

NEIL YOUNG

Ein Hippie-Traum

*Aus dem Englischen von Stefanie Jacobs,
Michael Kellner und Hans-Ulrich Möhring*



Kiepenheuer
& Witsch



Verlag Kiepenheuer & Witsch, FSC® N001512

1. Auflage 2012

© 2012 by Neil Young

Die Originalausgabe erschien 2012 unter dem Titel *Waging Heavy Peace* bei Blue Rider Press, a division of Penguin Group (USA) Inc., New York.

All rights reserved including the right of reproduction in whole or in part in any form.

This edition published by arrangement with Blue Rider Press, a member of Penguin Group (USA), Inc.

Das Zitat auf S. 331 stammt aus *Shakry* von Neil Young und Jimmy McDonough. Copyright © 2002 by James McDonough and Neil Young. Mit freundlicher Genehmigung von Villard Books, a division of Random House, Inc.

Aus dem Englischen von Stefanie Jacobs, Michael Kellner und Hans-Ulrich Möhring

Copyright für die deutsche Ausgabe

© 2012, Verlag Kiepenheuer & Witsch, Köln

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche

Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Umschlaggestaltung: Rudolf Linn, Köln,

basierend auf dem Originalumschlag von Gregg Kulick

Umschlagmotiv vorne: © Platon / Trunck Archives

Umschlagmotiv hinten: © 1967 Paul McCartney /

Photografin: Linda McCartney

Gesetzt aus der Aldus

Satz: Buch-Werkstatt GmbH, Bad Aibling

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

ISBN 978-3-462-04477-5



1. Kapitel

Broken Arrow Ranch, Frühjahr 2011: Die Familie Young – Vater Neil, Mutter Pegi und die Kinder Amber und Ben

Ich zog das Klebeband von der Pappschachtel. Um meine Füße verteilt lag das Geschenkpapier. Ben sah vom Rollstuhl aus zu, Amber und Pegi saßen rechts und links von mir. Vorsichtig hob ich den schweren Inhalt aus der Schachtel. Er war noch einmal extra in Geschenkpapier und in eine Schicht aus fünf Millimeter dicker Schaumstoffolie gewickelt: eine Rangierlokomotive mit handgemalten Lionel-Schriftzügen. Aber seltsam, es war keine herkömmliche Lionel. Es musste eine Art Prototyp sein. In der Schachtel lag auch ein maschinengeschriebenes Dokument von Lenny Carparelli, einem der unzähligen Italoamerikaner, die in irgendeiner Weise mit der Geschichte von Lionel verbunden sind. Ich halte immer noch einen kleinen Anteil an dem Unternehmen. Ich las das Schreiben. Das Modell stammte von der General Models Corporation. Es war eine wunderschöne Rangierlokomotive und tatsächlich der Prototyp, nach dem Lionel sein eigenes Modell entworfen hatte. Wie aus dem Brief hervorging, geschah das zu einer Zeit, als Unternehmensklagen und Betriebsgeheimnisse noch nicht in die letzten Winkel von Kreativität und Design eingedrungen waren.

Pegi schenkt mir immer Lionel-Sammlerstücke zu Weihnachten, und ich besitze inzwischen eine umfangreiche Raritätensamm-

lung, die ich neben meiner riesigen Eisenbahnlandschaft stolz in Glasvitriinen präsentiere. Es ist keine normale Eisenbahnlandschaft: Redwood-Stümpfe stellen die Berge dar und Moos die Wiesen. Die Eisenbahn macht gerade harte Zeiten durch. Es ist alles vertrocknet. Die Gleisarbeiten, für die früher in meiner Fantasie Trupps unermüdlich schuftender chinesischer Arbeiter zuständig waren, ruhen vollständig. Heute rollen teure, bis ins kleinste Detail wirklichkeitsgetreue Lionel-Dampflokomotiven aus China über meine Schienen. Meine Eisenbahn ist selbst eine historische Anlage, denn hier wurden in vielen Entwicklungsschritten Lionels elektronische Zugsteuerungs- und Audiosysteme von Grund auf konzipiert und gebaut, sodann die Prototypen getestet und die Software geschrieben, erprobt, umgeschrieben und erneut getestet. Es war eine irre Zeit. Alles begann mit Ben Young.

Ben kam mit Tetraplegie zur Welt, und ich hatte damals gerade meine Liebe zu Modelleisenbahnen wiederentdeckt, die mir schon als Kind Spaß gemacht hatten. Für Ben und mich war der Bau der Eisenbahnlandschaft ein tolles Erlebnis und eine unserer glücklichsten gemeinsamen Zeiten. Ben lag noch in der Wiege, als die »chinesischen Arbeiter« zu Tausenden Tag und Nacht in endloser Schufterei die Gleise verlegten. Er sah uns beim Arbeiten zu. Nach Monaten war es dann endlich so weit – die ersten Züge konnten fahren, und später dachte ich mir ein Bediensystem aus, das mithilfe eines großen roten Knopfs funktionierte, den Ben mit der Hand betätigen konnte. Das war zwar ungeheuer aufwendig, aber es gab ihm sehr viel, das Zusammenspiel von Ursache und Wirkung direkt vor sich zu sehen. Es stärkte Ben.

Aber das ist jetzt dreiunddreißig Jahre her, und nun stehe ich hier mit einer Flasche Glasreiniger und putze die Türen der Vitriinen, in denen ich für jedermann sichtbar meine kostbaren Lionel-Besitztümer hüte. Nicht dass irgendjemand je hierher käme. Die Besucher lassen sich an einer Hand abzählen. Eigentlich bedauerlich, wenn man bedenkt, wie viel Zeit und Mühe in die Anlage fließen. Die ganze Anlage und ihre Streckenführung vermitteln eine

Art Zen-Erfahrung. Durch sie kann ich das Chaos, die Songs, die Menschen und die Gefühle aus meiner Kindheit sortieren, die mich noch heute verfolgen. Nicht auf negative Art und Weise, aber auch nicht auf vollkommen positive. Manchmal stapeln sich monatelang überall Kisten, und auf entgleisten Zügen sammelt sich der Staub. Auf wundersame Weise tauche ich dann wieder auf, putze und räume, arbeite stundenlang an jedem kleinen Detail, damit alles wieder perfekt läuft. Offenbar setzt das zeitgleich andere kreative Prozesse in Gang.

Eines Tages bekam ich in meinem Eisenbahnschuppen Besuch von David Crosby und Graham Nash, während der Aufnahme von *American Dream*, die zum Großteil auf meiner Ranch in Plywood Digital entstand, einer zum Aufnahmestudio umgebauten Scheune. Draußen stand ein Lkw voller Aufnahmetechnik, und wir arbeiteten an mehreren neuen Songs. Es war für uns alle aufregend, wieder zusammen zu spielen. Crosby war erst seit Kurzem wieder clean und erholte sich von seiner Freebase-Abhängigkeit, außerdem war er gerade aus dem Gefängnis entlassen worden, nach irgendeiner Sache mit einer geladenen Waffe in Texas, und er brauchte zwischen den Takes öfter mal ein Schläfchen. Er war körperlich immer noch ziemlich mitgenommen, aber er gab sein Bestes, weil er die Band und die Musik so liebte. Ich kenne niemanden, der mit mehr Herzblut Musik macht als David Crosby. Er und Graham Nash sind seit Jahren beste Freunde, gehen gemeinsam durch dick und dünn, und wenn sie zusammen singen, spürt man die Tiefe ihrer langen Beziehung.

Sie lernten sich bei den Hollies und den Byrds kennen, zwei bedeutenden Bands in der Geschichte des Rock 'n' Roll, und kamen um 1970 herum mit Stephen Stills zu Crosby, Stills & Nash zusammen. Die erste Platte von CSN ist ein Kunstwerk. Sie definierte einen Klang, der jahrelang von anderen Gruppen nachgeahmt wurde, und auch wenn manche von ihnen größeren kommerziellen Erfolg genossen, ist das Bahnbrechende jenes ersten CSN-Albums unverkennbar. Stephen spielte damals die meisten Instrumente

selbst, indem er in der Nacht sämtliche Parts mit Dallas Taylor, dem Schlagzeuger, und Graham zusammen per Overdub einspielte. Stephen hatte in den Jahren unmittelbar zuvor mit Buffalo Springfield so viel vorgehabt – produzieren, schreiben, die Harmonien arrangieren und auch mehr Gitarre spielen –, und jetzt bei CSN bekam er erstmals die Gelegenheit, seiner Kreativität freien Lauf zu lassen, und das ließ er sich nicht zweimal sagen. Aber dazu komme ich noch ...

Jedenfalls sah ich, wie David in eins meiner Eisenbahnzimmer voller Schienenfahrzeuge schaute und Graham mit einem Seitenblick bedeutete: *Der Typ ist ja völlig durchgeknallt. Der hat sie nicht mehr alle. Guck dir diese Besessenheit an.* Ich tat es achselzuckend ab. Ich brauche das. Für mich ist es ein Weg zurück.

Wie dem auch sei, jetzt poliere ich die Scheibe einer meiner Vitrinen, in denen meine Sammlung steht. Das Glas ist blitzblank und sauber, und ich stehe hier ganz allein und bewundere die schönen Lionel-Modelle, allesamt perfekt angeordnet in einer Reihenfolge, die nur ich verstehe.

Ich gehe aus dem Schuppen und etwa fünfzig Meter weiter zu Feelgood's, meiner Garage. Feelgood's ist vollgestopft mit meinen Verstärkern, größtenteils alte Fender, aber auch ein paar Magnatones, Marshalls und der eine oder andere Gibson. Ich erinnere mich heute noch an meinen ersten Fender-Verstärker: Ich hatte ihn von meiner Mutter geschenkt bekommen. Sie hat meine Musik immer gefördert. Es war ein Piggyback-Modell, das auf dem Lautsprechergehäuse stand. Aus zwei Zehn-Inch-Lautsprechern kam der röhrende Klang des kleinsten Piggyback-Verstärkers, den Fender je gebaut hat. Aber für mich war er riesig. Davor hatte ich einen Ampeg Echo Twin. Ich träumte in der Schule immer von Verstärkern und Bühnenaufbauten, zeichnete Diagramme und Bühnenpläne. In manchen Fächern war ich nicht besonders gut.

In Feelgood's stehen auch meine Autos. Ich habe ein Faible für Transportmittel. Autos, Boote, Züge. Reisen. Ich bin gern unterwegs. Als ich einmal mit zweiundzwanzig oder dreiundzwan-

zig in LA die Straße entlangschlenderte, entdeckte ich einen Laden namens Al Axelrod's. Es war eine Autowerkstatt. Aus der Garage ragte das Heck eines roten Cabrios, das ich als 53er oder 54er Buick erkannte. Als ich klein war, wohnte nicht weit von uns in Peterborough, Ohio, ein Freund meines Vaters, der Schriftsteller Robertson Davies. An Weihnachten besuchten wir ihn immer, es wurde gefeiert, und wir spielten Scharade. Er hatte eine ganze Handvoll Töchter, sehr aufregend. Jedenfalls hatte der auch einen Buick Baujahr 54. Er war nagelneu und beeindruckte mich zutiefst, die elegante Form von Kühlergrill und Hecklichtern und diese Art Knick oder Welle an den Seiten, die an den Hinterrädern begann und durch einen Chromstreifen betont wurde. Nur Buicks hatten sie.

Ich ging also zu Al Axelrod's hinein und sah meinen ersten Buick Skylark. Er hat mich echt umgehauen. Dieses Modell wurde nur etwa 1690-mal gebaut! Man hatte das Dach ein paar Inch tiefer gesetzt, ungefähr zur selben Zeit, als GM mit dem Eldorado und der Corvette herauskam. Ich war daraufhin jahrelang auf der Suche nach einem Skylark, bis John McKeig schließlich in einer Karosseriewerkstatt in Pleasanton, California, einen fand. John war Vietnam-Veteran und kümmerte sich um meine Autos. Er hatte ein Händchen für Karosserien und Lacke. Nachdem er mir einmal etwas repariert hatte, stellte ich ihn an, damit er die fünf- unddreißig Wagen in Schuss hielt, die ich mir bis dahin zugelegt hatte, allesamt ausgefallene Sammlerstücke. Die meisten stammten aus den Fünfzigern, viele Cadillacs. Ihr technischer Zustand kümmerte mich wenig, als ich sie kaufte, ich war nur auf die einzigartigen Formen aus. (Das erwies sich als großer Fehler, denn die meisten liefen nicht gut und mussten teuer und zeitaufwendig instand gesetzt werden. Es wäre besser und preisgünstiger gewesen, nur Originalmodelle in Top-Zustand zu kaufen.) Jedenfalls verkaufte ich nach jahrelangem Sammeln viele davon und behielt nur die guten. Die meisten standen hier in Feelgood's. Das Prunkstück meiner Sammlung ist ein 1953er Buick Skylark, der, den

John damals aufgetrieben hat, Karosserienummer 1. Der erste, der je gebaut wurde. Das ist meine Perle.

