

TAPS MOSES

INTERNATIONAL TOPSPRAYER™

Ernie & Bert

Peter Michalski

Was wäre diese Welt, wenn sie sich nicht verändern würde? Viele Menschen möchten zwar gerne das Alte bewahren und das wäre mitunter sogar ganz gut. In der modernen Kunst ist das hingegen wenig angebracht, denn schließlich entspringt der Evolution der Menschen und ihrer Kultur eine sich stetig verändernde und weiterentwickelnde Kunst. Mit diesem Ansatz ergibt sich nun aber ein Widerspruch. Die Künste dürfen nicht stillstehen, der einzelne Künstler aber darf sich nach dem Heranreifen zu einer künstlerischen Identität nur in diesem von ihm selbst geschaffenen Rahmen bewegen, sich also auch nur innerhalb enger Grenzen entwickeln. Diese Einengung wird zu seinem Stil, kunstdefinitiorisch präziser: seinem Personalstil.

Nicht allein der Kunstmarkt, aber hauptsächlich dieser, fordert diese Abgrenzung eines Künstlers zum nächsten. Wie ein Konzern oder ein »Brand« sollen er und seine Werke klar identifizierbar sein. Gelingt es dabei dem Künstler diese Art Corporate Identity für sich selber zu schaffen und zu behalten, definiert sie seinen Marktwert. Das bringt in der Folge Knete, Zaster, also das Zeug, dessen Besitz nicht unbedingt Glück, aber wohl – so heißt es – Gelassenheit mit sich bringt.

Auch das Publikum fordert diese Wiedererkennung des Künstlers, legt ihm diesen Identitätszwang auf, denn er bedeutet für den Betrachter einen rudimentären Halt in der generell schwer zu begreifenden modernen Kunstwelt. Auch wenn nicht alle Kunstinteressierten gleich Käufer sind, tragen die Nichtkäufer ebenso zur allgemeinen Meinungsbildung bei. Ein bekannter Künstler hat in der Konsequenz ein generell besseres Standing.

Dieses soweit beschriebene System gilt im Wesentlichen für alle offiziellen Künstler. Aber es gibt Ausnahmen, nämlich jene, die das Prinzip des modernen Kunstmarkts als Einengung ihrer Kreativität erkannt haben, es nicht akzeptieren und sich dagegen wehren. Natürlich stellen sie eine extreme Minderheit dar.

What would this world be like if it did not change? A lot of people want to keep it the way it is and that may be right in some respects. In modern art this is not the case as parallel to the evolution of man and his culture art steadily continues to advance. This approach results in a kind of contradiction. The arts do not stand still but the single artist is allowed to grow only in his little self-created cage of his own artistic identity. As long as he does not break out of it it is called his style or to use the more precise scientific term: his personal style. Not only but mostly the art market demands this distinction between artists. The artist or rather his work should clearly be recognisable like a brand or a trademark in the business world. It is also in the artist’s favour to create and to preserve this kind of corporate identity because it means market value. This eventually leads to dough, wongam cash money, to the stuff that not necessarily brings happiness but serenity.

The public demands this recognition of the artist’s work, pushes him to keep his identity, as it means a rudimentary grip for the viewer in the mysteries of the art world. Even if not all art aficionados buy art even the non-buyers contribute to the artist’s position in the art world as a bigger fan club eventually means a better general standing.

The system described so far applies to virtually all official artists apart from the few ones who realised it as a restriction of their skills. This extreme minority do not accept the system as it is and rebels against it.

In some ways you can apply all the previously written relatively accurately to the graffiti scene. A personal style is synonymous with your own style, artist with an active writer, market value with respect or fame, and the audience in graffitiwriting are the passive writers or the ones who are interested in it without doing it. Even if it sounds like a contradiction, as graffiti art is an artform of maximum personal freedom, but

In gewisser Weise kann man diese Mechanismen auch auf die Szene der Graffiti-Writer anwenden: Personalstil ist gleichbedeutend mit eigenem Style, Künstler mit aktivem Writer, Marktwert mit Respekt/Ruhm (= Fame), Publikum mit passivem Sprayer oder anderswie geartetem Anhänger der Szene. Auch der gesetzte Rahmen ist vorhanden und zwar in Form der ungeschriebenen Regeln des Graffitis, aber auch als das Unverständnis, die Einfallslosigkeit und die geistige Beschränktheit der Szeneanhänger: Millionen Augen, Millionen ungefragte Laienrichter.

