

Säure als Hilferuf

Attentate auf Kunstwerke – Äußerungen verwirrter Geister.

Bevor er auszog, Bilder mit Schwefelsäure zu übergießen, pflegte der Attentäter den Anschlag genau auszutüfteln, und am Tatort bewies er verblüffende Kaltblütigkeit. Doch für seine Reise beispielsweise zum Niedersächsischen Landesmuseum in Hannover kaufte er keine Rückfahrkarte. Denn immer scheint er darauf gewartet zu haben, „daß ich erwischt werde“.

Und als er 1977 tatsächlich gefaßt worden war, da wirkte der höfliche und scheue Mann auf die Kriminalbeamten „geradezu froh, daß nun endlich alles vorbei ist“. Er erklärte seinen Amoklauf als „Hilferuf aus meinem Leid, aus meiner großen Einsamkeit“. Er bat geschädigte Museumsdirektoren demütig um Entschuldigung und versprach: „Ich werde keine Straftaten mehr begehen.“

Dieser „Serientäter“, der vor elf Jahren deutsche Museen und auch Kirchen heimsuchte, der über 20 Kunstwerke von Paul Klees „Goldenem Fisch“ bis zu Rembrandts „Jakobssegen“ verheerte und dafür eine fünfjährige Haft verbüßen mußte, gibt in einem kürzlich erschienenen Buch über „Kunstzerstörer“ die ausführlichste und ergiebigste „Fallstudie“ zum Thema ab*. Als zwangsneurotischer „Verbrecher aus Schuldbeußtsein“ (Sigmund Freud) wird er da schonend mit einem Pseudonym belegt. Doch Ende voriger Woche kam er wieder mit seinem wirklichen Namen in die Schlagzeilen.

Hans-Joachim Bohlmann, 51, ist rückfällig geworden. Von seinem Wohnort Hamburg fuhr er nach München, steckte am Donnerstag zwei Sektfläschchen voll Säure ein und ging in die Alte Pinakothek. Ein Flascheninhalt war genug, um drei Dürer-Werke, dem sogenannten Paumgartner-Altar, der „Glimmschen Beweinung“ und einer Schmerzensmutter, kaum heilbare Schäden zuzufügen. Vor Gebrauch der zweiten Flasche wurde Bohlmann gestellt und überwältigt. Nun muß er damit rechnen, den Rest seines Lebens in Sicherungsverwahrung zu verbringen.

Die Trauer über die ruinierte Kunst und der Zorn über den „grauenhaftesten Bilderzerstörer der Neuzeit“ treiben so seltsame Blüten wie das „Abendzeitung“-Verlangen nach Leibesvisitation am Museumseingang „bis hin zum Abtasten der Besucher, damit auch das kleinste Säurefläschchen entdeckt wird“. Täter-Typen wie Bohlmann, der Gift-Gefäße gelegentlich in den Socken einschmuggelte, würden die Kontrolleure

* Peter Moritz Pickshaus: „Kunstzerstörer“. Rowohlt Taschenbuch Verlag, Reinbek; 414 Seiten; 24,80 Mark.



Dürer-Schmerzensmutter

Beispiel, wie er letzte Woche angab, mit seinen Münchner Verwüstungen gegen eine Teilpfändung seiner Rente protestieren wollte, hält Pickshaus für (unbeußt) vorgeschoben.

Denn über diese Pfändung, den symbolischen Ersatz für einen Schaden von 1977, hatte sich Bohlmann schon letzten Sommer so erbost, daß er am liebsten einen S- oder U-Bahnhof in Brand stecken wollte. Er ließ sich aber, auch von Pickshaus, zu einer Krankenhausbehandlung überreden.



Bohlmann (1979)



Kasseler Rembrandt-Gemälde, Restaurator Hubert Falkner von Sonnenburg in München (1977)

Beschädigte Kunstwerke, Täter: „Darauf gewartet, daß ich erwischt werde“

zu weitgehenden Verrenkungen oder Entblößen zwingen. Praktikabler, wenngleich störend, dürfte es sein, alle Bilder hinter Glas zu bringen.

