

**Zeitschrift:** Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin  
**Herausgeber:** Verein Saiten  
**Band:** 13 (2006)  
**Heft:** 144

**Artikel:** You lose something, you win something,  
**Autor:** Elsener, Marcel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-885177>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# you lose something,

**Vor 15 Jahren on the road in den USA. Statt eines Japaners kaufte ein Schweizer einen Chevrolet und kurz vor New York hatte er Glück, dass ihm dieser nur als Überfallauto entwendet wurde. Rückblende auf eine Zeit, als die Freiheit auf Amerikas Strassen noch zu finden war.**

12

von Marcel Elsener

**O**n the road, pah! Nicht mal Kerouac würde heute den Begriff mehr hören wollen. Man kann ja mit guten Gründen meinen, dass der Mythos der amerikanischen Strasse «into the great wide open» (Tom Petty) längst ab- und ausgefahren ist, zum schlechten Trip verkommen. Dem kritischen Europäer, dem die weltpolitischen Entwicklungen unter dem Machtanspruch der Bush-Regierung mehr als übel aufstossen, wird im Zusammenhang mit US-Roads in diesen Tagen möglicherweise zuerst «The Road To Guantanamo» oder der Öl-Kreuzzug gen Bagdad in den Sinn kommen, oder er wird sich an die bittere Ironie von Jim Jarmusch erinnern, der Bill Murray in «Broken Flowers» auf die tragikomischen Dead-End-Schlaufen seiner verknorzten Liebesbiographie schickte. On the road führte da nur noch in die Vergangenheit oder zum Zerfall.

## Ein paar Aber verlieren

Und dann gleitet der kritische Europäer auf einem Interstate dahin, oder lieber noch auf einem «blue highway» irgendwo in Montana. Und alles ist weg: On the road in diesem riesigen, wunderbar weiten Land ist schlicht ein überwältigendes Erlebnis, eine andauernde Verheissung, dass (fast) alles möglich sei, im eigenen Leben und auch in der Welt, die in diesem Moment nur Amerika heisst und sicher nicht böse ist.

Im Januar 1991 hatte ich mich, 27-jährig, aufgemacht, Job gekündigt, Wohnung aufgegeben, Band, Fussball und sonstige Leidenschaften in den Rucksack gepackt und die Freundin ver-

tröstet, im ominösen Geburtsland USA «einige Aber zu verlieren und die nagenden Zweifel wegzufahren», wie ich in mein Tagebuch notierte. Nach zwei, drei Schnuppertagen in New York und Umgebung fuhr ich per Greyhound schnurstracks in die Chesapeake Bay in Virginia, um mich an väterlich vermittelter Adresse an die neue Welt zu gewöhnen – und um ein Auto zu kaufen! Nun hatte ich, aufgeklärter Europäer, nicht zwingend einen amerikanischen Schlitten vor Augen, sondern einfach eine Kiste mit vier Rädern, für ein paar hundert, vielleicht tausend Dollars, die ich an der Westküste wieder verscherneln könnte, wie man das so gehört hatte. Zum Beispiel einen Japaner, einen Honda, Nissan, Toyota, egal.

## Nur keinen Japaner

Denkste! Erstens wurde ich in der ländlich-konservativen Umgebung von allen möglichen Ratgebern zur Sicherheit ermahnt, und vor allem: zum amerikanischen Produkt. Dummerweise hatte der japanische Arbeitsminister just in jenen Tagen – die Amerikaner hatten wieder mal das Handelsdefizit mit Japan beklagt – erklärt, dass die japanische Autoindustrie den Amis haushoch überlegen sei und dass «der amerikanische Autoarbeiter faul» sei. Unsere Autoarbeiter faul! Und das aus dem Mund eines historisch verhassten Gegners, der mit seinem fieses Angriff auf Pearl Harbour den Weltkrieg in Asien angezettelt hatte. Die Aussage des Arbeitsministers, ein Vorbote der Globalisierung, von der damals noch kein Mensch sprach, liess alle dumpfen Aggressionen hochkommen, die viele Amerikaner gegenüber Japan nur schwer im Zaum gehalten hatten.