Nun sitze ich also hier in Feelgood's und schreibe, mit Blick auf meine Wagen und einen Konferenztisch samt Whiteboard. Morgen findet das große Treffen mit Alex statt, der den neuen Eigentümer meiner Plattenfirma WMG vertritt, Len Blavatnik. Grund für dieses Treffen ist mein neu gegründetes Unternehmen PureTone. So heißt es zumindest diese Woche. Es steht noch ganz am Anfang, und wir ändern ab und zu den Namen. PureTone zielt darauf ab, meine eigene Kunstform vor dem Qualitätsverlust zu bewahren, der meiner Meinung nach der eigentliche Grund für den Rückgang der Verkaufszahlen und letztlich für den Bedeutungsverlust der Musik innerhalb der Popkultur ist. Mit dem Aufstieg der neuen Online-Musikhändler wie iTunes ging die Qualität den Bach runter. Eine MP3-Datei enthält nur etwa fünf Prozent der Daten einer PureTone-Datei oder selbst einer Vinylplatte. Ich habe vor, einen tragbaren Player zu entwickeln und ein entsprechendes Online-Vertriebsmodell auf die Beine zu stellen; beides zusammen soll eine qualitative Alternative zu MP3s darstellen und gleichzeitig den Komfort bieten, den der Verbraucher heute erwartet. Dieses neue Modell soll die Seele der Musikindustrie mit der Technologie von Silicon Valley vereinen, und voranbringen sollen es die Künstler. Ich habe mir das Ziel gesetzt, eine Kunstform wieder nach oben zu bringen und die Kunst als solche zu bewahren, im Dienste der Musikfreunde.

Morgen ist der große Tag – ich muss meine Ideen präsentieren und gehe noch einmal den Ansatz durch, den ich mir zusammen mit Mark Goldstein überlegt habe, einem Start-up-Spezialisten und Kandidaten für die PureTone-Geschäftsführung. Ich kenne ihn über Freunde aus der Silicon-Valley-Community, hochintelligente und sehr erfolgreiche Leute. Im Gegensatz zu mir beherrschen sie die Kunst, ihre Ideen zu Geld zu machen. Ich habe große Ideen und wenig Kohle, um sie umzusetzen. Aber ich will mich nicht beklagen. Es kommt mir nicht aufs Geld an, sondern darauf, etwas rich-

tig und effizient zu tun. Ich will einfach nur, dass diese Sache gelingt, unbedingt.

Es gefällt mir nicht, was mit der Tonqualität der Musik passiert ist. Es bleibt kaum noch Tiefe oder Gefühl, und das Musikhören gibt den Menschen nicht mehr das, was sie brauchen, deshalb geht die Musik zugrunde. So weit meine Theorie. Und weil mir das Aufnehmen von allen kreativen Tätigkeiten die liebste ist (neben dem Songschreiben und Spielen), tut das wirklich in der Seele weh. Ich möchte etwas daran ändern. Deshalb muss ich unbedingt meine Gedanken ordnen, diesen Herrn morgen beeindrucken und für dieses Projekt finanzielle Unterstützung bekommen, die es sicher gebrauchen kann.

Mr. Skylark ist hier bei mir.





2. Kapitel

Kalifornien, 2011

Nicht, dass es groß was zu bedeuten hätte, aber ich habe vor Kurzem mit dem Rauchen und Trinken aufgehört.

Seit ich achtzehn war, war ich nicht mehr so bodenständig wie jetzt. Stellt sich nun allerdings die große Frage, ob ich so überhaupt noch Songs schreiben kann. Bisher habe ich keine neuen geschrieben, obwohl es einen großen Teil meines Lebens ausmacht. Natürlich bin ich jetzt fünfundsechzig, das Schreiben geht mir vielleicht nicht mehr ganz so leicht von der Hand wie früher, aber andererseits schreibe ich ja dieses Buch. Wir nehmen das später noch einmal genauer unter die Lupe. Mal sehen, wie es so läuft.

Mein Arzt meinte, ich solle lieber kein Gras mehr rauchen, weil er in meinem Gehirn erste Anzeichen irgendeiner Veränderung sieht, und ich höre auf ihn. Mein Dad war ein toller Schriftsteller und wurde mit fünfundsiebzig wegen Demenz unzurechnungsfähig, deshalb bin ich auf der Hut. Als ich mit dem Grasrauchen aufhörte, ließ ich auch gleich das Trinken sein, denn ich hatte noch nie auf beides gleichzeitig verzichtet und dachte mir, es wäre sicher nett, mich mal wieder selbst kennenzulernen. Als meine Tochter vor

*Mit Crazy Horse 1975 am Malibu Beach. Von links nach rechts:
Ralph Molina, Billy Talbot, Frank »Poncho« Sampetro.*

ein paar Jahren mit dem Trinken aufhörte, gab sie unserer Familie ein eindrucksvolles Beispiel. Ich genieße das Leben mit meiner Frau Pegi und den Kindern, und ich will noch so viel wie möglich davon haben, aber ohne jemandem zur Last zu fallen.

Auch wenn ich schon eine Weile keine Songs mehr geschrieben habe, zähle ich hier einige auf, die mir viel bedeuten und mein Songwriting vielleicht geprägt haben: »Crazy Mama« von J.J. Cale, eine wunderbare Aufnahme. Der Song ist schlicht, wahr und direkt, und J.J. trägt ihn sehr natürlich vor. Er hat mich unheimlich beeinflusst mit seiner Art zu spielen. Sein Anschlag ist unbeschreiblich. Er macht mich sprachlos. »Like a Rolling Stone« von Bob Dylan ist noch genauso taufriisch wie an dem Tag, als ich es zum ersten Mal hörte – an jenen Nachmittag in Toronto erinnere ich mich wie gestern. Dieser Song hat mein Leben verändert. Die Poesie, die Haltung und die Stimmung sind in mich eingegangen. Ich habe sie absorbiert. »Be My Baby« von den Ronettes, diesen Klang werde ich immer lieben. Er wohnt in meiner Seele. Ronnie singt es so wunderbar. Der Groove, die wunderbar vollen Background-Vocals, das Stück selbst: alles aus einem Guss. Phil Spector ist genial. Jack Nitzsche ist genial. »Evergreen« von Roy Orbison, eine der schönsten Stimmungen, die je aufgenommen wurden. Ich habe immer noch Roys Stimme im Ohr und spüre die Liebe meiner Freundin. »Four Strong Winds« von Ian & Sylvia berührt mich jedes Mal. Ich trage es in meinem Herzen. Es enthält ein besonderes Gefühl. Ich liebe die Prärien, Kanada, mein Leben als Kanadier. Und natürlich liebe ich das Songschreiben, deshalb weiß ich, ich werde es eines Tages wieder tun.

Auch über Crazy Horse habe ich nachgedacht. Diese Band führt mich in kosmische Bereiche, zu denen ich mit anderen keinen Zugang habe. »Was willst du eigentlich bei Crazy Horse?«, wurde ich immer mal wieder gefragt. »Die können doch gar nicht spielen.« Die Antwort kennt nur der Wind. Sie bringen mich an andere Orte. Pegi hat gerade »I Don't Want to Talk About It« von Danny Whitten eingespielt, dem ursprünglichen Crazy-Horse-Gitarristen und

-Sänger, der auf »Early Daze« zu hören ist, ein Album mit Songs aus den Anfängen von Crazy Horse, die ich seit einiger Zeit zusammentrage. Danny stand mir künstlerisch in nichts nach, aber er starb Anfang der Siebziger an einer Überdosis Heroin. Immer wenn Pegi dieses Lied singt, werde ich wahnsinnig traurig. Sie singt es so wunderschön, mit einer Phrasierung, die mir das Herz bricht. Sie wird dem Song gerecht. Ihr seht, ich habe noch eine Rechnung mit Danny offen.

Ich arbeite seit ein paar Monaten an *Crazy Horse: The Early Daze* und sammle unveröffentlichte Aufnahmen, die eine Bandgeschichte erzählen, wie sie niemand sonst erzählen kann. Crazy Horse, Anfang 1969 von Danny Whitten, Ralph Molina, Billy Talbot und mir gegründet, spielt heute, im Jahr 2011, immer noch zusammen. Die Arbeit an dieser *Early-Daze*-Platte ist wunderbar. Ich fühle mich gut dabei. Ich habe Ralphie davon vorgeschwärmt, unserem Drummer, und auch er erinnerte sich an viele Aufnahmen, die nie jemand zu hören bekommen hatte. Das wird sich bald ändern. Er war sehr aufgeregt. Ich muss es einfach vollenden. Oder zumindest auf den Weg bringen. Ich werde es in die Hand nehmen.

Danny ist auf diesen frühen Stücken dauernd zu hören. Er fehlt mir immer noch. Er wäre einer der ganz Großen geworden, mit ihm hätten wir wirklich Geschichte geschrieben. Ich hätte es ihm sehr gewünscht, aber diese Platte wird einiges wiedergutmachen. Nach Dannys Tod war ich am Boden zerstört, aber ich wurde für eine laufende Tour gebucht, die 1973er »Time-Fades-Away«-Tournee mit Jack Nitzsche, Kenny Buttrey, Tim Drummond und Ben Keith. Sie ging weiter, jetzt mit mir. Eigentlich hatte Danny die Tour zu Ende spielen sollen. Jetzt sind nur noch Tim und ich übrig.

Zurück zu Crazy Horse. 1974, nach Dannys Tod, stellte mir unser Bassist Billy Talbot Poncho Sampedro vor, und mit Poncho an der Gitarre waren Crazy Horse wieder komplett. Es war eine andere Band, auf neue Weise großartig. Man muss es Poncho wirklich zugutehalten, dass er nie versucht hat, irgendjemanden zu kopieren.

Er war einfach Poncho. Das war eine echt gute Einstellung, durch die wir uns selbst treu bleiben konnten, neue Stücke aufgreifen und uns weiterentwickeln. Genau das taten wir, mit *Zuma*, *American Stars 'n Bars* und *Rust Never Sleeps*. Wir sind eine hervorragende Live-Band, und Crazy Horse bedeutet mir den Himmel. Wenn ich doch nur ein paar neue Songs hätte ... irgendetwas Neues, um wieder dorthin zu kommen.

Alte Songs wieder aufzuwärmen, funktioniert nicht besonders gut. Frisches Blut, das brauchen die Horse. Deshalb habe ich einen Plan: Crazy Horse im White House. Wir treffen uns auf meiner Ranch in den Wäldern von Corte Madera Creek im großen White House, einem ausgedehnten Bungalow im Ranch-Stil aus weiß gestrichenem Redwood. Seit ich diesen Teil des Grundstücks 1972 gekauft habe, fand dort so ziemlich alles statt, was mit Musik zu tun hat. (Nicht zu verwechseln mit dem kleinen White House, einer Behausung für die Arbeiter damals auf der alten Ranch, in dem ich heute Besucher unterbringe, die an Musikprojekten oder anderen Sachen arbeiten.) Der Plan: Wir richten uns dort ein und nehmen auf, halten das Equipment etwa ein Jahr lang startbereit, bis wir eine tolle Platte zusammenhaben. Wir spielen und spielen einfach nur, bis die Muse in unseren Kreis zurückkehrt. Ganz sachte. Ohne Suchen. Ohne Arbeit. Ohne Experimente. Wir öffnen uns einfach für den *spirit*, aber ohne Gier. Dann wird sich ja zeigen, wie weit es mit meiner Bodenständigkeit her ist.

