die Autos zwischen den langen Phasen des Stillstands mühsam vorwärts, überholen sich kurzfristig zwar gegenseitig, bewegen sich jedoch wie ein einziger Block vorwärts, ohne dass jemand einen Vorteil erringen kann. Lucarelli übertrifft Cortázar in dieser Darstellung noch an Absurdität, wenn er eine Verfolgungsjagd im Stau enden lässt: Ein Bandit im Ferrari Thema jagt einem in einem Porsche fahrenden Schmuckvertreter samt potenzieller Beute hinterher, im Schlepptau die Polizei, die sich bemüht, den Räuber zu stellen:

È successo che si sono trovati bloccati in quell'inseguimento a passo d'uomo, disposti su tre corsie diverse come carte mescolate a caso da uno che non sa giocare. Prima l'auto della polizia dietro al gioielliere dietro alla Thema Ferrari, poi la Porsche che insegue i banditi che inseguono la polizia, poi la Thema Ferrari che insegue il gioielliere che insegue i poliziotti (Lucarelli 2006: 106).

Nicht nur die sozialen Status der Automobilist:innen verlieren im Stau an Bedeutung, auch Räuber und Gesetzeshüter werden – ungeachtet des moralischen Grades ihrer Vorhaben – von diesem an der Ausübung ihrer Bestimmungen gehindert. Hier spiegelt sich die Logik von Clausewitzs Verständnis der *friction* wider, die Cresswell als eine «stubborn stickiness» (2014: 107) identifiziert, die in der Welt vorherrscht und dazu führt, dass «[t]hings just don't turn out the way they are planned – even for the powerful» (ibid.). Selbst die Polizei als gesetzlich legitimerter Machtapparat kann sich dem Stau nicht entziehen und muss sich wie Täter und potenzielles Opfer mit der Situation abfinden. Einerseits verweisen die Autos also auf die jeweiligen gesellschaftlichen Stellungen der Automobilist:innen, andererseits werden diese Positionen

durch den Stau aufgehoben und die Straße verwandelt sich schließlich doch noch in den «meeting place of democracy» (zit. Nach Borden 2013: 17), den sich der baskische Architekt Pedro Juan Manuel Larrañaga schon 1926 in seinem *Successful Asphalt Paving: A Description of Up-to-date Methods, Recipes and Theories, with Examples and Practical Hints, for Road Authorities, Contractors, and Advanced Students* gewünscht hat, und wo «the Rolls-Royce limousine, the Ford tourer, the cycle and the donkey cart will learn to know and respect each other» (ibid.). Die *friction* und nicht die Straße vermag es schließlich eine Art Gleichberechtigung unter den Reisenden zu schaffen.

3.2 Zweckentfremdung von Automobil und Autobahn

Ein anderes wiederkehrendes Motiv bildet die Zweckentfremdung der Autos und der Autobahn. In den Staus von Cortázar und Gauchet verlieren die Autos ihren ursprünglichen Nutzen als Transportmittel, was bei den Automobilist*innen ein Unbehagen auslöst: Bei Cortázar empfinden sie eine «sensación contradictoria del encierro en plena selva de máquinas pensadas para correr» (1994: 506). Der Stillstand in diesem Dschungel von Maschinen, die für die schnelle Fortbewegung gemacht sind, hat einen befremdlichen Effekt. In *Les robinsons de l'autoroute* bemerken die von ihrer Expedition entlang der Autobahn zurückkehrenden Automobilisten Claude und Jean-Jacques über den sich ihnen bietenden Anblick der unbewegten Autos Ähnliches:

Le spectacle était étrange. Une demi-lune diffusait une lumière or pâle et son reflet démultiplié luisait dans tous les pare-brises et brillait comme un gros ver luisant. Les voitures étaient toujours là, par milliers, insectes de métal et de verre figés dans la cendre de la nuit, pétrifiés. Leurs calandres et leurs phares éteints dessinaient des visages familiers. Rien ne bougeait, il n'y avait plus personne, un rêve de ferrailleur, un désert, et eux (Gauchet 2018: 168).