„Nur auf Kosten der Kunst“ seien Ausstellungsstücke wirksam vor Angriffen zu sichern, notiert auch der „Kunstzerstörer“-Autor, der Kritiker Peter Moritz Pickshaus. Doch nicht das ist sein Hauptthema. Er wirbt vielmehr um Einsicht in die – meist kaputte – Psyche der Attentäter. In vielen und ausführlichen Gesprächen hat er zu ergründen versucht, was Menschen, fast ausschließlich Männer, antreibt, Kunstwerke zu vernichten.

Sie selber wissen es selten so recht. Von Polizisten, Gutachtern oder Richtern unter Erklärungszwang gesetzt, bringen sie nur scheinplausible Rationalisierungen hervor. Daß Bohlmann zum

Die Wut schien damit abgeklungen, und Pickshaus, der sich Anfang Mai wieder mit dem Patienten treffen wollte, ist von dessen verhängnisvollem Ausbruch nun „sehr überrascht“. Er muß sich sogar fragen, ob etwa die Lektüre des „Kunstzerstörer“-Buches, für das Bohlmann sich ausführlich bedankt hatte, ihn angestachelt haben könnte.

Das Grundübel in Bohlmanns Leben ist eine schwere Neurose, die ihn von Jugend auf mit dumpfen Schuldgefühlen peinigt. Straffällig wurde er allerdings erst nach einer zur Linderung gedachten verhaltenschirurgischen Hirnoperation. Die Kunstattentate begannen dann, als Bohlmanns Frau beim Fensterputzen tödlich abgestürzt war. Diese Delikte, so deutet Pickshaus, seien Versuche des Vereinsamten, eine – wenn auch strafen- de – Aufmerksamkeit auf sich zu lenken



Michelangelo-Pietà, Attentäter Toth (1972): Einvernehmen mit dem Opfer

und selbstzerstörerisch seinem ohnehin schlechten Gewissen einen handfesten Grund zu verschaffen.

Kunstwerke sind verletzlich, sie werden wie von einer übersinnlichen Aura umstrahlt, was dem Selbstgefühl des Zerstörers schmeichelt. Und doch: „Was“, so fragt Bohlmann, „sind Gemälde gegen Menschenleben?“ – für einen höheren Zweck läßt sich auch der Vandalenakt rechtfertigen. Als der Amateurphilosoph Walter Menzl, ein nach eigener Einschätzung verkanntes Genie, 1959 den Rubens-„Höllensturz“ in der Münchner Pinakothek mit Ätzlauge attackierte, glaubte er dadurch neben seinen Ideen auch der Anti-Atom-Bewegung zum Durchbruch zu verhelfen, sogar im Sinne des Künstlers: „Rubens selber hätte gesagt: Schmeiß das Bild kaputt, wenn es um Frieden geht.“

So findet der Zerstörer sich unversehens im Einvernehmen mit dem Künstler, als dessen Komplize oder auch Vollender. Der schizophrene Hungaro-Australier Laszlo Toth, der 1972 auf die Michelangelo-Pietà im Petersdom einschlug, fühlte sich als Christus und Michelangelo zugleich (und hätte sich darauf berufen können, daß schon der Meister selbst eine seiner Pietà-Skulpturen zerhackte).

Auch jener manisch-depressive Student, der 1982 das wegen seines Drei-Millionen-Preises angefeindete Farbflächen-Bild „Who's Afraid of Red, Yellow and Blue?“ des Amerikaners Barnett Newman in der Berliner Nationalgalerie ramponierte (am schlimmsten mit einem zum Schutz des Gemäldes gemeinten Absperrgitter) – er fühlte sich seinem Opfer nahe. Zwar exekutierte er einerseits die von der Massenpresse angeheizte Volksmeinung über das teure, vorgeblich primitive Werk. Andererseits meinte er aber, Newman hätte „mit mir irgendwie einer Meinung“ sein können.

Der Attentäter verstand sich selbst als „Aktions-Künstler“; vor dem eingedellten Bild legte er, farblich abgestimmt, Dokumente wie sein Haushaltsbuch, sein Sparbuch und einen SPIEGEL (15/1982) ab.

Ein Museumswärter jedoch, dem das Attentat entgangen war, hatte nichts Eiligeres zu tun, als diese „aktionistische Ordnung“ (Pickshaus) zu zerstören.