Aber bei aller Gleichheit gibt es mindestens einen prägnanten Unterschied zwischen der »normalen« Kunstwelt und der Untergrundkunstwelt der Sprayer: Durch das Inoffiziellsein der Letztgenannten, also durch ihre zumeist illegalen Handlungen, sind die Writer theoretisch so frei wie es das Grundgesetz verspricht, dass in Artikel 5 phrasendreschender- und inhaltsloserweise die Freiheit der Kunst für alle Künstler proklamiert. Grenzen sind somit im Graffiti eigentlich nicht vorhanden, doch halten sich die urbanen Vandalen bei ihren Aktionen dann zwar nicht an die gesellschaftlichen, dafür aber an die Szeneregeln und das führt zu unendlich vielen recht langweiligen Kunstwerken. Manche Sprayer haben genau das erkannt und fügen sich nicht dem sie einengenden Regelwerk und den sich daraus ergebenden Konventionen. Für diese wenigen Künstler führen die traditionellen Wege zu einem geistigen Druck aus dem Widerstand gegen eben diese entspringt. Dieser Widerstand fordert Reaktion und da wir hier von Graffiti reden, eine künstlerisch-kreative. Das für viele Anhänger des Graffiti-Writing hochheilige Alleinvertretungsrecht des eigenen Namens aufzugeben, stellt dabei für wenige Auserwählte einen großen Schritt dar, für alle anderen ist es schlicht undenkbar. Sie verharren lieber in der großen Masse der selbstverliebt und unreflektiert Handelnden. Schlichte Gemüter und falsche Puristen, Pseudoidealisten, Ewiggestrige und Dummbatze halt, die mit wenig Imaginationskraft und Mut gesegnet sind und sich wie trotzig kleine Kinder auführen, falls mal etwas nicht ihrem vermeintlich einzig und allein richtigem Denken entspricht. Scheiß auf die!

Ernie und Bert haben es getan. Sie haben ihre Namen getauscht. Sie sind nicht die Ersten. In der Geschichte des Writing hat es das immer mal gegeben, normalerweise war der Tausch aber zeitlich sehr begrenzt. Spaßeshalber an einer Legalwand mal kurz den Namen des Partners malen, wäre da das einfachste Beispiel. Weit ernsthafter und geplanter haben sich die Writer des »The Exchange«-Projektes dieser Idee gewidmet. Zu sehen im gleichnamigen Buch haben Bates, Revok und ein paar andere Writer ihre Synonyme getauscht, um stylemäßig etwas Herausforderndes und Neues zu tun.

Die Grenzüberschreitung der Graffitiregel »Einheitlichkeit des Namens«, also das immer nur ein bestimmter Writer sein eigenes Synonym malt, ist bei Ernie und Bert weitreichend, eventuell weitreichender als sich die beiden teilnehmenden Protagonisten das anfänglich überhaupt vorgestellt hatten und bei weitem kein willkürlicher Findungsakt.

the borderlines exist. They come in form of the unwritten rules of graffiti as well as in the lack of understanding and imagination and in the intellectual limitations of the members of the writing scene. A million eyes, a million unsolicited judges.

But there is at least one striking difference between the »normal« art world and the underground art world of the vandals: being inofficial due to mainly illegal artworks the writers are as free as the German Constitution (Article 5: The Arts are free) promises it meaninglessly for all artists. The illegality means that the graffiti-writers can do whatever they want to do. The single writer only needs to morally justify his actions to himself without restriction. Nevertheless in the real world most of the graffitiwriters do not obey the rules of society but the rules of graffiti and that ends up in an infinite number of boring graffiti art works. Some writers realised this and do not stick to the rules and the accompanying restrictions anymore. For those few artists the traditional ways lead to a kind of spiritual pressure resulting in a resistance to those ways. Resistance demands action and as we speak of graffiti here, a creative one. To abandon the sancrosanct right of one writer writing one particular name is for a small amount of artists the only way to escape the stupidity of graffiti. For all other vandals this move is simply unthinkable. They are the great mass of narcissistic and unreflected writers. The simple minds, the false idealists, the conservatives and the dumbasses, who are blessed with little imagination and courage and they behave like stubborn little children if something is not according to their wrong ideas. Fuck them!

Ernie and Bert did it. They changed their names. They were not the first ones. It has been done before in the history of writing but usually it only happened for a very short period of time. The most common example would be bombing partners exchanging their names just for fun at the hall of fame. More serious and and with a more thoughtful plan the writers of »The Exchange«-project stuck to the same idea. But they did it with the intention to do something challenging stylewise and simultaneously something different.

To break the graffiti rule »unity of name«, meaning that only one particular writer uses one specific synonym, has consequences, probably even stronger consequences than Ernie and Bert had imagined when they started and it is by no means an arbitrary act. It may have been the same reasons as the aforementioned writers but the story is yet not over. It has plenty more aspects than this essay will show.

