

THE AVUS SUPREMACY



MEIRA AHMEMULIC

GERLESBORGSSKOLANS GALLERI 13 JAN - 14 FEB
TIS-LÖR: 12-18 SÖN: 12-14 VERNISSAGE 13 JAN 19.00

AVUS Supremacy

I AVUS är en akronym för det bolag som 1909 bildades under namnet Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße GmbH (Aktiebolaget Automobil-Transport och Övningsväg) och invigdes 1921. Med nitton spikraka kilometer var den världens första motorväg och symbol för tysk teknik och modernitet. Nazismen använde AVUS som propagandaverktyg, ett bruk som fortsatte under kalla kriget. De sista tävlingarna hölls 1998. Idag är den en normaliserad del av det tyska motorvägsnätet, och i den beryktade nordkurvan står långtradare uppställda. Funkisbyggnaden rymmer ett hotell och tornet en Panorama-Restaurant. Läktarna ett stycke bort har kulturskydd.

Supremacy är titelord i Bourne Supremacy, den andra av hittills tre filmer om den före detta CIA agenten Jason Bourne. Bourne som lider av amnesi, har ett dödligt hantverk laddat i sin kropp och försöker svara på frågan varför han är jagad, vad han gjort, vem han är och vem han vill vara. Bourne följer ett spår till Berlin. Filmen leder betraktaren förbi AVUS och till motellet, till Alexanderplatz platta tak, och till gjutjärnsbroar över Spree. Bourne Supremacys nygrepp om genren är att protagonisten, Bourne, finner sig själv och sonar sina mord genom att avslöja det system som skapat honom. En motsägelsefull actionfigur, plågad av sin historia. Den första filmen i trilogin hade premiär fyra år efter AVUS sista tävling.

Meira Ahmemulic *AVUS Supremacy* är ett drama utan dramatik i nära relation till agentgenrens strikt kodade händelsespråk, polärt motsatta roller, och till en motorväg och dess historia. Ahmemulic återvänder till motellet där Bourne och hans nemesis tvättar bort blodet efter var sitt mord. En mördarmaskin och en före detta, av kvinnlig kärlek nu omvänd, mördarmaskin. *AVUS* och Bourneserien blandar motorolja och blod till manliga tårar. På asfalten dagens spår och gårdagens. Ahmemulic koncentrerar de flackande tidsplanen till några rum och några vardagliga rörelser. Särskilt ligger fokus på *AVUS* norra ände; en vändpunkt där människor och händelser balanserar innan de åter skjuter ut på raksträckan.

II

It changes things, that knowledge. Doesn't it? When what you love gets taken from you, you wanna know the truth.

Berlin är en scen utvald för repriser, omtagningar, återtagningar. Grått dagsljus, mörker och regn gör klart att inget kommer att bli bättre, förändras, klarna. Agenter är som du och jag, personer som måste inkarnera föregångna steg. De ingår i en strategisk plan som de inte behöver veta något om, som kan delas upp i mindre och mindre bitar, färgkoder, bakgrunder, ljudkulisser, men som i grunden bara finns om den accepteras som verklig. Mål satta utanför spelplanen riskerar uppdraget.

Meira Ahmemulics *AVUS Supremacy* övertar kamerarörelser och platser från den andra filmen i trilogin om Jason Bourne, *Bourne Supremacy*, vars handling är koncentrerad till Berlin. En gruppering inom CIA och en rysk oligark vill se Bourne död. Finns en *clear and present danger* mot en stats kärna? Kan en stat i demokratins och patriotismens namn ta sig den lagliga rätten att tysta en skadlig medborgare? Men, dramat, i meningen omedelbara motsättningar vars tvingande lösning är våld för ett högre ändamål, är borta ur Ahmemulics version. Överlagrade spår av actionfilmens gestik och nerviga rörelsemönster fullföljs inte enligt genrens rättesnöre med strid, sanning och katarsis. En viktigare överföring än rytm och klipp är en dröjande känsla av skuld, också för något som man inte varit i närheten av att påverka, där man uppträtt som statist. Och en osammanhängande förklaring av det som faktiskt finns att peka på; byggnader, platser, infrastruktur.