Dieser Auto-Geisterstadt wohnt ein beunruhigender Zug inne. Die beiden wollen nicht einmal in Claudes Campingwagen schlafen und ziehen die Natur dem unbewegten Metallspektakel vor:

Tu as raison, a dit Claude [...], on n'est pas bien ici, on se croirait sur le parking d'un hypermarché, et toutes ces voitures inertes sans personne au volant ça fait

se sentir triste et seul. Oui, a dit Jean-Jacques, c'est une zone commerciale sans commerce. On sera mieux dans les collines (ibid.).

Der einsamen Kälte der unbewegten Autos, die wie ein unbelebter Supermarktplatz wirken, wird die komfortspendende Natur vorgezogen. Autos wie Autobahn spielen aufgrund ihres durch den Stau ausgelösten Nutzungsveragens keine Rolle mehr. Darüber hinaus ist es ihnen vergönnt, vor Anbruch der Nacht von Sicherheitskräften geborgen zu werden, sodass sie nicht gezwungen sind, die Nacht in den Autos zu schlafen, auch wenn diese Option in der Gruppe besprochen wird (cf. ibid.: 56). Nichtsdestotrotz wird ein Vergleich zwischen Auto und Wohnsitz aufgemacht, wenn eine Jugendliche auf die Frage, wo sie wohne, antwortet: «Sur l'autoroute, dans la Twingo là [...], je suis la fille de l'autoroute» (Gauchet 2018: 42). Cortázars Protagonist:innen ist hingegen weder das Verlassen der Autobahn, noch ein schnelles Ende ihrer Notlage vergönnt. Auch wenn ihnen bei dem Anblick der «selva de máquinas» unbehaglich zu Mute ist, legen sie dieses Gefühl nach und nach ab und letztendlich entpuppen sich die Autos während des langen Aufenthalts auf der Autobahn als überlebenswichtige Unterkünfte. Ihrem eigentlichen Zweck enthoben, verwandeln sich die Automobile in Schlaf- und sogar Krankenzüge. Da es bei Lucarellis Roman nicht zu einem längeren Stillstand kommt, sondern die Bewegung der Reisenden sich phasenweise zwischen Schritttempo und Stillstand abwechselt, werden die Leser:innen mit derartigen Entfremdungsgefühlen kaum konfrontiert. Dies soll nicht heißen, dass es keinen solchen Effekt gibt, allerdings äußert sich dieser bei Lucarelli anders. Hier ist nicht der Zustand des Stillstands, sondern der der Entschleunigung für das Gefühl der Befremdlichkeit verantwortlich: Aufgrund der abnehmenden Geschwindigkeit und der damit einhergehenden Verdichtung des Verkehrsflusses, führt die Entschleunigung ähnlich wie der Stillstand zu einer gewissen räumlichen Annäherung der Reisenden, verhindert jedoch durch die *Automobilkokons* jegliche Art von verbaler Kommunikation. Allerdings ermöglicht diese Annäherung das Beobachten der anderen Reisenden, sowie das Selbst-Beobachtet-Werden. Diesem Umstand liegt die Befremdlichkeit, aber gleichzeitig auch die Komik der Situation zugrunde: Ein Autofahrer glaubt sich beispielsweise von einer schönen Beifahrerin betört, die ständig in seine Richtung sieht und ihm in seiner Wahrnehmung einen «sguardo indecente»