When for a specific, not too short period of time Ernie becomes Bert and Bert becomes Ernie a taboo in graffiti is broken. The already mentioned artisitic identity and the associated recognition is in graffiti as strong as it is in the regular arts, it is often much stronger. If a vandal uses the synonym of another writer it normally leads to trouble, even if one could say that that imitation is the finest form of flattery. But no, the false pride causes a crazy and not a rational behaviour and the latter mentioned is generally

Text # Peter Michalski

Kunsthistoriker

Mitherausgeber des Graffiti Magazine

Arthistorian, co-editor of Graffiti Magazine





Balkan Express



Berlin-Warschau-Express. Unsere empfohlene, erste Amtshandlung: Ab ins' Bord Restaurant! Besseres Essen wird man so schnell nicht mehr bekommen – und das ist nicht mal übertrieben – denn die Speisekarte hat einiges zu bieten und wird davon gekrönt, dass in der kleinen Küche ein Koch wahrhaftig kocht. Soll heißen, euer Schnitzel kommt nicht aus der Mikrowelle sondern frisch aus der Pfanne!

Unser Urteil: Das Essen wird zum größten Teil frisch zubereitet und schmeckt nicht nur vorzüglich, sondern ist auch noch kostengünstig, man darf hierbei aber trotzdem nicht vergessen, dass man immer noch in einem Zug sitzt.

Aber genug geschwärmt, da euer Interrail-Gaumen sich in der Regel mit weniger zufrieden gibt, folgt ihr einfach weiterhin den Sirenen des goldenen Ms.

Warschau, bekannt aus den 90er Jahren als das »Italien der 2000er«, ist wahrlich nicht mehr das, was es mal war; wobei wir, wie die meisten, das wohl auch nur aus Erzählungen kennen.

Unser Wochenende war kurz und war eines von diesen Wochenenden, wie wir sie eigentlich nicht mehr durchleben wollten.

Berlin-Warsaw-Express. Our recommended first official act: to the train restaurant! Without a travel guide there will be no better food for quite some time and that is no exaggeration. There are plenty of adequate options in the menu and the most impressive thing is that a real chef is really cooking in a real little kitchen. That means your schnitzel is no microwave convenience food, it is fried in a pan!

Our judgement: the food is mainly made from fresh ingredients, tastes great and it is also cheap – but you should not forget that you are still sitting in a train.

Enough of this, because your interrail belly is usually pleased with poorer quality. Just follow the golden M-shaped arches.

Warsaw: known as the Italy of the nineties. More likely, it is not what it was back then. But like most writers we only know the stories.

Our short weekend was one of the kind we actually never wanted to repeat. Arrival Friday on the evening, our partner Banos picked us up from the main station. The hostel was cheap and only meant to keep our clothes dry. The end to this little story was that monsoonlike rain killed the roof and it caved in soaking everything underneath including us.



Freitag abends angekommen, holte uns Kollege Banos vom Bahnhof ab. Das Hostel war günstig und sollte im Grunde auch nur unsere Sachen trocken beherbergen. Nach monsunartigen Regenfällen und einer nachgebenden Dachkonstruktion hatte sich das aber erledigt.

Samstag verbrachten wir Ewigkeiten damit, in der schönen Metro von einem ans andere Ende der einzigen Linie zu fahren, erfolglos. Sich diesem Schicksal nicht ergebend, kam Taps nochmal zurück, dafür blättert jetzt vor ...

Am Sonntag kümmerten wir uns um die S-Bahn oder Commuter oder was auch immer. Vom Yard nicht gerade angetan, und das im besten Falle auch nur ein bloßes Abhaken ermöglicht hätte, machten wir uns auf den Weg zu irgendeiner Endstelle. Nach endlos langer Fahrt konnten wir endlich malen, aber eigentlich hatten wir damit nur Äpfel gegen Birnen getauscht.

Montag ging es wieder heimwärts, und wir bezweifelten, dass das der so gern bereiste Osten gewesen sein soll von dem so viele Franzosen immer wieder berichten. Ein paar Tage später traten wir, eigentlich schon zum zweiten Mal, eine Reise mit dem erklärten Ziel Istanbul an.

We spent all Saturday riding the beautiful subways from the end of one line to the next – without success. Not believing in his destiny Taps returned, but that is another story.

On Sunday we took care of the s-trains, commuter trains or whatever. Not really attracted by the yard, that in the best case was good enough for a plain mark on the map, we made our way to some other endstation. After a long long ride we could finally paint but we only changed apples with pears.

On Monday we went home but we doubted that that was the well visited East about which so many French writers had talked about. A few days later we started our actually second trip with Istanbul as the final destination.

Ljubljana. On the way, our buddy Oahu joined in who wanted to come along to Istanbul. Ljubljana was small and appears sleepy. In the same condition were the yards that were scattered around the central station. You have the choice between clean, bombed, modern or old and last but not least Polish trains. Everything runs, sometimes even for years. We decided to go to the yard that was located in the direction of Zagreb. We knew it from passing it by the last year. Nothing special happened here: painting, Oahu



ART

2010 gilt: selbstverständlich ist Graffiti Kunst! Wie sollte man es sonst nennen, wenn bildungsferne Kleinkriminelle (sog. Writer) im Stande sind, ihren Namen zu schreiben?