1960-tal och kallt krig: mördandet i thriller-genren liknade västvärldens BNP – en fallocentriskt stigande kurva. Ju fler passiviserade desto bättre film. Estetiken rymdes i den spektakulära döden. Hjälten gick genom kulregn utan att träffas, den östeuropeiskt stylade fienden darrade som boskap i ett åskväder. Avslutningsscenen antydde bubblande njutningar och ett liv i överskott och överflöd. Charterparadis och absolution, en antipod under ett cocktailparaply bortom ånger, skada, död.

1980-tal, agenten är nu desillusionerad soldat, med en svikande fadersgestalt i ett likgiltigt land. Huvudet spränger av fragmentariska repriser. Men det finns fortfarande en tanke, ett konstitutionellt gott, en sentimentalt skrumpen liten värld till skillnad från den stora världen.

Vad var det som hände sedan? Drygt tjugo år efter 1989 lider hjälten av amnesi. Vem är denna person? Kroppen behärskar anfall och flykt med en professionell precision som först i efterhand framträder som ett mönster, ett stycke medvetet formad identitet. Den bipolära världen med en hiss som kunde gå från skybar ner i helvetet, befriades till den enda möjliga världen, utan utsida, där inget förändras och konflikter saknar språk och internaliseras. Att upprätthålla skillnader, förutsätta att varje skillnad genomgår sin inre delning. Det är verkligen oklart på vilket sätt fiktionernas projektionsyta kan vara till hjälp, om realiteten är en imaginär produkt.

Ett par minuter in i filmen ser man en banderoll på en fasad vid Alexandeplatz som säger "...katie und menschenrechte" – visst, vi är på insidan av detta nu, också i den östra staden. Och visst är det vackert att över den modernistiska bilindustrins *AVUS* och nazismens kraft genom glädje-bilkult och kommunismens skyddsvall och övervakningsminaret presiderar den liberala demokratin. Här finns betydande bevarandeaspekter att ta hänsyn till. Men betyder det att sökandet är över, är det nuvarande tillstån-

det och dess mätverktyg *övertygande* endast därför att den liberala demokratin som enda arvinge kan räkna in alla *credits*? Och när vi nu har kommit hit – hurra för det! – och den norra kurvan fram mot målet är avstängd, är det inte dags att tänka på ett annat sätt?

Flygbild, objektiv kamera, subjektiv rörlig kamera, närbild. Flygbilden orienterar till plats, platsen är i sig ett byggt påstående, en spelplan för de sociala favoritskapen. Objektiv kamera noterar aktörernas rörelser, den subjektiva rörliga kameran säger att detta inte längre är en övning. Kameran följer med nerför trapporna in på toaletten, närbilden närmar sig identitetens speglade nollpunkt. Minnet är ett val av identitet vars fibrer är medvetet upprepade, omtagande. Vår utgångspunkt är att flödet av transporter kan fortsätta obehindrat.

Vi ingår i en dödlig dialektik. Storyn ligger på golvet, bortklippt. Motiven är lika självklara som den monologiska värdeskalen; inget behöver sägas. Kroppar ska matas, förflyttas, dödas. Alla handlingar måste motiveras på samma sätt, så att skillnaderna, om det finns några, består av en spridningsbild mellan lyckade och misslyckade aktörer. En person och en plats kommer att jämföras med energin i ett globalt transportsystem, flödet i ett samhälles vattenförsörjning, en nations extatiska intressen.

Alla går i någon annans fotspår. Man gör för mycket av skillnader som kan mätas i millimeter, hundradelar, ljud som studsar från bilar som i andras spår tycker sig köra ett eget race. Det bästa du kan hoppas på är att någon ser dig på ett särskilt sätt och en natts sömn på ett motellrum, innan nästa uppdrag kallar. Först till målflaggan gäller, där är frälsningen.

Agenter utför ett arbete, rör sig från en punkt till en annan, genom att fokusera på sitt mål. De förstår målet genom att bli det. Och när det är över, genom att ha framträtt i det synliga, är de själva nästa måltavla.

Och brottet – vilket av dem? Byggnader som påminner om välartikulerade ordningar, undantagslösa framtider, hyllade, lagerkransade, underbara slutpunkter, tystnader. Och vid vilken tidpunkt?