# you win something

Das Land schäumte vor Zorn. Es kam zu Protesten, nicht nur verbalen, sondern wütend-handfesten: In Dutzenden Dörfern, auch in Virginia, zerstörte die aufgebrachte Bevölkerung auf zentralen Plätzen symbolisch japanische Autos. Jeder durfte mal ran, mit Hämmern, Äxten, Eisenstangen, ein Frustgaudi. Kauf nur keinen Japaner, empfahl oder vielmehr befahl man dem ahnungslosen Schweizer, «wenn du mal einen Schaden hast, und wenns in der Wüste ist, hilft dir garantiert keine Garage.» Ich musste die Drohungen ernst nehmen, ging mit Gastgeber Bill zum Cardealer seines Vertrauens, testete zwei gute alte amerikanische Chevrolets und entschloss mich schliesslich für einen Celebrity 1985, mausgrau zwar und mit mehr Meilen als der andere, aber irgendwie «europäischer» – trotz oder gerade wegen der schlechten Farbarbeit und heruntergefahrenen Reifen. Ich zahlte unglaubliche 3500 Dollars, einen guten Viertel meiner damaligen Ersparnisse, dafür glaubte ich ein brauchbares, solides Pferd für den langen Ritt zu haben. Ausserdem fühlte ich mich wohler mit seiner gemächlichen Beschleunigung als mit dem Prüfungsboliden, in dem ich meine «drivers licence» ums Haar verspielt hätte: Einmal um den Block fahren, bubieinfach, aber vor jener Schule nicht aufs Pedal drücken.

Endlich die grosse Fahrt ins Unbekannte aufgenommen, in jenem Februar 1991, als der erste Golfkrieg begonnen hatte und in jedem zweiten Haus eine Kerze brannte, «support our troops» oder «pray for our boys», westwärts Land gewinnend mit Ziel Illinois und St.Louis am Mississippi, bereute ich den Entscheid nicht. Der flotte, etwas biedere Chevy wurde in den

folgenden Monaten, zwischen Sattelschleppern und Pick-ups, vorbei an toten Opossums oder Amardillo-Gürteltieren, in Wäldern, Wüsten, Flusslandschaften oder Stadt, wenn nicht zum geliebten, so doch verlässlichen Weggefährten. Und er war schwer genug, die Abwindattaken der überholenden Monstertrucks abzufangen und so gross, um mich in voller Länge auf seinem Dach liegen zu lassen, wenn in Arizona eine halbe Stunde lang der Sternenhimmel über der Wüste ohne jede Lichtverschmutzung genossen werden musste. Vermissen konnte man als ehemaliger Alfa-Fahrer nur die Gänge, etwa wenns in Colorado auf Bergsträsschen zu den heissen Quellen ging, und manchmal dachte ich neidisch an die eingebaute Kaffeebar, die der Kollege in seinem Pontiac hatte, als er Mitte der Achtziger on the road war.

## Kein Auto vor dem Motel

Vier Monate später ist die Fahrt zu Ende. Ich hab einen Job angenommen, bei der deutschen Wochenzeitung in New York. In einer pechschwarzen Nacht strebe ich nach acht Stunden Fahrt durch Ohio und Pennsylvania auf der Interstate-78 dem Moloch zu. Die ersten Regentropfen, das wachsende Lichtermeer, der zunehmende Mehr-Spuren-Verkehr und die Airport- und Holland-Tunnel-Exits beunruhigen mich, und ich bereue es, nicht draussen an der Staatsgrenze von New Jersey eine Unterkunft für die Nacht gesucht zu haben. Vor den Toren der Stadt einigermaßen überfordert, nehme ich unweit des Flughafens von Newark das erstbeste Motel, ein «Comfort Inn», das dem Namen nach Bequemlichkeit und Trost verspricht. Ich zappe mich durch die Kanäle und merke in den Local News, dass New York noch immer einen Ruf zu verlieren hat: «Two Men Slain In Bronx Hold-Up» und andere News sind an der Tagesordnung (noch ist Rudi Zero Tolerance Giuliani nicht ins Rathaus eingezogen).