zuwirft (Lucarelli 2006: 29). Dieser regt ihn zum Träumen an und lässt ihn denken, dass sie den Mann neben sich für ihn verlassen würde. Erst am Ende des Kapitels, als er versucht, ihr etwas zuzurufen, löst sich das Geheimnis um ihren Blick: «Non mi ero accorto degli occhiali, spessi e neri, che teneva in mano. Non l'avevo proprio visto il bastoncino bianco» (ibid.: 31). Durch die Entfernung und die Spekulation entgeht dem Verliebten, dass seine Angebetete blind ist. Derartige Falschannahmen ziehen sich durch alle Geschichten bei Lucarelli. Da die Automobilist:innen nicht wie bei Cortázar und Gauchet miteinander außerhalb ihrer jeweiligen Autos agieren, unterlaufen ihnen ständig Fehlkalkulationen hinsichtlich der Handlungen und Intentionen ihrer Mitreisenden. Die Automobile verwandeln sich hier weder in Übergangsbehausungen noch in entseelte Metallfriedhöfe, sie gleichen bei Lucarelli eher kleinen Theaterbühnen mit shakespeareschen Zügen.

Auch die Autobahn büßt wie die Autos im Zuge von Entschleunigung und Stillstand ihre Funktion ein. Sie fungiert nicht mehr als Hochgeschwindigkeitsstraße, die den Reisenden ein anonymes Vorankommen in ihren *Metallkäfigen* garantiert. Durch den Stau verändert sich ihr Bild: Gauchets Vergleich mit einer «serpent métallique» (2018: 13) findet sich auch bei Lucarellis Beschreibung der Autobahn als «serpente dalle scaglie fitte» (2006: 15) oder als «serpente dalle scaglie luminose (ibid.: 109), während bei Cortázar das Bild einer «caravana de camellos» (1994: 506) aufgerufen wird. Die Form und die Immobilität des Staus rufen bei allen Autoren Tierassoziationen auf. Auch ihre Natur verändert sich, in den Erzählungen wandelt sich diese von einem Ort des Passierens zu einem Ort des menschlichen Zusammenkommens. Nachdem der erste Schock über den Stillstand und die Unfallursache überwunden ist, beschließen Gauchets Automobilist:innen beispielsweise ein Picknick auf der Autobahn zu veranstalten. Dabei spannen sie einen Sonnenschirm zwischen den Autos auf, holen Stühle und Tisch aus dem Campingwagen und richten sich für ihr Mittagessen ein. Die anderen Automobilist*innen tun es der kleinen Gruppe gleich, wodurch die Autobahn «un air incongru de plage et de camping» bekommt (Gauchet 2018: 37). Auch bei Cortázar vollzieht sich zwangsläufig eine Transformation zu einem Ort des Verweilens, wobei hier fast schon von der Entstehung einer Autobahnstadt samt Bewohner:innen die Rede sein kann, die von Nahrungsbeschaffung bis

Bestattungsritualen alles neu denken und sich an die Gegebenheiten und Umstände der Autobahn adaptieren müssen. Auch bei Lucarelli kommen sich die Automobilist:innen unweigerlich näher und können sich nicht mehr in der Anonymität der Straße geborgen wissen. Ein Autofahrer in einem Roadster sieht sich beispielsweise unfähig, sich im Auto in eine Flasche zu erleichtern, weil die Japaner im Reisebus neben ihm freie Sicht auf ihn haben (cf. Lucarelli 2006: 54). Die Autobahn büßt durch die *friction* ihre Funktion als Verkehrsstraße und als anonymen Ort des Passierens ein und erfährt durch menschliche Gestaltungskraft einen Wandel in ihrer Natur.

Für weitere Analysen bieten sich noch weitere interessante Aspekte an, wie die ähnlichen Sinneseindrücke, die sich aus den herrschenden hochsommerlichen Wetterbedingungen ergeben, oder das wiederkehrende Motiv des Helikopters, für das der peruanische Literaturwissenschaftler Martínez Arias bei Cortázars Erzählung eine Verbindung zu Foucaults Panoptikum herstellt (Martínez Arias 2015: 232). Hier soll zuletzt jedoch noch ein Blick auf Gauchets Roman und die hier zu beobachtende Verschiebung der *friction* von der Autobahn auf eines der reisenden Paare geworfen werden.