Ich will mit unserer alten Aufnahmekonsole arbeiten, auch bekannt als »Green Board« (meiner Ansicht nach das beste Mischpult aller Zeiten), und achtpurig auf 2-Zoll-Tonband aufnehmen, um den fettesten analogen Klang zu bekommen, den man kriegen kann. Das Green Board steckt voller Geschichte. *Pet Sounds* und *Heroes and Villains* von den Beach Boys, *Disraeli Gears* von Cream, das Monterey Pop Festival und Wilson Pickett, all das wurde mit dem Green Board aufgezeichnet. Nebenher lassen wir Pro Tools laufen, einfach um moderne Technik zu haben, mit der wir Fehler ausbügeln können, aber ich will diesen alten Röhren-Sound. Ich bin ver-

rückt nach den Röhren, nach ihren elektrochemischen Reaktionen, die den Klang erzeugen. Ich glaube, das wird Spaß machen und funktionieren, am besten, ich bringe die Sache heute noch in die Gänge. Ich halte euch auf dem Laufenden.

Diese Crazy-Horse-Aufnahme soll das erste PureTone-Release werden. Das wäre wirklich genial. Man erlebt Musik heute ja ganz anders als früher. Sie hat nicht mehr denselben Stellenwert innerhalb der Kultur. Ich glaube, das hat eine Menge mit der Klangqualität zu tun, deshalb will ich das mit PureTone angehen. Die Musik ist nicht das Problem, sondern der Klang.

Vor Jahren legten wir immer Azetatplatten auf (Referenzplatten, die nur wenige Male abgespielt werden konnten), um uns anzuhören, was wir im Studio fabriziert hatten. Unser Gehör war darauf ausgelegt. Das Gefühl war sofort da, und ab ging's in die spirituelle Welt – hören, fühlen, die Klangwellen aufnehmen. Das war eine Wahnsinnszeit. Sie ist vorbei, aber wenn Klangqualität wieder unter die Haut geht, könnten wir sie zurückholen.

Musik wird heute als ein Unterhaltungsmedium präsentiert, wie ein Spiel, aber ohne die volle Audioqualität. Sie ist eher eine Art lässiger Zeitvertreib oder ein Spielzeug, keine Botschaft an die Seele. So ändern sich die Zeiten.

Ich werde also wieder Musik machen. Das ist der Plan. Wieder ran an die Musik. Also los. Sie war immer gut zu mir. Ich will sie einfach fühlen. Sie in meinem Körper spüren und Texte singen, zu denen ich mir in langen Instrumentalpassagen, in die mich nur Horse hineinragen kann, die Seele aus dem Leib spielen will. Ich brauche das einfach. Einmal, als wir im Studio gerade etwas aufnahmen, traf ich Ralphs Blick. Für einen Moment war er in purer Ekstase; wir hatten Blickkontakt, und ich habe dieses Gefühl nie vergessen. Es war, als würden wir mit einem Schlag die ganze Kraft von Horse spüren! Jetzt sagt Ralph immer: »Guck mich nicht an, wenn ich spiele.« Ich weiß warum. Er will nicht darüber nachdenken, wie er aussieht. Er will einfach spielen. Wir reiten also zusammen, aber wir reiten auch allein. Crazy Horse ist ein unbezähmbares Tier. Es

will spielen. Jeder, der einmal eine volle Horse-Dröhnung bekommen hat, weiß, wovon ich rede.

Wenn ich heute über Musik nachdenke, beeindruckt mich ihre Entwicklung, und wie wichtig ihre Geschichte dem Publikum geworden ist. Das Wissen über die Wurzeln des Rock und des R&B ist gefragter denn je. Einige dieser Stücke sind unvergänglich. Es waren magische Zeiten, und ich weiß, sie werden nie mehr wiederkehren. Aber wenn ich sie mit PureTone in ihrem ganzen unverfälschten Glanz wiederaufleben lassen kann, wird das für die Musikliebhaber von heute eine wahre Erleuchtung – diese Songs tatsächlich so zu hören, wie sie damals waren, als ihre ursprüngliche Resonanz ein Gefühl hervorbrachte, das die Herzen einer Generation berührte. Das rückt mit jedem Tag näher ...

Ich gehe noch einmal in meinen Eisenbahnschuppen; vielleicht kann ich die Zugentgleisung beheben, die meinen letzten Besuch beendete. Sollte nicht so schwer sein. Danach warte ich einfach mal ab, was da drin passiert. Vielleicht nehme ich meinen Computer mit und schreibe weiter. Auf diese Weise habe ich die Texte für *Greendale* geschrieben – ich habe mich einfach durch nichts abhalten lassen. Ich hatte immer und überall einen Block dabei und schrieb einfach, wenn mir etwas einfiel. Am Anfang war mir nicht klar, dass ich eine Geschichte schrieb, ich hielt es einfach nur für ein paar Songs mit denselben Figuren. Ich schnappe mir jetzt jedenfalls dieses Ding hier und gehe damit rüber.

Es ist jetzt Sommer und überall schwirren Insekten umher. Auf dem Weg zum Eisenbahnschuppen fällt mir auf, dass die Schwäne auf dem Teich vorm Haus gar keine Möglichkeit haben, schnell ins Wasser zurückzukommen, wenn sie an Land sind und einen Rotluchs, einen Puma, einen Kojoten oder irgendeine andere Gefahr bemerken. Wir haben in letzter Zeit ein paar von ihnen eingebüßt, und ich muss mich wirklich darum kümmern.

Die Entgleisung ist zwischen zwei Kreuzungsweichen passiert. An dieser Stelle laufen heute zwei Haupttrassen zu einer zusammen. Anfangs hatten die für mich schuftenden »chinesischen Arbeiter« zwei schön ausgetüftelte Bockbrücken über ein Anschlussgleis gebaut, das unter den beiden Hauptlinien hindurchlief. Als die Konstruktion Anfang der Achtziger durch ein Erdbeben zerstört wurde und schlechte Zeiten kamen, war die Eisenbahn nicht in der Lage, den Wiederaufbau zu finanzieren. Um den Betrieb wieder aufzunehmen und die entgangenen Einkünfte so schnell wie möglich wieder hereinzuholen, wurden die beiden Hauptlinien kurzerhand auf einer provisorischen Brücke zusammengelegt, auf der nun eine einzige Hauptlinie über das darunterliegende Anschlussgleis führt, das noch in Betrieb war. Das Ergebnis war ein Engpass, der so ursprünglich nicht vorgesehen war und folglich zum Schaulplatz mehr als einer Entgleisung mit nachfolgenden Sicherheitsüberprüfungen wurde.

Die Entgleisung war nicht ganz so leicht in den Griff zu bekommen, es dauerte über fünf Minuten. Um den Zug wieder zusammensetzen zu können, nachdem die entgleisten Wagen wieder auf den Schienen standen, mussten die beiden Weichen auf Handbetrieb umgestellt werden. Da ich einen Zug inzwischen allein nach Tastsinn und ohne hinzugucken wieder auf die Schienen setzen kann – das Ergebnis jahrelanger Erfahrung –, sparte ich mir wieder einmal eine Menge Zeit und bekam die Eisenbahn flott, ohne dass eine offizielle Inspektion nötig wurde.

Gerade noch mal so davongekommen, setze ich mich wieder hin und schreibe.



3. Kapitel

Jetzt muss ich euch erzählen, was gestern bei dem Treffen in Feelgood's passiert ist.

Ich bekam Besuch von dem Herrn, der den neuen WMG-Eigentümer vertritt, und ich habe ihn und meinen Partner Craig Kallman, Geschäftsführer von Atlantic Records, auf eine Spritztour in meinem 1978er Cadillac Eldorado mitgenommen und ihnen PureTone vorgespielt. Alex sollte verstehen, was wir da tun, und seinem Chef raten, diese Bemühungen zu finanzieren. Darauf kam es an, also gab ich mein Bestes. Zum Glück bemerkte er den Unterschied in der Klangqualität sofort. Ich war sehr froh, und Craig auch. Das hier ist echt wichtig. Musikgeschichte schreiben, unseren Klang zurückerobern und ihn den Massen zurückgeben, darum geht es. Schließlich ist die Technologie letzten Endes dazu da, die Lebensqualität zu verbessern.

Das hatte ich im Hinterkopf, als ich den Revealer vorführte, eine Funktion, mit der man PureTone mit datenärmeren Formaten wie CDs oder MP3s vergleichen kann. Plötzlich klopfte mir Craig ziemlich aufgeregt auf die Schulter. Als ich hochsah, merkte ich, dass ich auf Kollisionskurs mit einem anderen Wagen war! Ich konnte gerade noch bremsen und einen Frontalcrash vermeiden. Ich fuhr auf meiner Privatstraße und erwartete keinen Besuch, aber am Steuer des anderen Wagens saß die Frau des Catering-Kochs, den ich für dieses Treffen angeheuert hatte; sie brachte Barbecuesauce vorbei. Nachdem wir diese Episode überlebt hatten, sortierte ich mich neu und machte weiter mit der Vorführung.

Unser Geschäftsführungskandidat Mark hatte mir den Tipp gegeben, bei der Vorführung unbedingt auch mein Video zu zeigen, in dem diverse Musiker bei einer Fahrt in meinem PureTone-Eldorado Musik hören und begeistert vom Klang von PureTone erzählen. Tom Petty, Mike D von den Beastie Boys, Flea von den Red Hot Chili Peppers und Kid Rock, sie alle waren darin zu sehen, und auch Mumford & Sons und My Morning Jacket. Sie alle strichen die Vorteile von PureTone heraus und waren ehrlich begeistert von der Vorstellung, dass der Hörer tatsächlich dieselbe Qualität hört wie die Künstler im Studio bei der Aufnahme der Masters. Mark hatte mir geraten, Alex das Video auf dem iPad zu zeigen – auf demselben iPad, mit dem ich den PureTone-Player bediente. So würde man das im Silicon Valley machen. Und wir seien ja schließlich ein Silicon-Valley-Unternehmen, das die Musik der Künstler und die Plattenfirmen mit der Cloud zusammenbringt, um den Klang zu retten. Flink nahm ich das iPad aus der Halterung, rief das Video auf und startete es – *ab der Mitte!* Als ich meinen Fehler bemerkte, wechselte ich zum Hauptmenü und startete das Video von vorn – nur hatte ich diesmal den Ton abgestellt, weil ich den Lautstärkebutton mit dem für die Videoposition verwechselt hatte. Mr. Silicon Valley! War ich nicht cool?

Bis jetzt war diese Vorführung ein Reinform, aber ich bekam es schließlich doch noch hin. Gott sei Dank ist das Video echt gut und bringt eine starke Botschaft rüber. Alex meinte, es gefalle ihm sehr, und die ganze Idee schien wirklich einzuschlagen. Das wird die erste von vielen Episoden sein, die wir vor dem Launch von PureTone auf Facebook starten wollen, über einen Monat lang jeden Tag ein Video. Was für eine Vorführung! Wir wissen immer noch nicht, was Alex jetzt seinem Chef erzählt: investieren oder lieber die Finger davon lassen? Ein elender Businesskram, diese Start-up-Geschichte. Nichts für schwache Nerven.

Der nächste Tag. Ich sitze wieder in Feelgood's und warte auf das Treffen mit unserem neuen Partner WMG um drei Uhr, bei dem wir die Planung für PureTone vorantreiben wollen. Der Skylark sieht gut aus. Ich habe gerade andere Nummernschilder gekauft, alte kalifornische, die ich auf eBay gefunden habe. Ansonsten stehen in Feelgood's im Moment ein 47er Buick Roadmaster Estate Wagon Woodie, den ich 1970 auf die Ranch gebracht habe, eine Corvette Baujahr 54, die ich 1972 gekauft habe (in der ich damals erfuhr, dass Carrie, Zeke Youngs Mutter, schwanger ist), ein 57er Eldorado Biarritz Cabrio, den ich zusammen mit Pegi beim San Mateo County Fair Antique and Collector's Revival gekauft habe, und ein 57er Jensen 541, den ich 1975 in Fort Lauderdale erstanden habe, wo ich zusammen mit meinem alten Kumpel Roger Katz die *WN Ragland* restaurierte, meinen alten Segelschoner. Jeder Wagen erzählt eine Geschichte. Sie stecken voller schöner Erinnerungen. Mein letzter Kauf, ein 1963er Avanti, wird gerade in der Werkstatt für seinen Einzug in Feelgood's bereit gemacht. Irgendwann will ich zu jedem meiner Wagen eine Geschichte schreiben. Jedes Auto hat etwas zu erzählen.