VERKEHR

Immer links

Der Fahrer liest Zeitung, ein Computer übernimmt Denken und Lenken – auf der Hannover-Messe präsentiert VW ein Robot-Leitsystem für streßfreie Langstreckenfahrten auf den Autobahnen.

Entnervt tritt der Porschelenker mit voller Kraft aufs Bremspedal. Die Überholspur auf der Autobahn ist blockiert: Ein Fernfahrer hat seinen 30-Tonner ruckartig nach links gewuchtet, um aus dem Windschatten heraus einen kaum langsameren Laster zu passieren.

Das mühsame Kraftmessen, Trucker gegen Trucker, geht über mehrere Kilometer. Während der Mann im Porsche nur hilflos auf die Rücklichter des Lasters starren kann, wird er links, auf einer deutlich markierten Sonderspur, von einer dicht auf dicht fahrenden Kolonne von Kleinwagen überholt.

Die Insassen, Fahrer wie Beifahrer, sind total entspannt – manche dösen, andere lesen oder gucken einfach in die Landschaft. Ums Auto kümmert sich keiner – Bremsen, Lenken und Beschleunigen erledigt ein Computer, reaktionsschneller und exakter als jeder Fahrer.

Was wie Science-fiction oder Träumerei eines ADAC-Präsidenten anmutet – die Vision vom streßfreien, zügigen Dahingleiten über die Autobahn –, „funktioniert im Versuchsstadium schon heute“, versicherten Ingenieure des Volkswagenwerks letzte Woche auf der „Hannover-Messe '88“. Dort hat VW das Verkehrsleitsystem „Convoy-Pilot“ erstmals vorgestellt.

Mit nur einem halben Meter Abstand zwischen den Stoßstangen soll die von VW geplante „gewollte Kolonne“ aus beliebig vielen Personenwagen mit Dauertempo 120 über die Autobahn rauschen – gleichgültig ob es bergauf oder bergab führt, ob es rechts oder links in die Kurve geht. Doch nur jener Verkehrsteilnehmer darf die Spezialspur nutzen, dessen Fahrzeug dafür mit modernster Elektronik vollgestopft ist, einem komplizierten System aus Sendern und Sensoren, Servoanlagen und Mikroprozessoren.

Trotz der geplanten Sonderspur sollen für das von den VW-Forschern ausgetüftelte Konvoi-Konzept die herkömmlichen Autobahntrassen ausreichen. Die für den elektronisch gesteuerten Kolonnenverkehr benötigte zusätzliche Fahrbahn könnte, so der Vorschlag aus Wolfsburg, einfach auf den fast überall vorhandenen Grünstreifen in der Mitte betoniert werden. Leitplanken, Gras und Gebüsch müssen weichen, statt dessen werden (in beiden Richtungen) 2,20 Meter breite Sonderspuren gebaut, vom Gegenverkehr abgegrenzt durch eine 80 Zentimeter hohe Schutzmauer.

„Rund 90 Prozent des deutschen Autobahnnetzes“, versichert VW-Forschungschef Peter Walzer, „sind für unser neues System geeignet.“ Lediglich die Seitenbankette, jene Befestigungsstreifen am äußersten Rand der Fahrbahn, müßten um einige Handbreit geschmälert werden. Stand-, Fahr- und Überholspur dagegen müßten nicht verengt werden (siehe Graphik).

Ähnlich wie ein Jumbo-Kapitän, der etwa auf den Luftstraßen zwischen Europa und den USA das Steuer weitgehend dem Autopiloten überläßt, soll auch der Fahrer künftiger High-Tech-Autos nur noch während der Start- und Landephase selbst Gas geben, bremsen und lenken: Nach der Auffahrt auf die Autobahn schlüpft er in die nächste Kolonnenlücke der linken Spezialspur und aktiviert mittels Knopfdruck den „Convoy-Piloten“.

Sobald der Computer übernimmt, läuft alles automatisch; der Fahr-Roboter beschleunigt erst auf 130 km/h, bis er Anschluß an die Kolonne gefunden (im VW-Jargon: „angedockt“) hat. Kurz vor Erreichen des letzten Kolonnenautos wird die Geschwindigkeit allmählich verringert, um schließlich auf Einheits-tempo 120 zu schalten.

Lasersensoren überprüfen ständig den Abstand nach vorn und hinten, der einen halben Meter nicht unterschreiten