



Horst Hohmann

Die abgeschnittenen und verschütteten Wege

Es sind nicht immer nur unverbindliche Empfehlungen, wenn uns wohlmeinende Mitmenschen sagen, welche Wege wir einschlagen sollten, auf welchen Pfaden man angeblich am schnellsten und sichersten ans Ziel kommt und welche Wege unbedingt gemieden werden müssten, weil sie „Holzwege“ seien, die ins Verderben führen.

Der Streit um die „richtigen Wege“, die auf verlässliche Weise zu irdischem und himmlischem Glück führen, findet seit ewigen Zeiten statt. Tote, Millionen von Toten hat es absurderweise deswegen gegeben, und viele von denen, die bei den zahllosen Religionskriegen und weltanschaulichen Schlammschlachten der Menschheitsgeschichte überlebten, sind anschließend „getrennte Wege“ gegangen. Andere haben sich mit Gleichgesinnten auf „Inseln der Rechtgläubigkeit“ zurückgezogen oder erklären – des ganzen Debattierens und Fragens überdrüssig – den von ihnen gewählten Weg samt der am Wegrand eingerichteten spirituellen und gruppendynamischen „Verpflegungs-Stationen“ als letztgültig. „So und nicht anders“, sagen sie. Trennungslinien werden gezogen, alte Verbindungen werden gekappt, Beziehungen zur eigenen Familie und zu den Eltern werden abgebrochen. Wer nicht Mitglied des „Neokatechumenalen Weges“ oder des „Werkes“ geworden ist, bleibt außen vor.

Wünscht man sich angesichts solch abwegiger, sektiererischer Bunkermentalität nicht Figuren wie den griechischen Philosophen Sokrates oder den dänischen Theologen Sören Kierkegaard herbei – Originale, die auf die Straßen und Plätze gehen, Fußgänger in Gespräche verwickeln und irgendwann dann deduktiv mit ihnen zu dem Schluss kommen, dass wir alle sehr wenig über uns selbst sowie über Gott und die Welt wissen und von der „vollen Wahrheit“ noch Lichtjahre entfernt sind?

Haben wir nicht allen Grund, „den Ball flach zu halten“, wenn wir der intriganten Frage nachgehen, welche Wege der liebe Gott für uns vorgesehen hat? Und ist es letztlich nicht doch in unserem Interesse, wenn Gott vorsorglich ein paar Geheimnisse für sich behält?

Mir genügt es, wenn der liebe Gott – bildlich gesprochen – immer mal wieder „die Tür einen Spalt weit öffnet“, damit ich beispielsweise eine kleine Vorstellung davon bekomme, welche unkonventionelle Wege unser Schöpfer bereits in ferner Vergangenheit gegangen ist.

Dem Gespräch zweier Astrophysiker durfte ich so unlängst entnehmen, dass es der liebe Gott vor rund 4 Milliarden Jahren schon richtig krachen ließ, als er die ersten, wichtigen Voraussetzungen für die Entwicklung organischen Lebens auf unserem Planeten schuf: er schleuderte einen Himmelskörper von der Größe des Mars auf unsere Erde, trieb durch den Aufprall des Geschosses eine riesige Gesteinsmasse aus der Erde heraus und machte aus dieser zunächst noch unförmigen Masse den Mond. Der neue Erdtrabant sorgte sodann peu à peu dafür, dass aus dem lebensfeindlichen Klima unseres Planeten ein lebensfreundliches wurde, dass sich winzige „Lebenskeime“, die von Asteroiden aus dem All zur Erde gebracht worden waren, langsam ausgestalten konnten und dass schließlich hochentwickelte Wesen wie wir Menschen auf diesem blauen Planeten „ihre Wege“ gehen dürfen.

Wenn wir von den Wegen ganz allgemein und von den uns besonders ans Herz gewachsenen Wegen sprechen, vergessen wir selbstverständlich nicht, dass zum Beispiel meine Vorfahren in den Herkynischen Wäldern Osthessens vor 5000 Jahren noch kaum damit begonnen hatten, sich im Sinne der biblischen Schöpfungsgeschichte „die Erde untertan zu machen“, d.h. die Landstriche, in denen sie ansässig waren, großräumig zu erschließen: langsam, sehr langsam rodeten sie Wälder, legten Äcker an und bauten befestigte Straßen.

Grenzüberschreitende Handels- und Heeresstraßen sind über die Jahrhunderte daraus geworden, internationale Reiserouten, welche die wichtigsten Hauptstädte unseres Planeten miteinander verbinden, Versorgungs- und Fuhrwege – ein Verbindungsnetz von unvorstellbarer Größe und Dichte, wo über Straßen und Schienen, auf Flussläufen und Meeren sowie per Flugzeug der gesamte Personen- und Güterverkehr abgewickelt wird. „Infrastruktur“

nennen das unsere Planungsexperten, und in Artikel 2 des deutschen Grundgesetzes steht dann sogar ausdrücklich, dass auf all diesen Wegen ein freies Kommen und Gehen gewährleistet werden muss.

„Moment mal“ werden da viele von uns gleich sagen und indigniert fragen, wie es denn kommt, dass wir mit unserer so feierlich garantierten „Bewegungsfreiheit“ allenthalben an Grenzen stoßen? Dass man auf unsere Empfindungen „pfeift“, wenn man angeblich unverzichtbare Autobahnschneisen durch unsere Felder, Wälder und Fluren meißeilt? Dass „unsere Schritte und unser Gemüt nicht mehr zählen“, wie der große saarländische Lyriker Johannes Kühn in seinem „Autobahn“-Gedicht feststellt, und dass von einem Tag auf den anderen der „Gesprächsfaden“ zwischen uns und einer vertrauten Landschaft durchschnitten wird?