Ich habe immer geglaubt, wenn man einen Wagen oder eine Gitarre kauft, kauft man die Erinnerungen, Gefühle und die Geschichte eines Menschen. Ich konnte immer einen Song daraus machen. Für einen neuen Song bin ich zu allem bereit ... Ein alter Wagen kann einen an neue Orte bringen. Eine alte Gitarre, na ja, das ist eine andere Geschichte.

Das Green Board steht fünf Meter neben mir hier in Feelgood's und sieht aus wie ein Museumsstück. Ich will es zu neuem Leben erwecken – und mich selbst mit ihm. Da sitze ich also hier und warte auf das Treffen, inmitten all dieser Dinge und der Geschichten, die an ihnen hängen. So ist mein Leben. Offenbar bin ich ein Materialist, dem das Leben leichter wird, wenn er sich irgendwie den Druck von der Seele schreiben kann.

Warten ist in den meisten Fällen nicht gerade meine Stärke. Ich kann sehr ungeduldig werden, wenn ich mich in etwas verbissen

habe. Ich mag es, wenn es vorangeht, aber man kann nicht alles spielen wie eine Gitarre. So viel steht fest. Als Musiker ist man in der Lage, sich Noten gefügig zu machen und auszudrücken, was in einem ist, ganz egal was. Vielleicht macht es mich deshalb so glücklich, zu spielen oder eine Platte zu machen. Ich kann es kaum abwarten, mit dem Green Board das nächste Album aufzunehmen. Ich liebe seinen Klang, und auch wenn ich im Moment noch keinen einzigen Song habe, noch nicht mal eine Idee, freue ich mich darauf, mit Musik etwas zum Ausdruck zu bringen. Dadurch, dass ich mich ab und zu von der Musik abwende und andere Sachen mache, bleibe auch ich wirklich dabei. Ich brauche die Abwechslung, damit ich das Erlebnis, an der Musik teilzuhaben, wirklich zu schätzen weiß. Allein beim Gedanken ans Spielen fühle ich mich schon ein Stück mehr wie zu Hause.

Meinem Freund Paul geht es genauso. Er liebt die Musik, aber er muss sich ab und zu von ihr abwenden, um sie in sich lebendig zu halten. Ohne Frage ein Balanceakt. Paul und ich sind befreundet, denn wir beide kannten und liebten Linda, die ich in den Anfangstagen von Buffalo Springfield kennenlernte. Linda, eine wunderbare Frau. Wir stehen immer noch ab und zu in Kontakt und reden über Musik oder was auch immer. Ich mag ihn sehr. Er spielte vor ein paar Jahren für uns beim Benefizkonzert für die Bridge School und war wirklich toll. Er erinnert mich an einen modernen Charlie Chaplin, seine Art sich zu bewegen und mit welcher Achtsamkeit er sich seiner Kunst widmet.

Nächste Woche findet eine große Konferenz zu LincVolt statt, einem weiteren meiner Projekte, an dem ich nun schon seit vier Jahren arbeite. Es geht darum, einen riesigen Wagen so umzurüsten, dass er möglichst energieeffizient fährt. Warum? Wenn das bei einem großen Auto funktioniert, kann man sich leicht vorstellen, was sich mit einem kleinen machen lässt. Und die Menschen in diesem Land leben auf großem Fuß. Sie wollen weite Entfernungen überwinden – Nordamerikas Straßen sind lang und schön. Die Landschaft ist göttlich. So ein Projekt mit einem großen Wagen

aufzuziehen, passt zum amerikanischen Wandergeist und bringt der Sache Aufmerksamkeit: Die Leute reden darüber – selbst wenn sie nichts von der Idee halten und sich ein Bein ausreißen, um dagegen zu argumentieren, habe ich Erfolg, denn es wird darüber geredet, wie man es besser machen könnte. Wie können wir uns von fossilen Brennstoffen unabhängig machen? Indem wir sie nicht verwenden, und zwar so, dass es Aufsehen erregt.

Das ist ein Grund, warum der LincVolt mit Ethanol läuft. O Gott. *Ethanol?* Ich habe so viel Schlechtes über diesen Kraftstoff gehört. Er benötigt riesige Ackerflächen und verdrängt die Nahrungsmittelproduktion. Falsch! Über Ethanol wird viel Quatsch verbreitet. Ethanol verdrängt nicht die Produktion unserer Lebensmittel. Die Menge an Mais, die wir zur Ernährung benötigen, ist seit Jahren in etwa gleich. Sie stagniert. Ethanol wird aus Mais gewonnen, ja, aber deswegen haben wir nicht weniger Nahrung. Und auch nicht weniger Viehfutter. Ethanolversorger wie POET in South Dakota stellen aus den Abfällen der Ethanolproduktion sogar Tierfutter her. Ich selbst habe mit Ethanol einen anderen Weg eingeschlagen. Der LincVolt läuft mit Zellulose-Ethanol, gewonnen aus Biomasse – und davon haben wir auf diesem Kontinent eine Menge. Wir könnten was Sinnvolles daraus machen.

Schon Henry Ford war fasziniert von den Möglichkeiten. Beim Recherchieren stieß ich neulich auf einen Aufsatz von Bill Kovarik, Wissenschaftler an der Radford University: »Henry Ford, Charles Kettering und der ›Treibstoff der Zukunft‹«. Hier meine eigene Version, zum Teil von Kovariks prägender Arbeit hergeleitet. Sie heißt: »LincVolt und das Vermächtnis von Henry Ford«.

Als Henry Ford Anfang des 20. Jahrhunderts über die Zukunft nachdachte, stand er dem Elektroauto durchaus offen gegenüber. Im Laufe der Zeit kündigte die Presse Fords Elektroauto erst für 1915, dann schließlich für 1916 an. Die Details variierten: Es sollte zwischen \$500 und \$750 kosten (entspricht heute zwischen \$10000 und \$15000) und

mit einer Aufladung fünfzig bis hundert Meilen weit fahren. In einem Interview mit Automobile Topics im Mai 1914 gab Thomas Edison, Henry Fords Freund und Geschäftspartner, noch keinerlei Details preis: »Mr. Henry Ford entwickelt derzeit die Pläne für das Werkzeug, die Spezialmaschinen, die Fabrikgebäude und die Betriebsanlagen für den Bau dieses neuen Elektrofahrzeugs«, sagte Edison. »Es gibt im Detail noch so viel zu erledigen, dass wir uns nicht auf ein Datum festlegen können, wann das neue Elektroauto vom Band rollt. Aber Mr. Ford arbeitet ständig weiter daran, und er weiß, was er tut. Es wird also nicht mehr lange dauern.«

Wir werden nie erfahren, was aus Henry Fords Zukunftsvision geworden wäre, wenn sich sein Traum von Wagen, die mit Biokraftstoff betrieben werden, Anfang des 20. Jahrhunderts erfüllt hätte. Wie wäre es gewesen, wenn wir unsere Autos nicht mit Benzin betrieben hätten? Ein klassischer Lincoln Continental Cabrio, ursprünglich 1959 von Ford Motors gebaut, vermittelt vielleicht eine Ahnung davon. Auf eine 200KW-Antriebsmaschine und einen Ford Hybrid 2.5L-Atkinson-Motor umgerüstet, wäre der LincVolt vielleicht Henry Fords Traumauto gewesen. LincVolts Ford 2.5L wird mit E100-Ethanol oder E85-Ethanol aus Biomasse betrieben. Eine A123-Batterieeinheit speichert die Energie für vierzig geräuschlose Fahrmeilen. Der LincVolt Continental Electro-Cruiser, gebaut aus amerikanischen Teilen, wird Ende 2012 auf die Straßen kommen und Henry Fords Traum in vielerlei Hinsicht wahr werden lassen.

Doch da hört die Innovation noch nicht auf. In bester Tradition der benutzerfreundlichen Technologie wird der LincVolt mit PureTone ausgestattet sein, dem besten Audiosystem der Welt. Mit vollem Zugriff auf Cloud-basierte Bibliotheken mit Aufnahmen Ihrer Lieblingskünstler wird der LincVolt unvergleichlichen Hörgenuss bieten. PureTone SQS (Studio-Quality Sound) sorgt dafür, dass der Audioklang im LincVolt in

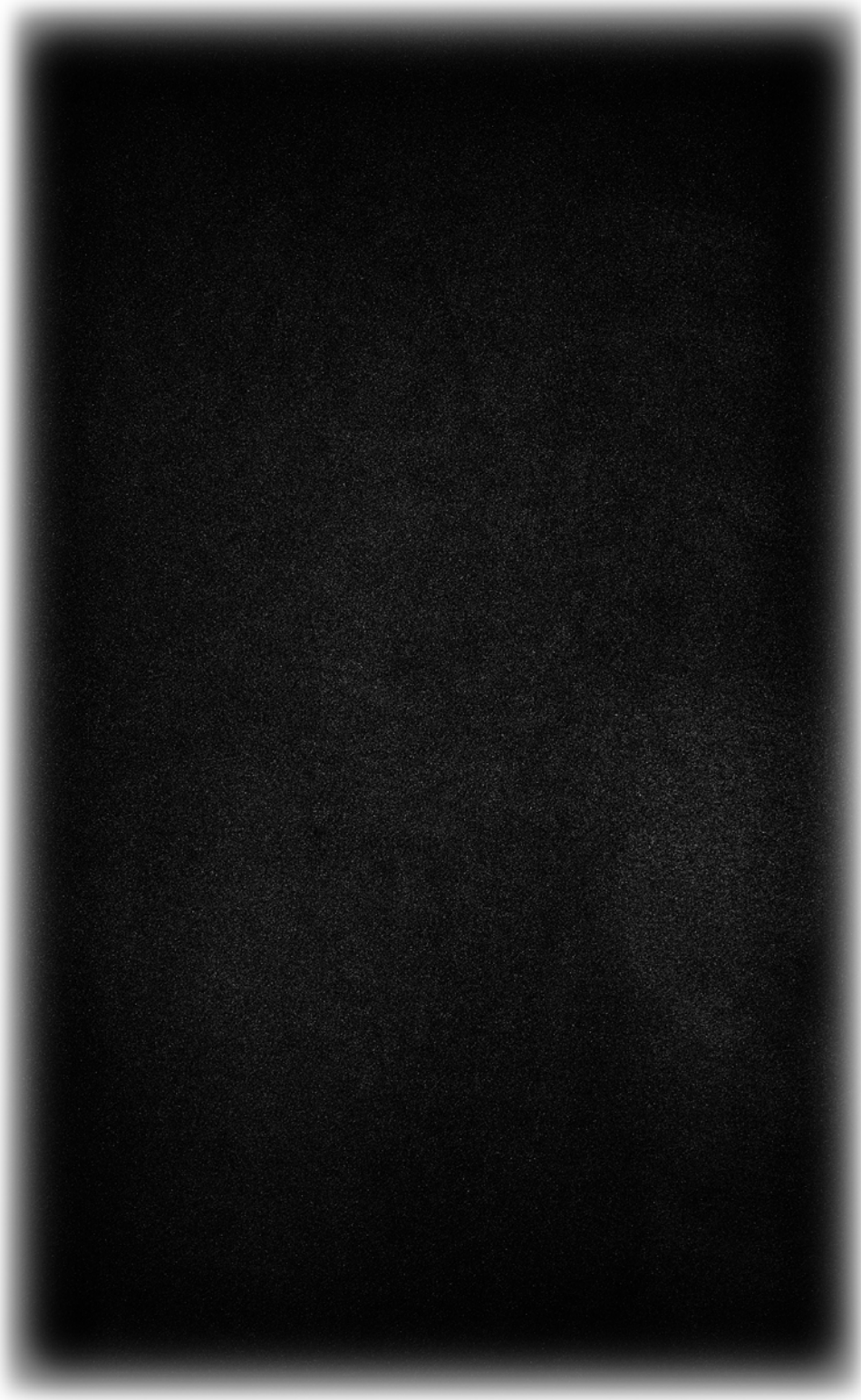
Qualität und digitaler Auflösung alles übertrifft, was je beim Fahren zu hören war.