Und Klar, in der Kunst gibt es keine Regeln. »Kunst und Wissenschaft, Forschung und Lehre sind frei« Artikel 5, Abs.3 Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland. Außer, dass die Highlights nur nach dem einzig richtigen Muster »oben/rechts« gezogen und die Second-Outlines vollständig drum sein müssen.

Alleiniges Motiv – neben Original B-Boy-Charakteren in TC5-Optik – dürfen wohlproportionierte Buchstaben in ihrer Grundform oder einer stilistischen Erweiterung eines respektierten Kings sein. Hierbei ist zwingend darauf zu achten, dass die Buchstaben mit weiteren, bereits akzeptierten Elementen, verfremdet werden und zwar geometrisch nachvollziehbar und nicht amorph, da dies ansonsten zum verbotenen Antistyle führt.

Als Arbeitswerkzeug darf ausschließlich die Sprühdose oder mutmaßlich schwer zu entfernende Farbe dienen. Gesprüht werden darf auf Zügen gemäß Regelwerk nur in den Kategorien Tag, Throw-up, Panel, End-to-End, Top-to-Bottom oder Wholecar, wobei bei einem solchen zwingend darauf zu achten ist, dass stets die gesamte Waggonseite mit Lack bedeckt wird, da das Werk sonst nicht einordbar und damit hinfällig wird.

Bestehende Graffiti haben außerdem ewigen Bestandsschutz, außer, wenn ein Sprüher denkt, er würde ein bes-

seres Bild darüber malen. Da das sich selbst Reflektieren zu den Stärken eines GraffitiSprayers gehört, birgt auch diese Regel kein Konfliktpotential.

Natürlich wird jedes Tag (genetischer Fingerabdruck eines Sprayers) weltweit nur ein einziges mal verwendet und dieses Urheberrecht global mit allen Mitteln durchgesetzt, schließlich sieht sich der gemeine Sprayer als individueller Freigeist und kreativer Künstler.

Tolle Künstler, die nicht wissen, was dabei herauskommt, wenn man einen 10-Liter-Eimer rote Farbe in einen mit blauer Farbe kippt ... – er läuft über. Aber als Hardcore-Trainwriter muss man solch schwuchtelige Streetartscheiße auch nicht wissen, man muss nur den Fahrplan lesen können.

Lesen ...?

.....
Certainly: graffiti is art, or how would you call it when little gangsters (the so-called) with no intellect can write their names?

And of course, there are no rules in art. »Art and science, research and teaching are free.«

Apart from the correct way of doing the highlights in the upper right corner, the second outline has to be drawn all around the whole piece.

The only object – next to original b-boy characters in TC5-style – are well proportioned letters in their basic shape or in a stylistic addition of a respected king.

»Graffiti, as the name itself is not an art.«
ermittelte ein kunstinteressierter Beamter der
New Yorker Transit Police in der 1982 erschienen
Dokumentation »Style Wars«.

Care has to be taken when the letters are reshaped and extended with further, already accepted elements. They have to be geometrical and not amorph because the letter would lead to the prohibited antistyle.

The only permitted tool is the spraycan or paint that is presumably hard to buff.

According to the rules, the paint exclusively has to be applied to trains in the categories tag, throw-up, panel, end-to-end, top-to-bottom or whole car. To avoid literal meaninglessness of a whole car the paint has to cover the entire side of the carriage.

Existing graffiti has to remain untouched forever except for a sprayer who thinks he could paint a nicer piece over it. And because questioning oneself belongs to the strongest traits of writers, this rule leads to no conflicts.

Naturally, every tag (the genetic fingerprint of a writer) is used only once worldwide and this right is globally respected as every common sprayer is a free individual sprit and creative artist.

Great artists that do not know the result if you put 10 liters of red paint in bucket of blue paint – it flows over.

But as a hardcore trainwriter you do not need to know such bloody streetart bullshit – you only need to know how to read the train timetable.

Warszawa



»Nee, ich hab da kein gutes Gefühl, mach das ruhig alleine« sagte Pley zu mir, nachdem sich am Ende des Bahnsteigs die Tür des Security-Aufenthaltsraumes öffnete, ein kerniger Herr heraustrat und in der nächsten Tür wieder verschwand.

»Okay, bis gleich« stöhnte ich, bevor ich auf die Gleise sprang und der gerade abgefahrenen U-Bahn in den Tunnel hinterher rannte. Nachdem die Bahn vor mir um die Kurve verschwunden war, wurde es stockduster, ein einziges, spärliches Licht im Tunnel spendete nur das rote Ausfahrtsignal des Abstellgleises, auf das ich mich schleichend zubewegte.

Nach 400 Metern Schwellentapsen stand ich nun vor der Front der Warschauer U-Bahn, stellte meinen Rucksack auf den Laufsteg, setzte meine leuchtende Stirnlampe auf den Kopf und die Caps auf meine Dosen. Es war ca. 23.00 Uhr und der Zehnertakt sollte gleich beginnen. So ganz allerdings traute ich der Ruhe noch nicht und gab mir einen weiteren Takt für den Überblick.