4 Von einer verkehrstechnischen zu einer zwischenmenschlichen *friction*

Gauchets Roman steht hier aus zwei Gründen im Fokus: Einerseits hat der Text innerhalb der romanischen Literaturwissenschaft noch kaum Beachtung erfahren, andererseits geht Gauchet im Vergleich zu Cortázar und Lucarelli in der Konstitution seines Textes und seiner Staudarstellung einen Schritt weiter, wenn er das Interesse von der Autobahn hin zu den Automobilist:innen verschiebt und das Prinzip der *friction* weg von der Straße auf zwischenmenschliche Beziehungen überträgt. Die Verschiebung von der Autobahn als Zentrum der Handlung hin zu den Reisenden zeigt sich bereits am Titel: Cortázars *Autopista del sur* und Lucarellis *Autosole* lenken den Fokus auf die Autobahn als – und das ist ausschlaggebend – einzigen Schauplatz der Handlung und wichtige Protagonistin. Bei Gauchet fällt diese hingegen auf den zweiten Platz zurück: In *Les robinsons de l'autoroute* liegt der Schwerpunkt auf den Automobilist:innen, die

aufgrund des Staus ihren Status als Reisende einbüßen und zu Gestrandeten werden. Gauchet ruft hier den Vergleich mit Defoes *Robinson Crusoe* auf, die Automobilist:innen erleben den Stau auf der Autobahn demnach als eine Art Schiffbruch. Passend zu dieser Auffassung werden die Reisenden des Öfteren als «naufragés» (cf. Gauchet 2018: 48, 175) bezeichnet.

Auch auf inhaltlicher Ebene lässt sich diese Verschiebung beobachten. Die Gruppe Gestrandeter, die im Fokus des Romans steht, verlässt die Autobahn nach weniger als 50 Seiten – der gesamte Roman erstreckt sich über mehr als 200 Seiten –, woraufhin diese von der Bildfläche der Narration weitestgehend verschwindet: «L’autoroute a disparu dans sa fosse» (Gauchet 2018: 49). Der Rückzug in die von Zivilisation und Technik unberührte Natur kann dabei als Kritik am modernen Verkehrssystem gelesen werden:

Des ronciers en fleurs, des myriades de glands de l’automne passé, et des bouses de vache plates, séculaires, tannées par les saisons assaisonnent la terre et un peu d’herbes. Autour d’eux il n’y a que la campagne immobile et fabuleuse. Aucune voiture, aucun voyageur. Les blés, les prairies, la houle des collines et des vallons, une grange ou une étable au loin (ibid.).

Die hier gezeichnete Naturidylle verspricht Zuflucht vor dem Verkehrschaos auf der stillgelegten Autobahn und bildet bis zur Rettung der Automobilist:innen – neben kleineren Ausflügen entlang der Autobahn zur Wasser- und Nahrungsbeschaffung – eine wichtige Kulisse für den Roman. Bei Gauchet löst sich der Stau zwar am Ende des Romans ähnlich wie bei Cortázar auf. Allerdings werden die Reisenden vor ihrer Weiterfahrt zunächst von Sicherheitskräften geborgen und zu Auffangstationen gebracht, wo sie das Ende der Aufräumarbeiten abwarten. Interessant für die vorliegende Analyse ist die Tatsache, dass das Motiv der *friction* bei Gauchet nicht auf die Autobahn beschränkt bleibt, sondern sich auch auf zwei der Reisenden überträgt. Die Ehe von Marc und Vanessa, dem Pariser Paar im teuren Porsche Cayenne, erfährt eine beziehungstechnische *friction*: Bis zu dem Moment des Staus verläuft ihre Ehe zunächst reibungslos. Ihre Probleme werden erst durch das Stauerlebnis sichtbar. Marc ist beispielsweise schockiert über Vanessa, die angesichts des Staus die Beherrschung verliert und sich mit der veränderten Situation schwertut:

C'est la première fois en cinq ans de vie de couple qu'il voit Vanessa sortir de ses gonds. Il est étonné et effrayé devant l'inconnue qui se révèle à lui. À Paris tout est calé, priorité au travail, pas d'enfant. Et le soir une façon de train-train dont les wagons – resto/télévision/canapé/lit – sont bien attachés. Leur existence est planifiée (ibid.: 60).