Wenn entfesselte Naturgewalten über Menschen und ihr Habitat hereinbrechen und „aus dem Blauen“ ganze Straßenkarten zu Makulatur machen, kommt uns bestenfalls ein trauriges, ja fast stummes „Warum“ über die Lippen. Warum hier und nicht anderswo? Warum in diesem Ausmaß?

Ich denke heute an drei solcher Katastrophen, die sich in Regionen ereigneten, die ich auf Reportagereisen kennenlernte: an den gigantischen Ausbruch des Vulkans Pinatubu, der 1991 im Norden der philippinischen Insel Luzon ganze Dörfer und Siedlungen unter seiner tödlichen Asche begrub. An den verheerenden Tsunami vom Dezember 2004, ausgelöst durch ein unterseeisches Mega-Erdbeben von der Stärke 9,1 im Indischen Ozean, als die Wassermassen in Südthailand, Malaysia und Indonesien schlagartig 230.000 Menschenleben auslöschten, 1,7 Millionen Menschen obdachlos machten und alles vernichteten, was zur „Infrastruktur“ der westlichen Küstenregionen in den genannten Ländern gehörte. An die schweren Erdstöße, die im April und Mai vorigen Jahres in Nepal den Tod von weit über 1.200 Menschen verursachten, Zigtausende von Häusern und Kultstätten in Schutt und Asche legten sowie ungezählte Überlandstraßen und sonstige Verbindungswege zerstörten.

Während wir nach den meisten Naturkatastrophen keinen Letztverantwortlichen benennen und den Opfern inmitten ihres „unbegreiflichen Schicksals“ nur dürftigen Trost spenden können, ist uns nach anderen „Unglücksfällen“ dann doch sehr schnell bewusst, wer die abgeschnittenen und verschütteten Wege verursacht hat.

Manche unserer Leserinnen und Leser werden sich bestimmt an die Meldungen aus Brasilien erinnern, als Anfang November 2015 in der traditionsreichen Bergbauregion des brasilianischen Bundeslandes Minas Gerais der Erddamm eines der mehr als 420 dort registrierten Staubecken brach und eine Lawine von schätzungsweise 34 Millionen Kubikmeter hochgiftigen, aus der Metallverarbeitung stammenden Schlamms freisetzte. Die Lawine, welche die Ortschaft Bento Rodrigues ausradierte und in dem Dorf 19 Menschen unter sich begrub, stürzte weiter talabwärts in den Rio Doce und erreichte – eine beispiellose Serie von Umweltschäden entlang des Flusses verursachend – nach rund 800 Kilometern den Atlantik.

Als ich vor Monaten eine Luftaufnahme der zum Bergbau-Unternehmen „Saramarco“ gehörenden Eisenerzmine sah, kamen mir Bilder der von Wildschweinen umgepflügten Waldwege in den Sinn, die ich von heimatlichen Spaziergängen so gut kenne – Symbole eines verantwortungslosen, gierigen „Abbaus von Bodenschätzen“, wo das Gemeinwohl in den Gewinnkalkulationen keine Rolle mehr spielt.

Vergleichbare, folgenschwere „Verbrechen gegen die Menschlichkeit“ werden auch heute noch immer überall dort begangen, wo skrupellose Kriegsherren im Zuge von Boykottmaßnahmen Versorgungswege sperren und in Krisengebieten die Auslieferung von Nahrungsmitteln und Medikamenten an Zivilisten verhindern. Wo Kommunikationswege abgeschnitten werden, um lästige Minderheiten zu isolieren. Wo Bücher und Archive verbrannt oder auf den Index gesetzt werden, um den Zugang zu angeblich „subversivem Gedankengut“ zu unterbinden.

Wege werden täglich abgeschnitten und verschüttet – mit zum Teil sehr unterschiedlichen Auswirkungen für die Betroffenen.

Ein Blick auf die Weltkarte genügt, um schnell zu begreifen, dass in den Bürgerkriegsregionen von Afghanistan, im südphilippinischen Mindanao, in Syrien oder in Burundi die Wege nicht einfach an einer Schranke enden, sondern häufig an einem gefährlichen „Todesgürtel“, wo du nie weißt, ob nicht vielleicht doch schon beim nächsten Schritt eine Anti-Personen-Mine un-

ter deinen Füßen explodiert. Sind da unsere gelegentlichen Reklamationen wegen der kleinen Umwege, zu denen man uns bei sogenannten „Landschafts-Korrekturen“ zwingt, im Grunde nicht eher ein peinliches Aufbegehren von verwöhnten Bürgern?

Trotzdem: als nach den Zeiten des „Kalten Krieges“ in meiner osthessischen Heimat die ganzen Warnschilder und Grenzbefestigungs-Anlagen verschwanden, als Du auf einmal von den Rhönkuppen hinter Rasdorf wieder hinunter ins liebliche Geisaer Land schauen und am Sonntagnachmittag die „Ostverwandten“ drüben in Dermbach auf einen Sprung besuchen konntest, haben wir uns wie kleine Kinder darüber gefreut, dass man es jetzt auf den alten Verbindungswegen wieder so richtig „rollen“ lassen kann.

Wenn ich abschließend einen Blick auf die großen Überlandstraßen in meiner derzeitigen Wahlheimat Brasilien werfe, die vor allem im Norden des Landes voller Schlaglöcher sind und von Last- und Personenwagen nur im Schritttempo befahren werden können, werde ich mich natürlich –ohne den Bau neuer Straßen zu vergessen – unentwegt für die Instandhaltung der alten stark machen.