Licht wieder aus.

Nach endlosen neun Minuten in der totalen Dunkelheit spürte ich den Luftdruck der heranrasenden Bahn, die kurz darauf den Tunnel komplett ausleuchtete und etwas offenbarte, dass der gespenstischen Situation nur noch mehr zuträglich war: kein einziges Tag, keine Farbtaster, nicht einmal Müll im Schacht.

Als eine knappe Minute später auch die Bahn der Gegenrichtung vorbei war, begann ich auf dem Laufsteg hockend zu malen. Ganze sieben Minuten wollte ich mir dafür geben, ehe ich Fotos machen und dann Richtung Bahnhof rennen würde, der durch den Fahrtwind der zwischenzeitlich vorbeigefahrenen Bahn verräterisch nach Farbe riechen müsste.

»Nope, I don't have a good feeling about this, do it alone«, said Pley to me after an athletic looking guy opened and closed the door of the security guards at the end of the platform. »Ok, see you soon«, I said before I jumped on the tracks and ran after the just departing subway.

It turned completely dark when the subway disappeared behind the curve. The only little light in the tunnel was the red signal of the lay-up I was slowly sneaking up to.

After 400m of careful walking I was standing in front of the Warsaw subway. I put my rucksack on the platform, my headlight on and my caps on the cans. It was about 11.00 p.m. and the ten minutes interval was about to start. I did not really trust the silence and that is why I gave myself another ten minutes interval for better control.

Lights off.

After seemingly endless nine minutes in total darkness I could feel the breeze of the subway drawing closer, which shortly after lit up the whole tunnel. It revealed something very frightening: no paint check stains, not a single tag, not even rubbish in the tunnel. A minute later the subway for the opposite direction passed and I started to paint on the platform. I wanted to give myself all of the seven minutes before I wanted to take photographs and run towards the station. In the meantime the station must have become smelly due to the train passing by sucking the smell of the paint along with it to the platform.

I got to the station. I put my rucksack on the platform and wanted to jump on it as the door of the security guards' room flipped open again. In an instant I disappeared under the platform and moved on a few metres. There was no time to grab the rucksack, so it was clear that the security would notice it any second and it happened immediately with loud shouting.



Bis zum Bahnhof kam ich. Ich stellte gerade meinen Rucksack auf den Bahnsteig um hochzuspringen, als genau vor mir die Tür des Aufenthaltsraumes erneut aufging. Blitzschnell verschwand ich unter der Plattform und robbte ein paar Meter davon. Zeit jedoch den Rucksack mitzunehmen war nicht und so war klar, dass dieser im selben Augenblick den Argwohn der Security erwecken musste, der sich dann tatsächlich in lautem Geschrei äußerte.

Wenigstens eine Geräuschkulissee um ungehört weiter zu kriechen, dachte ich, und sah von hinten schon die Lichter der auf meinem Gleis einfahrenden U-Bahn. Ich presste mich gegen die Bahnsteigwand, um nicht vom Fahrer gesehen zu werden, während der Sicherheitsraum unter dem Bahnsteig gerade so bemessen war, dass die Schleifstücke der Stromabnehmer eine Handbreit an mir vorbeizogen. Als der Zug stoppte, wieder Geschrei.

Der einzige Weg, hier rauszukommen, ist mit diesem Zug, dachte ich. All zu lange würden auch die Securities nicht brauchen, um zu realisieren, wo ich war. So kroch ich unter der Bahnsteigplatte hervor zwischen zwei Waggons und zwängte mich auf die Kupplung. Die Türen der U-Bahn schlossen sich und im selben Moment ruckelte sie wieder an und verschwand mit mir im Tunnel.

90 Sekunden Fahrt.

Als der Zug in den nächsten Bahnhof einfuhr, erhob ich mich aus meinem engen Versteck zwischen den Wagen und war so nun auch für die Fahrgäste im Zug sichtbar, die mich verdutzt anblickten. Kurz bevor die Bahn komplett zum Stehen kam, sprang ich auf den Bahnsteig, verschwand nach oben und ward in der Warschauer U-Bahn nie mehr gesehen.





Topsprayer



Topsprayer



Topsprayer

Got away with it.

Weit über vier Stunden hatten wir dem Putzer nun schon bei seinem systemlosen Treiben zugekuckt. Ursprünglich angetreten, um uns jeweils eine gemütliche Stunde für unsere Bilder zu gönnen, hetzten wir mittlerweile zu zweit doppelhändig an einem. Am Ende war es taghell, der Fahrer saß hinter dem ausgeklappten Rückspiegel und der Putzer schrubhte dessen Frontscheiben – kaum fünf Meter entfernt sind wir beiden auf wunder-same Weise verborgen geblieben.