Marc bezeichnet ihre Ehe als einen gut geölten Alltagstrott, der ohne größere Probleme auskommt. Während er jedoch die umliegende Natur inspizieren geht und Vanessa bei den anderen Frauen in ihrem improvisierten Waldcamp bleibt, realisiert diese im Austausch in der Gruppe, dass Marc sie schlecht behandelt und sie fasst den Entschluss, sich von ihm zu trennen. Sie teilt ihm ihre Entscheidung mit als beide in der Notstation eintreffen, die die Sicherheitskräfte für die gestrandeten Automobilist:innen in einer Sporthalle eingerichtet haben (cf. Gauchet 2018: 154). Marc reagiert zunächst belustigt und scheint den Ernst der Situation nicht zu begreifen. In der Halle staut es sich vor den Toiletten und der Essensausgabe, die Situation erinnert an den Stau auf der Autobahn: «Il y a une queue de trois kilomètres pour les sanitaires, pire que sur l'autoroute, sourit Sophie» (ibid.: 159). Vanessa verschlimmert schließlich diese bereits prekäre Situation noch, indem sie sich in einer der Kabinen auf der Damentoilette einschließt und sich weigert, diese zu verlassen, sollte Marc ihr nicht die Wahrheit über seine Affären erzählen. Die Warteschlange wird immer länger, die folgende Szene zwischen den Ehepartnern, die das Ende ihrer Beziehung besiegelt, kann mit dem stauverursachenden Unfall gleichgesetzt werden: Ähnlich wie bei diesem bildet sich auch hier ein Stau, diesmal allerdings ohne Autos. Genau wie der Unfall spielt sich die Szene in der Öffentlichkeit ab, was Marc unangenehm ist:

Entrer dans les toilettes des dames n'est déjà pas dans ses habitudes, alors être le centre d'intérêt de toutes ces vessies femelles en espérance de délivrance le mortifie. Chez les gens civilisés, dans les bonnes familles, ce genre d'explication glissante et privée se déroule à huis clos dans le cadre secret du domicile ou de la voiture. Là tout le monde, du moins toute sa moitié féminine et incontinent, entend ce que Vanessa dit et ce qu'il est bien obligé de s'abaisser à répondre (ibid.: 176).

Alle weiblichen Augen sind auf Marc gerichtet; er ist sich der Lächerlichkeit der Situation und der Demütigung, die ihn erwartet, bewusst und würde sich dieser am liebsten entziehen. Interessant ist hier der öffentliche Charakter des Schauspiels: Ähnlich wie bei dem Unfall auf der Autobahn, bei dem sich die

Beteiligten nicht den Blicken der umstehenden Menschen entziehen können, spielt sich auch die Trennungsszene für alle Zuschauer gut sichtbar ab: «Puis il s'en va sans un mot en dodelinant de la tête sous les huées de la gent féminine pour laquelle il personnifie à ce moment-là tous les défauts masculins, sans un regard pour la porte des toilettes» (ibid.: 177). Marc verlässt die Toiletten und Vanessa wird schließlich von Sanitätern in Obhut genommen, die sie zur psychologischen Nothilfe in der Nähe fahren, das stauverursachende Schauspiel vor den Toiletten löst sich auf. Auch hier wird wieder eine Verbindung zum Unfall auf der Autobahn hergestellt, wenn die Sanitäter fälschlicherweise glauben, dass Vanessas Zusammenbruch auf diesen zurückzuführen ist: «Là-bas ils lui administreront un sédatif et elle pourra se vider de toutes ses émotions, dit le brancardier qui pense avoir affaire à une automobiliste choquée par le drame» (Gauchet 2018: 178). Kurz darauf vergleicht Marc selbst noch das Ende seiner Beziehung mit dem vorangegangenen Unfall auf der Autobahn:

Ce matin il l'aimait encore, ce soir il la hait. Il rit silencieusement en plissant les yeux. Il repense à l'embouteillage. S'il n'y avait pas eu ce foutu accident qu'il n'a même pas vu, sourit-il, à l'heure qu'il est Vanessa et lui seraient installés dans les chaises longues de la terrasse de leur appartement à profiter de la brise marine en se félicitant mutuellement de la perfection de leur bonheur. [...] Une vie lisse, solaire, de béton et de verre. Il a fallu le grain de sable d'un carambolage, un camion à la con, pour dynamiter son bonheur. Et dire qu'il n'a même pas le permis de conduire ! (ibid.: 180).

Wie der Unfall kommt auch der Beziehungsbruch für Marc überraschend, von einem auf den anderen Moment ändert sich sein bisheriges Leben. Dabei macht er den stauverursachenden Unfall für das Scheitern seiner Ehe verantwortlich, wobei er auch hier betont, dass ein kleiner Zusammenstoß auf der Autobahn seine Beziehung ins Stocken und schließlich zum Erliegen gebracht hat. Die Reibungen von der Autobahn übertragen sich hier auf die Reisenden. Dabei scheint sich ähnlich wie bei dem Beispiel des Räubers, des Schmuckhändlers und der Polizisten bei Lucarelli auch hier das Zitat Clausewitzs über die Dinge, die einfach nicht ausgehen wie geplant, nicht mal für die Mächtigen, ebenfalls zu erfüllen. Eingeführt als das perfekte Paar aus der Hauptstadt mit den idealen Jobs, müssen Marc und Vanessa einsehen, dass nicht nur sie, sondern auch ihre Ehe auf der Autobahn einen Schiffbruch erlitten hat.

Bibliographie

Primärliteratur

- Cortázar, Julio [1966] 1994. «La autopista del sur». In: *Cuentos Completos*, Colección Unesco de Obras Representativas. Madrid: Alfaguara, 505-523.
- Gauchet, Grégoire. 2018. *Les robinsons de l'autoroute*. Roman. Barr: Le Verger Éditeur.
- Lucarelli, Carlos. [1998] 2006. *Autosole*. Milano: Rizzoli.

Sekundärliteratur

- Borden, Ian. 2013. *Drive: journeys through film, cities and landscapes*. London: Reaktion Books.
- Böhm, Steffen; Campbell, Jonas; Land, Chris; Paterson, Matthew (edd.). 2006. *Against Automobility*. Malden: Blackwell.
- Conley, Jim; McLaren, Arlene Tigar (edd.). 2009. *Car Troubles: Critical Studies of Automobility and Auto-Mobility*.
- Cresswell, Tim. 2014. «Friction». In: Adey, Peter et al. (edd.): *The Routledge Handbook of Mobilities*. London: Routledge, 107-115.
- Lindegaard, Laura Bang. 2015. *Congestion. Rationalising Automobility in the Face of Climate Change*. Frankfurt am Main: Peter Lang.
- Martínez Arias, Jack. 2015. «Pendiendo de la maquinaria: autos y hombres en «La autopista del sur» de Julio Cortázar». In: *A Contracorriente*. Vol. 12, N° 3, 220-239.
- Schulze-Engler, Frank. 2018. «Automobilität in der afrikanischen Literatur». In: Scholz, Susanne; Vedder, Ulrike (edd.): *Handbuch Literatur and Materielle Kultur*. Berlin: de Gruyter, 313-323.
- Seeßlen, Georg. 2010. «Stau! Der Film». In: *getidan. Autoren über Kunst und Leben* [Weblog], 24. Juli 2010, http://www.getidan.de/gesellschaft/georg_seesslen/11795/stau-der-film (zuletzt eingesehen am 10.11.2021).
- Wajcman, Judy. [1991] 1994. *Technik und Geschlecht: die feministische Technikdebatte*. Frankfurt am Main: Campus-Verlag.