Am nächsten Morgen laufe ich augenreibend die Reihen ab, wo ich mein Auto vermute, zurück ins Motel, nochmals raus, vergeblich: Der Chevy ist weg. Geklaut. Der erste Gedanke: Shit, mein Rand McNally, der Strassenatlas, auf dem ich all meine Strecken eingetragen habe, weg für immer! Und, viel schlimmer als das Auto, ist ja nur ein Auto, weg ist der Inhalt – die halbakustische Gretsche-Gitarre, ein Prachtsstück aus den späten sechziger Jahren, die mir Maria und ihre WG-Band im Silo in Illinois geborgt hatten, weg auch alles Gepäck, das ich nicht im Motel hatte, Jacken, Schuhe, Bücher, Schlafsack usw. Welcome to New York. Hier wird laut Reiseführer alle fünf Minuten ein Auto geklaut, hundertzehntausend im Jahr. Die meisten landen in «chop shops» wo sie – chop, chop – in ihre Einzelteile zerlegt werden.



**Limette café - musik bar - club**, Linsebühlstrasse 37, 9000 St. Gallen, Tel 071 220 10 21

Öffnungszeiten: Montag - Donnerstag 16.30 - 24.00 - Freitag - Samstag 16.30 - 01.00/03.00 - Sonntag geschlossen

**Restaurant Limon**, Linsebühlstrasse 32, 9000 St. Gallen, Tel. 071 222 95 55, mittelmeer@limon.ch, www.limon.ch

Öffnungszeiten: Montag - Donnerstag 09.00 - 24.00 - Freitag - Samstag 09.00 - 01.00, Sonntag geschlossen



*Ein Schützengarten ist überall.*

Die älteste Schweizer Brauerei kann es auch ohne Alkohol. Das beweist die mittlerweile 13. DLG-Goldmedaille – diesmal für Schützengold alkoholfrei!



**Schützengarten**  
Ein vortreffliches Bier.



Dass New York vergleichsweise harmlos ist gegenüber Newark, der heruntergekommenen Dreiviertelmillionenstadt in New Jersey, weiss ich an jenem Morgen noch nicht. Newark trägt seit Jahren den dubiosen Titel einer «Car Theft Capital of the USA», der Autoklau-Hauptstadt. Auf dem Weg zur Polizeistation, im Bus durch ödes Niemandsland, werde ich erst gewahr, dass das Motel ein Anfängerfehler war. Nie und nimmer würde einer bei Tageslicht hier ein Zimmer nehmen. Der schwarze Cop, der meine Diebstahlmeldung entgegennimmt, tut das wie einer, der en passant einen Lottozettel ausfüllt. «Einer von vielen» zu sein, ist ja vielleicht sogar einem Schweizer klar, aber «einer von Millionen», das muss einem in aller Härte beigebracht werden.