For more than four hours we watched the cleaner doing his job seemingly without any logical system. We actually wanted to spend an easy hour on our pieces but we were now hectically working on only the one. In the end, we were bombing in daylight, the driver was sitting in his compartment with his platform viewing mirror folded out and the cleaner was wiping his front windows – surprisingly nobody discovered us not more than five metres away.



Dialog mit der Policia Municipal auf der Brücke
über dem Yard
 Polizist »Che ci fai qui?«
 Ernie »Scusa, Stazione, Tourist.«
 Polizist »Tourist? Passaport!«
 Bert »Mhhh, Milizia?«
 Polizist: »Documento!«
 Bert »Ähhhh ...?«
 Polizist »Document!«
 Ernie »Ähhhhh ...?«
 Polizist »Documents!«
 Bert »Scusi ...?«
 Polizist zeigt seinen Ausweis ...
 Ernie »Ach so! Dokument; Passport!
 ... und geht.

 Small talk with Policia Municipal on the bridge
 next to the yard
 Officer »Che ci fai qui?«
 Ernie »Scusa, Stazione, Tourist.«
 Officer »Tourist? Passaport!«
 Bert »Mhhh, Milizia?«
 Officer »Documento!«
 Bert »Ähhhh ...?«
 Officer »Document!«
 Ernie »Ähhhhh ...?«
 Officer »Documents!«
 Bert »Scusi ...?«
 Officer shows his own passport ...
 Ernie »Ahh well! Document; passport!
 ... and walks away.



Been there, done that!



Wir waren just auf der Brücke angekommen, da hatte der Fahrer das Piece schon entdeckt und fuhr die Bahn 500 Meter zurück in ihr Depot.

We had just arrived on the bridge next to the subway as the driver already discovered the piece, and pulled the train 500 meters back into the depot.



Billigflug, zwei Tage in der Stadt, 10-Minuten-Haufen auf die Metro gemacht und zum Siegesfoto an der Front nochmal schnell die Arme hoch gerissen. Danach wird man nicht müde zu erzählen, wie wichtig und wertvoll das Reisen ist, wie cool die Leute sind, die man trifft und dass man ja auch viel mehr von der Stadt gesehen hat als der Standard-Tourist.

Natürlich, das Brandenburger Tor in Berlin habe man zwar nicht gesehen, aber immerhin wäre man mit der S-Bahn drunter »vorbeigefahren«, und die Locals in Madrid sind auch die coolsten, man habe sich zwar nicht unterhalten können aber es haben alle zusammen wie wild geschrien, als die Securities kamen – merkt ihr noch was?

Wenn es soweit kommt, dass Sprayer dann auch noch ernsthaft das Metroin Buch als Vorlage benutzen, welche Stadt als nächste zu bereisen ist, um anschließend in ihrem Buch ein Haken dran zu machen, stellt sich einem zwangsläufig die oben gestellte Frage. Hätte der Autor des Buches das vorher gewusst, hätte er noch ein kleines Kästchen für den Haken ins Layout einbauen können.

Das letzte Beispiel zeigt einmal mehr, dass der Intelligenzgrad des gemeinen Sprayers nahe dem Schwachsinn anzufinden ist. Es ist nicht mehr und nicht weniger als Fußballbilder in ein Sammelbuch einzukleben, nur macht man das im Alter von sechs Jahren.

A cheap flight, two days in the city, 10-minute shit on the metro and arms raised at the front of the train for the victory photograph. Then, the story of how important travelling is, how cool the people were you had met, can be constantly retold. And, of course, you saw more of the city than the »regular« tourist.

Ok, you did not see the Brandenburger Tor in Berlin but, at least, you »passed it« on the underground train. The local writers in Madrid were the coolest, even if you could not talk to them and you all were screaming blue murder as the security guards arrived – are you all still all right?

If it comes to the point, that the »Metroin« book is used as a travel guide to which city to go to next to make the next mark in the book, then the question above has to be asked. If the author of the book had known it before he should have made a little box in the layout for the mark.

This example of writers behaviour once again shows that the intelligence of the common sprayer is close to idiocy. It is the same like putting football stickers into an album. The difference is that you should have finished with that by the age of six.



Forbidden Art



Sauber: Der Gleisarbeiter, der normalerweise in einem der Wohnwagen im Yard schläft, ist heute nicht da. Klar: Er kommt grade, als wir anfangen wollen.

Break, Kaot und ich beobachteten das bizarre Treiben eine ganze Weile; er steigt aus seinem Auto, holt einen Kasten Bier aus dem Kofferraum, geht in den Wohnwagen, kommt wieder raus, holt zwei Flaschen Bier aus dem Container nebenan, zieht sich aus, schlendert in Unterhose zum nächsten Wohnwagen, schließt auf, schließt ab, geht rein, kommt raus ...