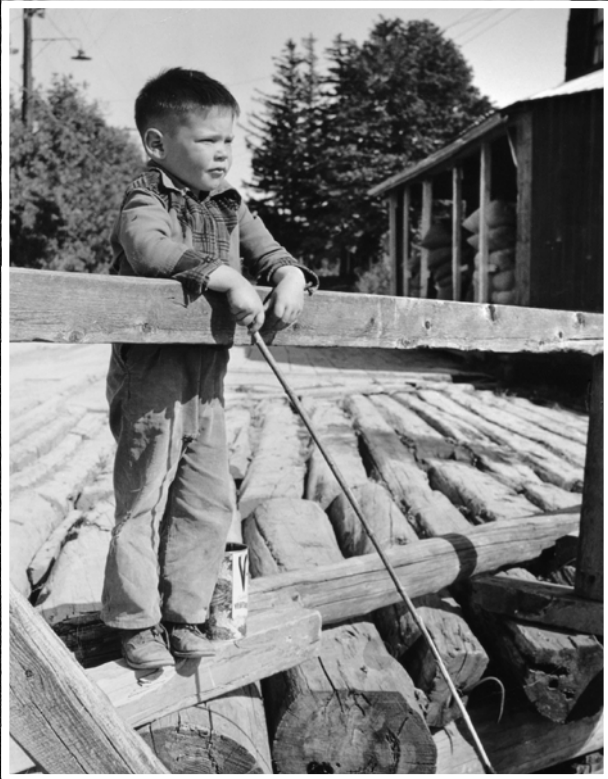
Bin ich ein Träumer? Ich schreibe andauernd Blogeinträge in dieser Art und hoffe, ich kann sie auf die eine oder andere Weise wahr machen. Im Moment lasse ich von AVL, einem Prototypenbauer für viele Autohersteller, den elektrischen Antrieb und die Steuerungen bauen, wobei Paul Perrone von Perrone Robotics unabhängig arbeitet, damit der LincVolt noch mehr Aufmerksamkeit auf sich zieht, und Roy Brizio von Brizio Street Rods bringt diesen Koloss von einem Entwurf in eine äußere Form. Das 1959er Lincoln Cabrio ist einer der größten Wagen, die je gebaut wurden; es ist knapp sechs Meter lang und wiegt mit meinen Veränderungen über zweieinhalb Tonnen. Es ist glasglatt und sehr leise, läuft pro Batterieladung etwa vierzig Meilen – ungefähr eine tägliche Pendelstrecke – und kann durch sein ethanolbetriebenes Generatorsystem unendlich weit fahren, ohne an eine Steckdose zu müssen, das Ergebnis jahrelangen Experimentierens in verschiedene Richtungen.

Diese Experimente haben mir nicht immer Spaß gemacht. Es war echt beschissen, mir auf einem Video anzusehen, wie um drei Uhr morgens eine Lagerhalle mit meinem Elektroauto darin abbrannte (mehr dazu später). Es war nicht leicht, aber wir haben einfach immer weiter experimentiert, weil wir wussten: Irgendwann wird sich eine Lösung auftun. Viele talentierte Menschen mussten zusammenkommen, um zu beweisen, dass es möglich ist, und jetzt wird der LincVolt gebaut und soll 2012 fertig werden. Irgendwann erzähle ich euch noch mehr von dieser Geschichte, zum Beispiel, wie oft ich nach Wichita fahren musste, wo der Wagen einen neuen Motor bekommen sollte, und dort auf etwas wartete, was nie passierte. Oder wie ich mit meinem guten Freund Larry Johnson einmal zwei Wochen lang sinnlos in Wichita herumhing. Wir hatten uns in San Jose sofort in den Zug gesetzt, als uns Johnathan Goodwin, der mit der Umrüstung beauftragte Automechaniker, versicherte, der LincVolt

warte startklar vor der Tür, sobald wir da sind. Ja, davon erzähle ich euch irgendwann mal ...

Es kann frustrierend sein und strapaziert die Nerven meiner Familie wohl aufs Äußerste, und es gibt auch keine Garantie für den Erfolg oder dafür, dass er anerkannt wird. Keine Ahnung, warum ich solche Sachen ausprobieren muss und dann so darin versinke und so besessen davon bin. Die Musik ist für mich eine ungeheure Befreiung von solchen Projekten.







4. Kapitel

Ontario

In meinem Zimmer in Omemee stand meine allererste Eisenbahnplatte. Sie war L-förmig, mit einer Marx-Eisenbahn, und mein Dad hatte sie für mich gebaut. Die Kupplungen waren flach und griffen so ineinander, dass sie zusammenhielten, aber wenn man die Eisenbahn etwas kippte, lösten sich die Waggons voneinander. Ich erinnere mich noch gut an diese Platte, sie muss mich ziemlich beeindruckt haben. Sie stand in einer Ecke gegenüber meinem Bett, und ich weiß noch, wie ich einmal im Morgenrauen gespannt meinen Weihnachtsstrumpf leerte: Santa hatte mir ein großes Bauernhofset mit Miniaturpferden, -kühen und -zäunen gebracht.

Genau dort saß ich auch, als eines Tages Dr. Bill mit seiner großen schwarzen Arzttasche zu uns kam und Mom und Dad draußen im Flur etwas Wichtiges sagte. Ich war ungefähr fünf. Meine Mommy weinte, und Daddy sagte: »Natürlich, Doc. Wir fahren heute noch hin.« Nach dem Frühstück wurde ich ins Auto gesetzt. Aus irgendeinem Grund konnte ich kaum gehen. Ich schlief hinten im Wagen auf dem Bodenblech, neben mir mein älterer Bruder Bob, und vorn saßen Mommy und Daddy mit Dr. Bill.

Ich mit knapp fünf beim Angeln auf einer Brücke über den Pigeon River in Omemee, Ontario, August 1950.

Dann erinnere ich mich an diesen großen Metalltisch und die größte Nadel, die ich je gesehen hatte. Ich bekam eine Lumbalpunktion. Es tat höllisch weh und ich hatte wahnsinnige Angst. Ich glaube wirklich, das war mein erstes großes Trauma. Dann lag ich in einem Krankenhausbett, und eine Schwester sang mir immer »Beautiful Brown Eyes« vor. Später versuchte ich, in einem kleinen Zimmer von meiner Mutter zu meinem Vater zu gehen. »Komm, Neil«, rief meine Mutter und breitete die Arme aus. Ich tappelte steif zu ihr hinüber, und alle freuten sich. Das Ganze dauerte ungefähr eine Woche, dann war ich wieder auf dem Weg nach Hause. Mein Bruder Bob hat es so in Erinnerung:

Im November 1951 wurde Neil sechs Jahre alt. Es muss im Frühjahr davor gewesen sein, als er Kinderlähmung bekam. Der entsprechende Impfstoff war noch nicht erfunden. Es stand sehr ernst um ihn, und es war klar, dass er in Lebensgefahr war. Das merkte ich sowohl meiner Mutter als auch meinem Vater an, aber ich wusste es auch so. In unserem 1950er oder 51er Monarch fuhren wir mit ihm ins Kinderkrankenhaus von Toronto, mein Vater und Dr. Bill Earle vorn, Neil und ich hinten. Ich glaube, es war dunkel und regnerisch. Neil lag auf einem Brett auf dem Boden. Im Krankenhaus wurde eine Lumbalpunktion durchgeführt und die Diagnose Polio bestätigt. Die Behandlung war langwierig, schlug aber an. Er überlebte und konnte bei seiner Entlassung wieder laufen. Ich weiß noch, wie er sich im Wohnzimmer an den Möbeln entlanghangelte, um von einer Ecke in die andere zu kommen. Er wusste nicht genau, was bei seinem Kampf gegen die Kinderlähmung herausgekommen war. »Ich bin nicht gestorben, oder doch?«, fragte er. Das war eine ernst gemeinte Frage. Wir hatten zwei Nachbarskinder, von denen eins ebenfalls Polio bekommen haben könnte. Goddard hieß die Familie, glaube ich. Ich stand damals in Omemee oft unter Quarantäne, weil Neil sich irgendwelche Krankheiten eingefangen hatte – Po-

lio, Diphtherie, die Masern und andere. Seine Gesundheit war immer ein Thema. Später kam die Epilepsie. Wir beide hatten damit zu kämpfen. Ich weiß nicht, warum Neil sich mit alldem herumschlagen musste. Als er älter war, mussten als Folge der Polio einige Wirbel in seinem unteren Rücken entfernt werden. Er trug lange Zeit ein Stützband und ging in diesem Zustand sogar auf Tournee, gab unter anderem das berühmte Konzert in Massey Hall von 1971, das aufgezeichnet wurde und so vielen Menschen so viel bedeutet.

Das Gehen fiel mir eine Zeit lang sehr schwer, und ich hatte Rückenschmerzen. An unserem Haus hing ein Quarantäneschild, auf dem *Poliomyelitis* stand, und es warnte vor dem Eintreten oder so etwas. Eine Weile hielten sich alle von mir fern. Die Nachbarkinder kamen mich nicht besuchen, und wenn sie die Straße entlangrannten, konnte ich nicht mithalten. Ich war nie besonders sportlich, und wenn ich beim Eishockey Schlittschuh lief oder mich nach vorn beugte, tat mir der Rücken weh, was meine Position als Torhüter in Zweifel stellte. Ich fuhr nicht sonderlich gut Schlittschuh und hatte eine Heidenangst vor diesem Puck. Ich sollte einfach kein Hockeyspieler werden – aber dafür mein Bruder Bob. Er war großartig! Er war verdammt schnell, und wir besuchten jahrelang seine Spiele und feuerten ihn an. Dann hängte er den Hockeyschläger an den Nagel und wurde Profi-Golfer. Natürlich war Sommer, als ich krank wurde. Das reime ich mir jetzt so zusammen.

Wir lebten in einer Kleinstadt in Ontario – *Omemeë*, 750 Einwohner, stand auf einem Schild am Stadtrand. An diesen Ort habe ich die meisten Kindheitserinnerungen. Wir hatten ein Haus an der Hauptstraße, Highway 7, und oben in der Dachkammer stand die Schreibmaschine meines Vaters. Niemand durfte hinaufgehen. Natürlich tat ich es doch, um nachzusehen, warum. Daddy konnte jederzeit mit Tippen aufhören und mit mir reden. Er nannte mich gern Windy.

»Was ist los, Windy?«, fragte er mich immer.