### Gewinnen und verlieren

Am ersten Arbeitstag in Midtown Manhattan tröstet man mich mit der amerikanischen Lebensweisheit: You lose something, you win something. Aber mach dir keine Illusionen, das Auto und die Gitarre kannst du vergessen. Am Ende der Woche ist die Polizei von Newark am Apparat: «Your car has been covered». Der Chevy sei gefunden worden, wo und in welchem Zustand weiss keiner. Ein Wunder! Also raus nach Newark, zum Polizei-Hauptquartier an der Franklinstrasse, downtown in der Autoklau-Hauptstadt. Handgeschriebene Plakate weisen zur Abteilung der Auto Squad, wo der Schweizer nach einer halben Stunde Schlangestehen, als einziger «whitey» unter schwarzen und hispanischen Locals, mit der Wegbeschreibung zur polizeilichen Abschleppfirma entlassen wird. Zu Fuss durch Baracken- und Garagenland, der einzige Weisse ginge ja, aber hier gibts überhaupt keine Fussgänger. Der Parkplatz der B & C Towing Company, eine von mehreren und die chop shops gleich nebenan, gleicht eher einem Autofriedhof; eingeschlagene Frontscheiben und aufgerissene Kühlerhauben sind noch die kleinsten Schäden. Hier, wo jährlich 5000 Autos angeschleppt werden, soll mein Chevy sein, Reihe 5, Mitte, laut der Angabe. Als ich ihn endlich sehe, stolpere ich im Freudenschreck über eine rostende Wagentür: Meine Kiste ist intakt, bis aufs aufgebrochene Schloss, und viel erstaunlicher: der ganze Inhalt unangetastet, im Kofferraum noch die Tausende Dollars wertvolle Gitarre, die dicke Lederjacke, der Atlas. Dafür finde ich rund 20 Kredit-, Discount- oder Videoclubkarten, von fremden Leuten etwa namens «Smith, Robert», einen angefressenen Hamburger und zwei Bierdosen. Offensichtlich haben ein paar Typen meinen Chevy für spontane Raubüberfälle benutzt, höchst befremdende Vorstellung, und dazu Steve Winwood und, würg, U2 gehört.

Denn ihr Tape ist noch da, dagegen fehlen meine Sonic Youth und Eleventh Dream Day. Buffalo Tom haben sie dagelassen. Sehr seltsamer Musikgeschmack.

### Gangster regieren

Für Freudentänze ist nicht der Platz und nicht die Zeit. Dass ich 200 Dollars in bar bezahlen soll für Abschleppgebühren und Parkplatz (10 Dollars pro Tag), hat mir keiner gesagt, und wie die Karre anspringen soll, ist meine Sache. Wie im schlechten Film blättert der abgehalfterte Cop in seinem vergitterten Kabäuschen in einem Sexheft und murmelt ohne aufzublicken: «Bezahl und nimm dein Auto, oder lass es sein und hau ab.» Er sagt nicht go away, sondern fuck off, so spricht hier auch die Polizei. Als ich ihm die Karten der Überfallopfer geben will, vielleicht will man ja ermitteln oder wenigstens Bescheid geben, winkt er nur ab: «Wirf sie in den Kübel dort.» So landen die Robert Smiths & Co im Abfall.

Nach einem zweiten Tag im heimeligen Newark inklusive Besuch bei der Polizei, wo der kurz gestartete Wagen wieder verreckte und also der Road Service (der B & C!) weitere Dollars beschlagnahmte, parkierte ich das Auto auf dem Fabrikparkplatz in North Bergen. Ich hätte unwahrscheinliches Glück gehabt, sagt mein dortiger Bekannter, ein jüdischer Textilunternehmer. Wie ich jetzt wüsste, grinst er, regierten in Amerika die Gangster, auch auf Seiten der Polizei. Man müsse immer mit allem rechnen, in Newark sowieso, take care.

Meinen mausgrauen Chevy brauchte ich im folgenden Jahr noch viermal, einmal für einen längeren Trip in die Rockies, einmal für ein deutsch-amerikanisches Fest in Pennsylvania, einmal zum Holz holen in Vermont (für den fire-place im Greenwich Village), und einmal, ja einmal noch für ein paar Überfälle. Just joking. Dann verkaufte ich ihn einem Punkbasisten aus Jersey, für gerade noch 500 Dollars. Schlechtes Geschäft, aber hey, die Amerikaner verstehen ihr Autobusiness. Mit einem Japaner hätte ich damals gar nicht überlebt.



**Marcel Elsener**, geboren 1964 in New Jersey und 1991/92 zurück in den USA, arbeitet als Kulturredaktor beim St.Galler Tagblatt. Er fährt derzeit einen pott-hässlichen Opel Astra.



«**Deprisa Deprisa**» (los, Tempo Tempo); so beginnt der Film von Carlos Saura. Zwei junge Spanier flüchten mit einem geklauten Seat 131 quer durch eine triste Vorstadt-Wohnsiedlung. 1980.