Irgendwann schien der Herr sich beruhigt zu haben und verschwand in einem der Wohnwagen. Ich schlich in seine Richtung und griff mir seinen Biertisch als Arbeitsbühne. Der sollte, zusammen mit der Riesenleiter, die wir schon mit der S-Bahn angeschleppt hatten, für drei One-Mans reichen.

Es dauerte allerdings nicht lange, da lief der rastlose Arbeiter in unserem Rücken schon wieder zwischen den Wohnwagen und seinem Auto umher. Das Einzige, das uns etwas Deckung verschaffte, war ein Güterwagen und eine Bretterbude; kaum genug für über 60 Meter Farbe und keine 20 Meter von ihm entfernt, und so einigten wir uns darauf, uns mit dem Checken abzuwechseln.

Kaot und Break waren mittlerweile schon fertig und zischten mir zu, als plötzlich ein Gleisstein neben mir auf den Boden schlug. Break und Kaot suchten das Weite. Ich drehte mich um, und da stand er in voller Pracht vor mir, der stolze deutsche Gleisarbeiter, den Bierbauch nur von einem Hauch Schießfer Feinripp verhüllt, oder umgekehrt.

Ich sprang vom Tisch, schmiss meine Dosen in die Tasche und fragte ihn noch, ob er die Bullen gerufen hätte, worauf er in feinstem sächsisch erwiderte »Ich, Bullen? Nööö!«

»Ehrlich nicht?«

»Nöö, ich ruf doch keine Bullen! Aber stell wenigstens den Tisch zurück wenn du fertig bist.«

»Klar, mach ich, ich bin eh gleich durch. Danke dir und gute Nacht!«

Das ganze mit schwäbischen Dialekt hätte ich ihm wohl nicht abgekauft.

Great: the railworker, who usually sleeps in a caravan in the yard, is not around today. Of course: he comes in the moment we want to start.

Break, Kaot and me were watching the bizarre hustle for

quite a while. The guy seemed to have calmed down some time later and disappeared in his caravan. I sneaked into his direction and took his table that I needed to lift me up.

But within a short time the restless worker was running up and down in between his caravan and his car again. The only thing that gave us cover was a freight carriage and a wooden shed. Not enough for 60 metres of paint and only 20 metres away from him. We agreed to take turns watching out for him.

Kaot and Break were already done and whispered to me when a stone from the tracks hit the ground next to me. Both were gone. I turned and there he was standing in all his glory: the proud German railworker. His beer belly was covered up by the finest undergarment.

I asked him if he had called the cops. He replied with the finest saxonian accent »Me, cops? Nooope!«

»Are you serious?«

»Nope. I don't call the cops. But, at least, put the table back when you're finished.«

»Sure, I will, I'm almost done anyway. Thank you and good night!« If he had had a Swabian accent I would not have trusted him.



Topsprayer



163



Topsprayer









Die eigentliche Arbeit ist jetzt aber noch längst nicht getan, und genauer genommen, hat sie auch weit vor dem eigentlichen Mal-Akt angefangen. Auto sicher parken, Dosen ausladen, möglichst ungesehen hinkommen, das Yard oder den Zug abchecken, die erste fahrplanmäßige Fahrt herausbekommen, welche Seite ist die Sonnenseite, von welcher Seite bekommt man gute Fotos ... Es will soviel berücksichtigt werden, zumindest von einem halbwegs vorausschauenden Writer; mal abgesehen davon, dass der Wholecar auch noch gut aussehen sollte.

Wenn die Aktion dann geklappt hat, geht es weiter, weil richtig abgeschlossen ist die Aktion auch erst mit einem zufriedenstellenden Foto. Das zu bekommen ist schwierig, und kann oft nochmal genau so viel, oder auch noch mehr Arbeit sein, als der Wholecar selber. Für die Aussicht auf ein gutes Foto muss man manchmal einiges tun, sei es störende Gebüsch oder Bäume an Brücken wegzuschneiden, sich Zutritt in Häuser und deren Dächer zu verschaffen oder einfach nur stundenlang an einer Stelle zu verweilen um dann im richtigen Moment den Auslöser zu drücken.

Collagen haben hierbei ausgedient – sie geben einfach zu wenig bis gar nichts von der Szenerie und der Atmosphäre wieder, als der Wholecar im Verkehr war. Ein Gesamtfoto, auf einer Brücke oder bei der Einfahrt in einen Bahnhof, schafft das. Es schafft Distanz zum Piece und gibt dem Betrachter den nötigen Raum, um das Piece und dessen Kontext auf sich wirken zu lassen.

the train, finding out the first departure on the timetable, which is the sunny side, from which side could we get good flicks ... So many things have to be considered, at least, from a semi prepared writer; and in the end the whole car has to look good, too.