Und dann erzählte ich ihm von den Schildkröten in meinem



*Mit meinem Bruder Bob und unserer Mom
Rassy Young im Summit Golf & Country Club,
Richmond Hill, Ontario, um 1958.*

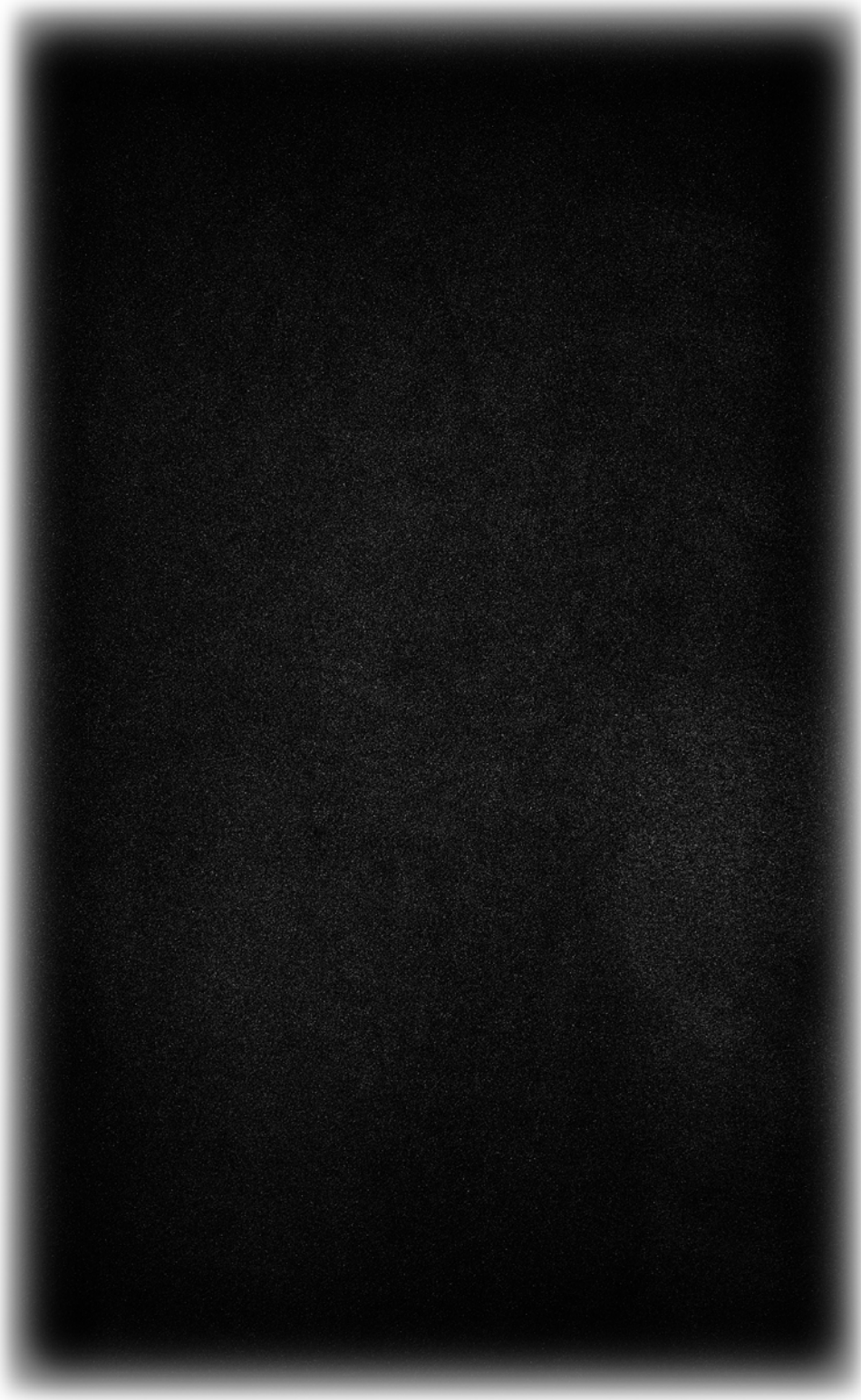
Sandkasten oder irgend so was. Er war Schriftsteller, also saß er da oben und schrieb. Mehr wusste ich damals nicht. Er ging jeden Tag da hoch und setzte sich an seine große alte Underwood mit Farbbändern, eine echt erstaunliche Maschine, an der sein Herz hing. Meine Mutter redigierte seine Texte, rückte ihm wahrscheinlich Rechtschreibung und Grammatik zurecht.

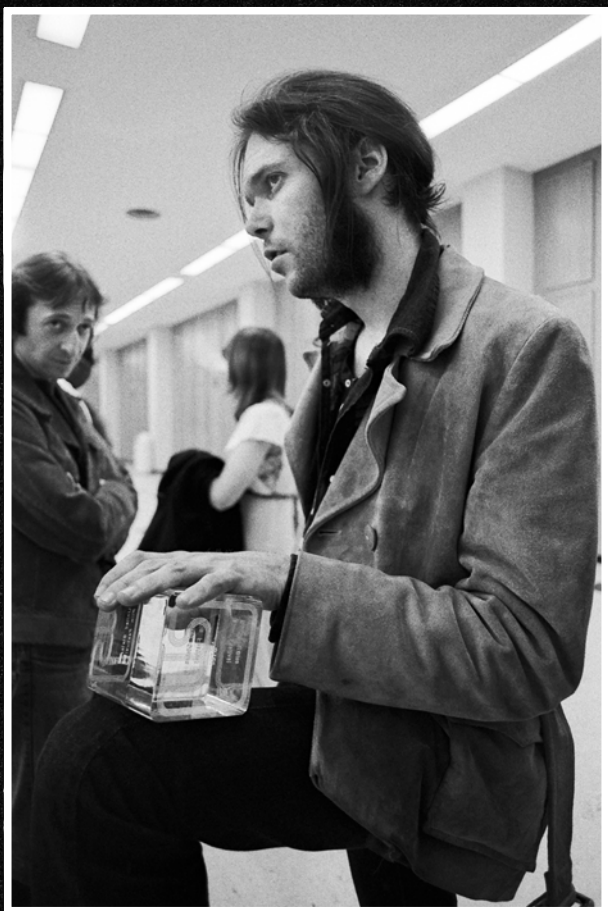
Jetzt sitze ich hier sechzig Jahre später und trete endlich in die Fußstapfen meines Vaters. Ich bin gut vorbereitet. Wie sich zeigt, hat er mir alles Wichtige beigebracht, auch wenn ich erst jetzt dazu komme, diese Schule zu nutzen. »Schreibe einfach jeden Tag, du wirst staunen, was dabei herauskommt«, hat er immer gesagt.

Er war ein guter Vater. Wir haben viel Zeit zusammen verbracht. Nach der Trennung meiner Eltern redete meine Mutter eine Weile schlecht über ihn, aber ich wusste immer, er liebt mich. Er blieb in Omeme, und meine Mutter und ich zogen nach Winnipeg – ich wünschte, ich hätte ihn während meiner prägenden Jahre öfter gesehen. (Was zum Teufel ist an einem prägenden Jahr eigentlich anders als an einem normalen Jahr? Lächerlicher Ausdruck. *Prägende Jahre*. Den streiche ich aus meinem Vokabular.) Ich habe ihn wirklich geliebt und er mich auch. Als ich Jahre später einmal seinen klugen Rat brauchte und ihm von einem großen Problem erzählte, das ich gerade hatte, saß er einfach in seinem Sessel und starrte ins Leere. Ich merkte, er konnte mir nicht antworten. Er war da und war auch nicht da. Da merkte ich es zum ersten Mal. Demenz, Alzheimer, nennt es, wie ihr wollt. Es ist bloß ein Name. Er war nicht mehr da. Seine Augen, sein Haar und sein Gesicht sind von einem Tag auf den anderen grau geworden. Er hat mir die Frage nie beantwortet. Einmal sagte er, er könne nicht mehr schreiben. Er erinnere sich nicht mehr, woran er gerade schrieb. »Versuch's doch mal mit Gedichten, die sind kurz«, sagte ich. Er meinte, das funktioniere nicht. Verdammte. Das war auf seiner Farm.

Als wir das letzte Mal dort waren, unternahmen wir einen unserer langen Spaziergänge. Wenn ich ihn besuchte, egal ob auf der Farm oder anderswo, gingen wir immer zusammen in den Wald.

Als er in Irland lebte, machten wir einmal einen langen Spaziergang in die Heide, kletterten über Zäune und legten eine weite Strecke zurück. Aber als wir an jenem Tag auf der Farm spazieren gingen, verlief sich mein Dad. Es war unser letzter gemeinsamer Spaziergang. Alles Gute muss vergehen. Warum nur? Als er 2005 starb, weinte ich bei seiner Beerdigung wie ein Kind. Ich war total fertig. Das Leben.







5. Kapitel

David Briggs hat immer gesagt: »Das Leben ist ein Sandwich mit Scheiße drauf. Friss oder stirb.« David war mein Produzent. Er war an allen meinen guten Platten beteiligt, wie er immer sagte. Für ihn waren das die Platten, die sich irgendwie auf das künstlerische Wirken Roy Orbisons beriefen. David erinnerte mich in kritischen Zeiten immer an ihn, denn er wusste, ich bewunderte ihn, seine einzigartige Stimme und seine Songs – seinen Willen, anders zu sein. Es war für viele von uns nicht einfach, mit David zusammenzuarbeiten, aber wir mochten ihn sehr, weil er einfach der Beste war. »Groß oder gar nicht«, das war auch so ein Lieblingsspruch von ihm. Über jede einzelne Session mit David könnte ich Seiten füllen, über die Drogen, die Frauen, den Alkohol, den Rock'n'Roll, den Streit und das Lachen – aber jetzt noch nicht. Das kommt bestimmt alles irgendwann von selbst, wenn ich auf diesem Streifzug durch mein Leben durch meine Erfahrungen schlendere. David war zugleich mein bester Freund; dann, nach seinem Tod, wurde es Larry Johnson, mein Filmpartner, und jetzt ist es Elliot Roberts. Elliot war früher einmal mein Manager, er hatte die nötige Schlagkraft bei Verhandlungen. Manchmal wurde er als Verbrecher betrachtet, manchmal als Retter.

Obwohl er bei meinen Musikerfreunden bisweilen unbeliebt war, ist Elliot immer für die Kunst und den Künstler da. Er behütet mich vor den Schlitzohren, muss sich aber manchmal den Vorwurf

Mit Elliot Roberts 1973 beim USA Film Festival in Dallas, Texas.

gefallen lassen, selbst eins zu sein. Ich rufe Elliot mindestens fünf Mal am Tag wegen irgendwas an. Wir machen jeden Deal gemeinsam, jedes Projekt. Je älter ich werde und je mehr ich bei meinen geschäftlichen Möglichkeiten durchblicke, desto schwerer hat er es mit mir, aber er beschützt mich immer noch vor anderen und versucht vergeblich, mich vor mir selbst zu beschützen. Wenn ich irgendetwas in Gang bringen will, tue ich dafür alles. Ich gehe wider besseres Wissen an mein eigenes Konto, einfach weil ich das Warten hasse. Das ist vielleicht der Grund, warum ich so viel Geld ausgegeben und so vieles aufgebaut habe. Ich nehme die Dinge einfach gern in die Hand. Ich kann es nicht ausstehen, auf Zustimmung zu warten, denn ich habe meinen eigenen Zustimmungsmesser. Er funktioniert wie ein Talisman.

Wenn es sein muss, stecke ich selbst das nötige Geld in eine Sache oder unternehme alles, um an dieses Geld heranzukommen – verspreche gegen einen Vorschuss eine neue Platte, tue wirklich alles für die Kohle, mit der ich etwas so auf den Weg bringen kann, wie ich es mir vorstelle. Auf diese Weise handele ich mir eine Menge Ärger ein, aber ich stelle auch viel auf die Beine: Ich habe mit Shakey Pictures *Human Highway*, *Greendale*, den aktuellen LincVolt-Film, die laufenden PureTone-Videos und *Journey Through the Past* gedreht (meinen ersten Film), außerdem habe ich den LincVolt, das Lionel TrainMaster-Bedienungssystem, das Lionel RailSounds-System, die Lionel-LEGACY-Steuerung und wahrscheinlich noch ein paar andere Sachen entwickelt, die mir gerade nicht einfallen. Nichts davon wäre entstanden, wenn ich es nicht selbst in die Hand genommen hätte. Niemand glaubt an meine Ideen, bevor ich sie nicht verwirkliche. Ich finde nie Geldgeber für irgendein Vorhaben abseits der Musik, weil ich der Einzige bin, der daran glaubt – und ich ziele nicht auf Gewinn ab. Ich habe Unternehmergeist. Ich verfolge ein Vorhaben, weil ich es bereits vor mir sehe. Das ist Fluch und Segen in einem.

Meistens schafft es Elliot aber, mich vor mir selbst zu schützen. Wie gesagt, er ist ein echter Freund, und noch dazu einer der

witzigsten Menschen auf diesem Planeten. Wir haben mindestens einmal am Tag eine Meinungsverschiedenheit. Egal, was für einen Deal er aushandelt, ich verlange mehr. Und meist holt er auch mehr heraus. Ich habe gelernt, mich nicht mit weniger zufriedenzugeben. Es geht nicht ums Geld, sondern um Respekt. Und ums Geld.