There's a tram coming towards you. Get on it.

III

M var ökad för att förstöra såväl motorer som däck.

M kraschade våldsamt efter att kört om D på tredje plats.

Ms tystlåtna och tillbakadragna person gjorde M till en lugn och beräknande förare, snarare än en spektakulär.

M hade en del framgångar med standardbilar i nordeuropeiska länder och Estland.

M drog sig tillbaka, men efter kriget bestämde sig M för att göra comeback.

I ett mindre race flög Ms bil över den doserade norra kurvans kant, det fanns varken räcke eller stängsel. M hade tidigare kommit oskadd ur en lika spektakulär krasch.

Vid ceremonin höll general B ett tal över Ms kropp. Den förflyttades till Ungern med ett italienskt militärplan.

M begravdes på Rákoskeresztúr-kyrkogården i Budapest.

M kraschade våldsamt och tvingades stå över flera tävlingar på grund av sprickor i skallbenet. M blev frikallad.

M återvände för en kort tid till racingen efter kriget, hamnade på sjunde plats i ett lopp för sportbilar.

M körde av banan vid utloppet av norra kurvan och in i båset för tidtagning.
M överlevde olyckan men två studenter, en skyltmålare och en funktionär dödades.

M arbetade som brandchef.

M talang var att man kunde lita på att bilen skulle komma tillbaka hel.
M körde alltid med vit keps.

Ms karriär fick ett plötsligt slut, på sista varvet gled M av vägen och in i ett träd.
M dog ögonblickligen.

M vann AVUS GP.

Efter kriget startade M en bilfirma i München som blev en av Västtysklands största.

M skulle skriva på men blev stoppad.
Istället fortsatte M med egna pengar. M fick den senaste motorn och vann i Reims.
En vecka senare i Ville d'Albi halkade M av banan under tidsträningen och voltade. Hjärnskador. M levde i Schweiz, delvis förlamad.

Dåligt väder och smala vägkanter ledde till olyckor och haverier.

Ms skyddsglasögon hade svarta gummikanter för att få plats med glasögonen under.

M hade kontakter i Östtyskland och arresterades misstänkt för högförräderi.
M flydde över gränsen.
M började arbeta för Östtysklands sportdepartement.

På väg ur sista kurvan voltade M och gled över mållinjen. Gnistor sprutade från taket.

M var modig och omtyckt.

M missade större delen av säsongen efter olyckan.
Ms bilar sköttes minutiöst.

Det var lätt att känna igen M i blå hjälm och blå overall.

Som M sa: "Mycket sportsligt men verkligen onödigt".

Man hoppade över en säsong för att göra AVUS till världens snabbaste bana.
Den norra kurvan byggdes av tegel upp till 43,6 graders dosering.
Kurvan blev känd som dödsväggen; den saknade barriär.
Det var lätt gjort att flyga över kanten.

På tävlingens fjortonde varv kraschade M.
M var tacksam för att ha överlevt och fortsatte tävla.

M dog i en flygolycka.
M-banan nära Pietermaritzburg har sitt namn efter M.

Som en biltokig artonåring trodde jag att M var Gud.

Åskådaren kastade in en halmbal på banan.

M träffade den i 160 km/t och kraschade in i läktaren.

Många dog, många skadades.

Chockad slutade M med racing, men deltog senare i några välgörenhetstävlingar.

M tvingades tävla i utländska bilar, hemlandets märken var chanslösa.

M ägde en konfektionsindustri.

Som ung boxades M, seglade mycket och åkte skidor.

Men bitävlingarna hade Ms kärlek.

M hade råd med lyxiga bilar.

Det andra racet fick ställas in på grund av att en seriekrock blockerade banan.

Senare samma september omkom M när bilen snurrade och träffades i sidan av en annan tävlande.

Vinnaren M uppnår en toppfart på nästan 400 km/t.

Genomsnittshastigheten för Ms snabbaste varv blev 276,39 km/t.

På grund av AVUS förkortning kommer rekordet aldrig att slås.

M utvaldes som lagets yngsta efter att ha kört helt utan misstag.

Under försäsongens tester kraschade M på Monza, bilen började brinna.

M dog av sina skador.

Text: Staffan Schmidt, december 2009