If the action turned out well then the story will continue. The job is not done before there is a good photograph. That is hard to get and it can take more work than the whole car itself. For the prospect of a good flick one has to do a lot sometimes. Cutting down disturbing bushes or trees at bridges, getting access to houses or their roofs or simply waiting for hours in the same place only to push the button at the right time. Put together photographs are a thing of the past. They do not have any atmosphere of the whole car in service. A photograph with the entire artwork crossing a bridge or while entering the station does that. It creates a distance to the piece and gives the spectator sufficient space to receive an impression of the piece and its context.

But all this work for the short pleasure of seeing the whole car in service and that only through the eyes of a lens? In most of the cases a whole car immediately disappears in the buff. One has to learn to live with an early expiry date.

The fascination of a whole car is not as trivial as just seeing your own name in BIG letters. Very often a whole car is the only logical size for an existing idea. It is the biggest space for an object and all disturbing colours as well as doors and windows disappear under a layer of paint.

Popsprayer



Zum Fahrplanwechsel 2010/2011 wurde 614 005, und damit der letzte nicht verkehrsrote Zug der DB Regio, endgültig abgestellt.

Due to the timetable change 2010/2011, the 614 005, the last train of DB Regio that was not traffic red, was finally pulled out of service.

Ab dem Jahr 1970 experimentierte die damalige Deutsche Bundesbahn unter anderem an den neu beschafften Triebwagen der Baureihe 420 und 614 mit einer zeitgemäßerer Lackierung ihrer Züge; den sogenannten Popfarben. Während der Wagenkasten in der Grundfarbe Kieselgrau gehalten wurde, wurden die Fensterbänder – entsprechend ihres Einsatzgebietes – jeweils in Purpurrot, Kobaltblau oder Blutorange lackiert.

Der VT 614 005 wurde im Jahr 1973 in Uerdingen gebaut und fährt/fuhr planmäßig im Raum Nürnberg; zum Fahrplanwechsel 2009/2010 wurde er abgestellt, um postum reaktiviert und als Reservefahrzeug wieder eingesetzt zu werden.

Warum sich ausgerechnet dieser Triebwagen als einziger Zug der DB erfolgreich an drei zwischenzeitlich eingeführten Farbschemas vorbei mogeln und sein extravagantes Farbleid über 37 Jahre behalten konnte, bleibt verborgen.

Das sonntägige Eisenbahnfest in Osnabrück, zu dem auch 614 005 für Sonderfahrten geladen wurde, war eine willkommene Chance, das renitente Unikat aus der Nähe begutachten zu können.

Wir kamen eine Nacht früher ...

Das hell erleuchtete Bahngelände war gefüllt mit gepflegten Exponaten und Museumszügen, zwei Wachleute fortgeschritteneren Alters liefen einsam ihre Runden.

Unser Zug stand auf dem Ausstellungsgelände zwischen mehreren Schlafwagen abgestellt, in denen zu allem Überfluss noch dutzende Bahner schliefen. Für ein paar Minuten Druckbedampfung berechenbar. Berechenbar war auch, dass sich die Bahnfreunde eine solche Dreistigkeit nicht bieten lassen und alles tun würden, um uns nachträglich den vermeintlichen Triumph zu nehmen. Denn fahren lassen mussten sie den Zug zweifelsohne. Zu unserem Amusement griffen sie in ihrer destruktiven Hilflosigkeit mal wieder zu ihrer schärfsten Waffe: einer Rolle Klebeband.

Am folgenden Tag gab es auf dem Veranstaltungsgelände nur ein Thema, diese »Pottsäue, die den schönen 614 005 zugesaut haben!«

Eigentlich ja »Top-Säue«. Oder »Pop-Säue«?

From 1970 on, the now deceased Deutsche Bahn experimented with a modern colour scheme for their trains, the so-called pop-colours. Among other models, they used the brandnew trains of the 420 and 614 series. While the main body of the train was painted pebblegrey, the strips around the windows were painted – according to their service area – red purple, cobalt blue or blood orange.

VT 614 005 was built in 1973 in Uerdingen and ran in the area of Nuremberg. The train was pulled out of service due to the change of the timetable 2009/2010. It was posthumously reactivated as a substitute train.

It will always remain a secret, why only this train could keep its extraordinary appearance for 37 years and successfully escaped the three colour schemes that the DB introduced in the meantime.

The railway convention in Osnabrück, for which the 614 005 was also invited, was a welcome opportunity to check the unique sample from close quarters.

We arrived a night earlier ...

The bright train area was full with nice models and antique trains. Two guards, who past their best days, were on the beat.

Our train was standing in the exhibition area in between several sleeping cars. To increase the fun factor they were full of rail trainspotters. Still calculable for some minutes of aerosol art. Also calculable was that the rail enthusiasts would not tolerate such a diabolical act of vandalism and would do everything to take away the triumph from us. Because the train had to run for sure. In their destructive helplessness and to our great amusement they used the hardest weapon they had: a roll of sticky tape.

There was only one topic on the convention the next day: »Those bloody potpigs destroyed the beautiful 614 005!«

Actually it were the »top-pigs«. Or the »pop-pigs«?