Wir brauchen Kontrolle. Wir kämpfen mit aller Macht darum. Mein Schwiegervater T.A. Morton, Pegis Dad, lebte nach der 51-Prozent-Regel – so viel muss man von einer Sache selber machen, sonst gibt man die Zügel aus der Hand. Ich habe mich daran zu halten versucht, aber manche Ideen sind einfach zu groß, als dass ich sie allein tragen könnte. In mir sträubt sich alles bei dem Gedanken, dass ich wohl eines Tages die Idee von PureTone aus der Hand geben muss. Ich hasse es, auf grünes Licht zu warten. Eine Idee ist wie ein Motor. Es gibt nichts Schlimmeres, als eine gute Idee im Sande verlaufen zu sehen, weil man sie nicht voranbringen kann. Unter diesen Umständen mit mir zu arbeiten, muss ein Albtraum sein. Aber damit habe ich kein Problem. Ich weiß, dass ich wunderbar mit Leuten zusammenarbeiten kann, die etwas auf die Beine stellen wollen.

Ich feuere nicht gern jemanden. Seit meiner ersten Garagenband auf der Highschool musste ich solche Entscheidungen treffen und solche Gespräche führen. Obwohl ich die Band immer angeführt habe, war ich zeitweise ein Feigling und ließ andere meine Schmutzarbeit machen, aber ich habe gelernt, dass es so nicht geht. Niemand kann sich dabei gut fühlen. Ehrlichkeit ist der einzige Weg. Ehrlich zu sein, tut weh, aber die Muse hat kein Gewissen. Wenn man es für die Musik macht, dann macht man es für die Musik, der Rest ist zweitrangig. Das war zwar keine leichte Lektion für mich, aber im Dienst der Muse ist es der beste und im Grunde einzige Lebensweg.

Manchmal fluppt alles, mit der Band läuft es prima – und dann wache ich eines Morgens auf, und es ist vorbei. Ich kann nicht sagen, warum, aber es ist eindeutig Zeit für eine Veränderung. Nicht aus Willkür oder einer Laune heraus, sondern aus einer unterschwellig gen Ahnung davon, was nötig ist, um den kreativen Prozess lebendig zu erhalten. Wenn er zu glatt läuft, kann das ein Vorbote für Verflachung oder Stillstand sein. Dann braucht es eine Veränderung, auch wenn sie vielleicht einiges zerstört. Und dann kommen die Schwierigkeiten. Die Leute haben eine Familie und Verpflichtungen, sie brauchen Geld und Sicherheit. Oder jeder dachte, alles wäre in Butter, und das war es auch, aber jetzt nicht mehr. »Wenn es nicht absolut genial ist, lass es sein«, sagt die Muse. »Verändere etwas.«

»Groß oder gar nicht.« Danke, David Briggs.

»Qualität, ob du willst oder nicht.« Danke, Larry Johnson.

»Wie kann ich dir helfen?« Danke, Elliot.

Das sind meine Leute. Ob sie noch leben oder nicht, sie sind in mir, in meiner Musik und allem, was ich tue. Aber es wird auch viel Porzellan zerschlagen. Spontane Veränderungen gelten oft als unverantwortlich, unsozial und eigennützig.

Und was mache ich jetzt also, mit fünfundsechzig? Mich zur Ruhe setzen? Nö. Dafür kann ich gar nicht lange genug stillhalten. Ich fliege morgen nach Hawaii und werde weiterschreiben. Ich liebe Hawaii, dort werde ich den Druck los. Pegi kommt in ein paar Tagen auch, ich kann nicht so lange warten. Sie hat gerade eine tolle Platte aufgenommen und will erst das ganze Drum und Dran regeln, bevor sie nachkommt. Aber bald sind wir wieder zusammen. Ich liebe das. Wir gehen zusammen durchs Leben. Sie ist meine Vertraute. Ihr kann ich alles erzählen. Nach all den gemeinsamen Jahren lerne ich immer noch Neues an ihr kennen. Der Insel würde der Ozean fehlen, wenn wir nicht im Herzen vereint wären. Ich bin der größte Glückspilz auf Erden – ich kann nach Hawaii flie-

gen, mich dort etwas ausruhen und auf sie warten. Nicht, dass ich wirklich etwas vom Ausruhen, so wie es andere machen, verstehe. Kreative Arbeit und Schreiben, das ist für mich Entspannung.

Ich freue mich auch darauf, dort meine Freunde Marc, Greg, Lynne und Vicki wiederzusehen. Greg und Vicki betreiben neben vielem anderen den Napa Valley-Weinzug. Marc und Lynne sind Inhaber von Salesforce.com, und Lynne ist für die Ferienhäuser bei Holidays zuständig. Pegi hat ihre Bridge School und ihre Karriere als Sängerin und Songwriterin. So hat jeder seinen Job. Wir haben verdammt Glück gehabt. Pegi und ich haben richtig gute Zeiten mit diesen Freunden verbracht.

Für Marcs und Lynnes kleine Tochter habe ich den Song »Leia« geschrieben. Sie heißt Leia. (Ganz schön kreativ, oder?) Als wir eines Abends zu Hause saßen, wir sechs und Leia, setzte ich mich ans Klavier, und da kam sie und spielte mit. Sie ist sehr musikalisch. Sie setzte sich einfach zu mir und legte mit irgendetwas Jazzigem los, während ich einen simplen Rhythmuspart spielte. Und dann hatte ich auf einmal einen Song im Kopf. Lynne war ganz begeistert von dem Refrain oder der Überleitung ... Ich weiß nicht genau, wie das heißt. Sie geht so:

*Old people watchin' with their eyes aglow
Mother gently smiling as she watches the show
Leia, Leia, Leia.*

Sie ist ein kleiner Schatz.

Liebe ist überall. »Es gibt einen Fluss der Liebe«, sagt Marc immer. An diesem Gedanken halte ich mich fest.

Die Bridge School, die Pegi 1986 zusammen mit ihren Freunden Jim Forderer und Marilyn Buzolich gründete, liegt mir sehr am Herzen. Kinder mit schweren Sprech- und Sprachprob-

lemen lernen dort, mithilfe von Technologie zu kommunizieren. Viele dieser Schüler haben wie mein Sohn Ben eine Gehirnlähmung.

Vor Kurzem saß ich im kalifornischen San Mateo in einer Vorstandsklausur der Bridge School, und wir sprachen über die Zukunft der Schule. Abends nach der Sitzung fragte ich Bryan Bell, ein Vorstandsmitglied, und Brian Morton, Pegis Bruder und ebenfalls im Vorstand, ob sie noch Lust hätten, mit mir in den Spielzeugladen Talbot's Toyland zu kommen.

Nach so einem Bridge-School-Meeting lasse ich den Tag gern im Spielzeugladen ausklingen. Das ist so eine Art Gewohnheit von mir. Früher ging ich immer mit Larry Johnson. Auch er saß im Vorstand. Er war unser Mann für die Technik. Larry hat wirklich viel für die Bridge School getan. Man kann seine Verdienste gar nicht hoch genug veranschlagen. Er ist mit den Kids zu Eishockeyspielen gegangen – wenn ich auf Tour war auf meine Saisontickets –, und er hat auch immer Ben Young mitgenommen.

Jedenfalls ging ich mit Bryan Bell zu Talbot's, um dort die Stunde bis zum Abendessen der Bridge-School-Kommission in einem nahe gelegenen Restaurant zu verträdeln. Als wir auf dem Parkplatz ankamen, bat ich ihn, sich kurz in meinen 78er Eldorado zu setzen und sich PureTone anzuhören.

Danach gingen wir zu Talbot's Toyland rein, wo eine neue Hudson-Dampflokomotive auf mich wartete. Es war das erste in China gebaute Modell des alten Klassikers 5344 NYC, den Lionel erstmals in den Dreißigern gebaut hat. In der Lok steckte alles, was Lionel damals an Wissen besaß, und sie war in den ersten Jahrzehnten das Aushängeschild des Unternehmens. Jetzt wurden die Züge in China hergestellt, und Lionel und ich hatten jede der Menschheit bekannte Funktion hineingepackt, und um ein Haar auch schon ein neues revolutionäres Extra, das der Menschheit noch unbekannt war. (Es war noch nicht ganz ausgegoren, deshalb haben wir es bei diesem Modell noch weggelassen.) Ich konnte es kaum erwarten, sie in die Finger zu bekommen und am folgenden Nachmittag nach

der Kommissionssitzung mit nach Hause zu meiner Eisenbahnanlage zu nehmen.

Im Talbot's ging ich zu Keith in die Eisenbahnabteilung. Er nahm die Hudson aus der braunen chinesischen Pappschachtel mit der vertrauten orangefarbenen Lionel-Innenschachtel, und dann legten wir auf dem Tresen ein Stück Schiene aus und schlossen das LEGACY Command Control System an. Die Fernbedienung lag auf dem Tresen, und Bryan sagte, sie gefalle ihm. Das freute mich, denn es steckt viel Liebe in dem Design. Sie ist retro-modern und sieht ziemlich cool aus, ein bisschen auf alt gemacht, mit Hebeln, Schieberegler und auch einer Art Joystick, verfügt aber über ein modernes Tastenfeld. Wir setzten die Hudson auf die Schienen, und ich testete mithilfe der Fernbedienung, ob alles korrekt funktionierte. Sie lief, und wir lauschten dem unglaublichen LEGACY RailSounds-System – wie der Rauch perfekt synchron mit den ratternden Rädern puffte, wie die Glocke beim Klingeln hin und her schwang und wie aus der Pfeife Dampf kam, wenn ich sie mit dem Regler mal lauter und mal leiser betätigte.

Bryans Neugier war geweckt. Er sah das Lionel LEGACY System zum ersten Mal in Aktion, und zwar mit einer Dampflokomotive der Spitzenklasse mit allen verfügbaren Funktionen. Eifrig wie immer demonstrierte ich ihm den Ladeeffekt, indem ich den Zug bremste und lauschte, wie die Lok immer mehr ächzte, je schwerer man sie belud. Es steckt so viel Technik in diesen Maschinchen ...

Ich bin wirklich stolz auf das, was ich mit Lionel erreicht habe. Ich war an der Entwicklung einer Nostalgieserie beteiligt, in der einige in den USA gebaute Klassiker neu herausgebracht wurden, mit neuem Soundsystem und einer Steuerungstechnik, die ich in Kalifornien zusammen mit der ersten Generation des Lionel Train-Master Command Control erprobt hatte. Ich hatte diese Entwicklung aus eigener Tasche bezahlt und damit geholfen, die Firma zu retten. Es waren die letzten in den USA gebauten Lionels. Wir hatten nichts zu verkaufen außer Sammlerwert, doch das gelang uns in diesem Fall sehr gut. Mehr konnten wir nicht tun, und es brachte

uns über die Runden, als eine Welle nagelneuer in China produzierter Modelle der Konkurrenz über uns hereinschwappte.

Auch Lionel ging vor Jahren nach China, um mit einem anderen amerikanischen Modellbahnenhersteller konkurrenzfähig zu bleiben, der mit den niedrigen chinesischen Herstellungskosten die Preise drückte. Damals wurde ich Teilhaber des Unternehmens, denn es wurde verkauft und ich hatte die Möglichkeit, meine Investition in die Technologieentwicklung zu einer Teilhaberschaft auszubauen. Traurig war es schon. Aber wir hielten an der *Post-war-Celebration*-Serie fest und »feierten« die Umstellung auf die chinesische Produktion, indem wir weiter in den USA produzierten. Auch wenn die Konkurrenz schließlich nachzog, unseren Klang kopierte und ein firmeneigenes Bediensystem entwickelte, schafften wir den Sprung nach China gerade noch rechtzeitig, um den Bankrott abzuwenden. Nun produzieren wir also immer noch in China. Wieder eine große amerikanische Marke, die nicht mehr von Amerikanern hergestellt wird. Was für eine Geschichte. Geht nach China oder macht den Laden dicht. Diese NYC-Hudson-Lokomotive in dem kleinen Spielzeugladen war einfach der Hammer.

Als Nächstes muss man bei Modelleisenbahnen davon abkommen, dass die Klänge vom Bediener gesteuert werden. Sie müssen real werden. Es muss gemessen werden, wie viel Kraft benötigt wird, um eine bestimmte Ladung zu ziehen, und die bisher auf der Benutzereingabe basierenden Algorithmen müssen so verändert werden, dass sie die von der Lok benötigte Kraft zugrunde legen. Dann muss man praktisch nur noch den Zug fahren lassen, ihn dabei seinen eigenen Kraftaufwand messen und die Klang- und Raucheffekte sowie die Geschwindigkeitsänderungen so regeln lassen, dass es dem ermittelten Kraftaufwand entspricht. Das ist der nächste Schritt, die Zukunft der Modelleisenbahn, zumindest in Teilen. Das Lionel-System ist jetzt mit allem ausgestattet, was das auf grundlegender Ebene möglich macht; es fehlt nur noch ein gutes Messverfahren für den Kraftaufwand, den die Lok zum Zie-

hen ihrer Ladung benötigt. Nicht nur grob, indem etwa die aktuelle Leistung des elektrischen Motors ermittelt wird, sondern eine elektromechanische Feinerfassung des Kraftaufwands in jeder Nuance. Das wird paradiesisch, und ich werde auf dem Tisch tanzen, wenn es so weit ist! Bei dieser 5344er Hudson dort bei Talbot's hätten wir es fast hinbekommen. Fast, aber nicht ganz.

Wir brachen zum Abendessen mit dem Bridge-Vorstand auf. Als wir im Restaurant ankamen, waren die Damen (Vicki Casella, die leitende Direktorin der Schule, und Sarah Blackstone, Expertin für Unterstützte Kommunikation) schon da und plauderten bei einem Glas Wein. Ich hätte normalerweise ein Bier oder so was bestellt, aber ich trinke ja nichts mehr, und es fehlt mir auch nicht sehr. Ich nahm eine Cranberry-Schorle, die trinke ich gerade sehr gern. Bald kam Steve Atkinson, ebenfalls Vorstandsmitglied, und erzählte, er sei kurz nach uns im Spielzeugladen gewesen und alle würden darüber reden, dass ich gerade da gewesen war. (Ich staune immer, wenn ich so was höre und darüber nachdenke. Wenn ein erwachsener Mann, der zufällig berühmt ist, mit zwei anderen Erwachsenen in einem Spielzeugladen über eine Lok fachsimpelt, scheint das wohl irgendwie interessant zu sein und so was wie eine Neuigkeit.)

Am nächsten Tag setzten wir die Sitzung fort und wurden gegen Mittag fertig. Wir brauchten ein paar Ideen, wie man die Zukunft der Bridge School sichern konnte. Ich hatte mit ein paar Benefizkonzerten helfen können, aber die treibende Kraft hinter der Bridge School ist Pegi. Ihr Katalysator. Es war ihre Idee. Als Ben Young noch klein war und wir uns in Kalifornien nach einer geeigneten Schule für ihn umsahen, war Pegi einmal nach einem besonders niederschmetternden Blick in ein Klassenzimmer für Behinderte den Tränen nahe. »Wir könnten doch deine Freunde zusammentrommeln, ein Konzert organisieren und von dem Geld selbst eine Schule gründen«, sprudelte es einfach aus ihr heraus. »Bruce Springsteen ist bestimmt dabei!« Ich sah sie bloß an, völlig verblüfft von dieser kühnen Idee.

Weil Bruce ein feiner Kerl ist, sagte er zu und sorgte direkt bei unserem ersten Konzert für ein ausverkauftes Haus. Von dem Erlös gründeten wir die Schule. Bruce Springsteen ist ein Vorreiter. Er war gerade auf dem ersten großen Höhepunkt seiner Karriere, und sein Auftritt war in jeder Hinsicht unglaublich. Auch Nils Lofgren, Tom Petty, Don Henley & Friends, Bruce und Robin Williams legten eine Klasse Show hin, genau wie CSN, die unangekündigt spielten. Die Bridge School war geboren. Und alles war Pegis Idee. Elliot und Marsha Vlastic haben von Anfang an das Booking für die Bridge-School-Benefizkonzerte übernommen, die Künstler ausgewählt und sich um ihre Betreuung gekümmert.

Bruce ist immer noch mein Freund. Wir reden nicht oft miteinander. Brauchen wir auch nicht. Er ist großartig und spielt in seiner eigenen Liga. Ich bin nicht er und er ist nicht ich. Aber wir gehen ähnliche Wege, schreiben unsere Songs und singen sie auf der ganzen Welt, zusammen mit Bob und ein paar anderen Sängern und Songwritern. In einer Art stillen Bruderschaft füllen wir den Raum in der Seele der Menschen mit unseren Songs. Letztes Jahr habe ich meinen besten Mann verloren, den Pedal-Steel-Gitarristen Ben Keith, meine rechte Hand. Dieses Jahr hat Bruce seine rechte Hand verloren, den Saxofonisten Clarence Clemons. Es wird Zeit, dass wir wieder einmal reden; Freunde können einander helfen, indem sie einfach nur da sind. Wenn wir nach rechts schauen, sehen wir dort jetzt beide ein riesiges Loch klaffen, eine Erinnerung, die Vergangenheit und die Zukunft. Ich werde nicht versuchen, einen neuen Steel-Gitarristen für Bens Parts zu finden, und ich weiß, dass auch Bruce keinen Saxofonisten dazuholen wird, um die von Clarence zu spielen. Diese Parts wird es in Zukunft nicht mehr geben. Sie sind Geschichte. Damit entfällt eine Menge aus unseren Repertoires.

Bob Dylan hat meines Wissens niemand Vergleichbaren, allenfalls früher einmal Mike Bloomfield – der war schon ein Wahnsinnsgitarrist. Bob malt jetzt, und Elliot – der früher einmal auch Bobs Manager war – hält ihn für einen Meister. Das wundert mich

nicht. Ich bin überzeugt, dass Bob eine meisterliche Hand hat, egal ob er nach einem Foto malt oder aus der Erinnerung an etwas Gesehenes. Er sucht sich seine Bilder. Das tut er schon lange. Der Einfluss seiner Songs kennt keine Grenzen, und was er im Folk in Gang gebracht hat, lässt sich gut auf die Malerei übertragen. Vielleicht fängt er gerade erst an. Wie die Musik hat die Welt der Kunst ihre eigenen Regeln, die es zu brechen gilt.





6. Kapitel

Mort

Mit achtzehn kaufte ich Mortimer Hearseburg, kurz Mort, einen zum Leichenwagen umgebauten Buick Baujahr 46, der bei einem Bestatter zum Verkauf stand. Ich hatte die Annonce in der Zeitung gelesen und fuhr hin, und dort standen gleich mehrere zur Auswahl. Ein Leichenwagen wäre doch ein ideales Bandfahrzeug, dachte ich mir, dann bräuchten wir endlich nicht mehr das Auto meiner Mutter Rassy zu nehmen. Es dauerte immer eine halbe Ewigkeit, bis wir ihren kleinen Ensign be- und entladen hatten, ein englisches Modell von Standard Motors. Er bot eigentlich zu wenig Platz für unseren ganzen Krempel, aber was nicht passt ... An dieser Stelle sei erwähnt, dass Rassy die größte Unterstützerin meiner musikalischen Bemühungen war. Von Anfang an glaubte sie an mich und sprach mir immer Mut zu. (Sie hieß übrigens in Wirklichkeit Edna, aber ihr Dad hatte ihr den Spitznamen Rassy gegeben.) In Winnipeg hatte sie mir bis dahin für alle Gigs mit den Squires ihren kleinen Wagen zur Verfügung gestellt, sie ließ uns im Wohnzimmer unserer kleinen Wohnung proben und lieh mir sogar Geld, damit ich mir Instrumente und Verstärker kaufen konnte. Mein Dad verweigerte sich, weil meine Schulnoten so miserabel waren. Einmal nahm sie mich samt

Mit Pam Smith in Falcon Lake, Manitoba, August 1964.

Gitarre und Verstärker mit zu Verwandten, denen ich »Malagueña« vorspielen sollte, weil sie mich für so brilliant hielt. Das Problem war, ich kannte den Song überhaupt nicht, aber ich liebte das Improvisieren und überspielte, wie mir damals schien, die Akkordwechsel ziemlich genial.

Sie wurde richtig sauer, als mein Dad sich weigerte, mir Instrumente zu kaufen. Als 1984 sein Buch *Neil and Me* erschien, stand sie der Sache mehr als skeptisch gegenüber. Sie las daraus vor und schimpfte: »Um Himmels willen, was für ein Dreck!«, und merkte an, er hätte im Vergleich zu ihr ja gar keine Beziehung zu mir gehabt und keinen Finger gerührt, um mich bei meiner Musik zu unterstützen.

Sie hat ihm nie verziehen, dass er uns verlassen hat. Ich schon.

Als ich jedenfalls da ankam, wo der Leichenwagen stehen sollte, parkten auf einem mit Maschendraht umzäunten Platz zwei identische Fahrzeuge. Der einzige wirkliche Unterschied war der Innenraum, einmal blau und einmal weinrot. Damit meine ich die Samtverkleidung im hinteren Abteil. Von außen sahen sie echt heiß aus! Die Motorhaube lag mindestens zwanzig Zentimeter höher als bei einem normalen Roadmaster, und sie waren unheimlich lang. Der Radstand betrug fast vier Meter. Auf den vorderen Kotflügeln stand seitlich der Name *Flxible*. Zwei Sonderanfertigungen des 1948er Buick Roadmaster! Ich fasste es nicht.

Hinten hatten sie richtig schöne Vorhänge, einen Himmel aus edlem Samt und Rollos, und der vordere und der hintere Teil waren durch ein Schiebefenster getrennt. Auf dem Boden gab es Walzen, damit man die Särge leicht durch die riesige Hecktür hinein- und hinausschieben konnte. Was konnte es Besseres geben, dachte ich mir? Sie waren perfekt, um Amps und PA-Anlagen ein- und auszuladen, darin zu schlafen und Equipment zu verstauen. Sie kosteten je 125 Dollar.

Beide waren fahrbereit. (Das war der Vorteil an Leichenwagen, sie waren immer gut in Schuss.) Ich traf eine Entscheidung. Die blaue Innenausstattung sah etwas besser aus, also nahm ich die-

sen. Rassy zahlte die Rechnung. Danke, Mum! Ich konnte es kaum fassen, ich war absolut high vor Glück. Bei unserem ersten Gig mit Mort kam es mir vor, als hätten die Squires eine neue Identität. Der Leichenwagen war ein echter Hingucker, und genau das braucht man, wenn man in einer Band spielt. Man muss cool sein, wenn man zu einem Gig kommt. Mit Mort waren wir so ungefähr die Coolsten in der Stadt. So etwas hatte niemand. Da kam keiner ran.

Der Dad von Pam Smith sah das natürlich etwas anders, als ich damit vor ihrem Haus im Wohngebiet vorfuhr. Die Nachbarn dachten, es wäre jemand gestorben. Pam war meine Freundin, meine erste große Liebe. Soweit ich mich erinnere, sind wir ungefähr ein Jahr miteinander gegangen, vielleicht etwas weniger, aber auf jeden Fall eine lange Zeit für jemanden in dem Alter. Vor einiger Zeit habe ich ein aktuelles Foto von ihr gesehen, sie ist immer noch sehr hübsch. Auf dem Foto hatte sie ein Flanellhemd an, das genauso aussah wie die, die ich gern trage. Selbst nachdem ich aus Winnipeg weggezogen war, gingen meine Gedanken immer wieder zurück zu Pam, und ab und zu schickte ich ihr weitschweifige Briefe, auf die sie nicht antwortete, wahrscheinlich weil ihr nichts dazu einfiel. Kurz und gut, sie war meine erste richtige Liebe, meine erste Partnerin, wenn man so will, eine mit der ich reden konnte, und wie bei alten Freunden wird an dieser Stelle immer ein warmes Gefühl bleiben. Ich schicke dir gute Gedanken, Pam.

Heute habe ich genauso einen Leichenwagen wie Mort. Ich habe ihn von Taylor Phelps' Partner bekommen, der meinte, Taylor habe sich gewünscht, dass ich ihn nach seinem Tod bekomme. Ich habe Taylor darin zu seiner Beerdigung gefahren. Dieser Wagen ist in *Year of the Horse* zu sehen, einem coolen Film über Crazy Horse von Jim Jarmusch. Der Film hat eine ganz besondere Bedeutung für mich, weil mein Dad darin vorkommt. Ich habe meinen Dad geliebt, und während des Drehs begann ich zu merken, dass er nicht mehr er selbst war. Einmal ließ ich ihn auf der Hoteletage allein, auf der wir gerade mit Jim drehten, und er verliebte sich. Das war