Zeitschrift: Parkett : the Parkett series with contemporary artists = Die Parkett-Reihe mit Gegenwartskünstlern

Herausgeber: Parkett

Band: - (1996)

Heft: 47: Collaborations Tony Oursler, Raymond Pettibon, Thomas Schütte

Artikel: Thomas Schütte : lost at sea = verschollen

Autor: Wakefield, Neville / Schmidt, Susanne

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-680983

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

NEVILLE WAKEFIELD

LOST AT SEA

The conceptual pleasures of open ocean navigation lie in the formalization of informal relationships elsewhere held with the unknown. Whether defined as a process, a method of determining a position, or a voyage, navigation without the aid of geostationary satellites and digital fixes relies on the production of error for exactitude. Using the Greenwich meridian as both temporal and physical fixed point, celestial navigation seeks to establish latitude and longitude as relational vectors read and measured as the angular distance of a celestial body or point from the ecliptic (the sun's apparent path amongst the stars). From the sight of the heavens and the movement of astrological bodies a non-site is produced on the chart—a position read as a calculus lamination of visual record and conceptual process. Integral to this equation is an erratic component known as a dead reckoning track. A fictitious line, the D. R. track is the speculative hypothesis of forward motion based on the collation of variables; of the displacement and lateral resistance of the hull, the effects of wind, tide, current, and so on. Thus fiction, in navigation as in art, becomes the measure of reality, deviance the measure of accuracy. Continually testing hypotheses, the sailor, like the artist, enacts Rilke's prophecy that *what happens is so far ahead of what we think, of our intentions, that we can never catch up with it or ever really come to know its true appearance.*[1)]

In March 1968, spurred by the media publicity surrounding Francis Chichester's record-breaking one-stop circumnavigation, the London *Sunday Times* magazine upped the ante by announcing the creation of the Golden Globe, a trophy dedicated to the first sailor to circumnavigate the world alone, without stopping. If Chichester's achievement provided the model for the competitive monadism of round-the-world racing, his yacht, the Gypsy Moth, enshrined in Greenwich, had become its monument, rekindling the embers of maritime pride with the romantic oxygen of unwitnessed and solitary heroics. For Donald Crowhurst, one of eight Golden Globe contestants, Chichester's vessel was a galling reminder of everything his trimaran Teighnmouth Electron was not. Having barely made it through the sea trials before leaving British shores on October 31st, he wrote in his diary: "I am going because I would have no peace if I stayed. I'm very disappointed in the boat. It's not right, I'm not prepared."

After six weeks of tacking against the attritious winds of disappointment, the character and navigational procedure of the journey dramatically changed. Somewhere off the Cape Verde Islands in the grip of hubris and paranoia, Crowhurst abandoned the practice of dead reckoning and astro-correction in favor of exact positioning and astro-reckoning. The stars, no longer the nature against which the hypothesis of culture and position were tested, were enlisted as props in a navigational universe from which error had been abolished. For the following thirty weeks, Crowhurst's Byzantine calculations allowed him to post positions from around the world while he languished in doldrums both literal and metaphorical: a mid-Atlantic world of his own. By the

NEVILLE WAKEFIELD is a writer who lives in New York City.

THOMAS SCHÜTTE, ALAIN COLAS, 1989,
wood, clay, styrofoam, installation Württembergischer Kunstverein, Stuttgart, 1994 / Holz, Lehm, Spritzschaumstoff. (PHOTO: NIC TENWIGGENHORN)

end of June the following year, Crowhurst had, according to his log entries, lost all track of time and place. Unable to maintain the deceit, he jumped overboard clutching the single chronometer that continued to mark time. Like Ahab's whale, Crowhurst's Golden Globe became a trophy not of return but of its impossibility: *God help thee, old man,* narrates Melville, *thy thoughts have created; and he whose intense thinking thus makes him a Prometheus; a vulture feeds upon that heart for ever; that vulture the very creature he creates.*[2)]

Roughly a decade later, on November 16th, 1978, the lone yachtsman Alain Colas transmitted his daily, routine message from aboard the trimaran Manureva. Leading the Guadalupian leg of the single-handed Route du Rhum race, he reported his situation as being just south of the Azores. Colas belonged to a new breed of competitive sailors for whom the rites of ocean passage—the rigors of navigational and existential uncertainty—had become forces of which the race itself was merely a charismatic public celebration. Familiar with the perils of the oceans and the corrosive effects of months of self-enforced solitary confinement, Colas had broken records throughout the seventies. In 1973 he had taken on the challenge of the "Cape-Horners," beating a time set by the tea-clipper Cutty Sark which had stood since the nineteenth century. The following year, a single-handed one-stop circumnavigation of the globe lopped fifty-seven days off the existing record set by Chichester. But the November 16th message from the Manureva, signing off with a customary "All's well aboard," was followed by silence—a silence that marked both the end and apotheosis of the Corinthian ideal of passage and return.

The official monument to the deceased sailor was funded by the A.M.A.C. (Association pour le Monument Alain Colas), a commemorative foundation based in France. The literature accompanying the fund-raising effort is liberally strewn with images of a windswept seaman staring towards unknown horizons, his eyes slits, his brows furrowed with the Gallic fortitude and presence of mind that had in the past served so well in the struggle against adversity. Like the tri-hull in which he met his end, his face is flanked on either side by vast sideburns, hairy outriggers of his lean virility. Partially lapping one such image, the eulogy reads: "A man of challenges, effort, fellowship and adventure, Alain Colas could not be allowed to disappear from the collective memory." Countering the evanescence of man and memory, the A.M.A.C. proposed the construction of a four-masted schooner. Seventy-two meters in length, it would be the largest sailing boat ever steered by a single man. An oceangoing monument befitting "one of the greatest navigators of the twentieth century," it would substitute for the erratic art of sailing the technologies of conquest and survival.

The proposal for another monument, ALAIN COLAS, MONUMENT FOR A SAILOR LOST AT SEA (1989) by Thomas Schütte, is pure bathos. Stripped of immortalizing rhetoric, it barely floats within the space of public tribute, its materials too makeshift, its relationship to the outside world too under-determined, its coordinates without bearing or compass. The head and torso of a man is easily recognizable as that of Colas even though the eyes that once squinted into uncharted futures now pop with the proximity of present revelation. Crudely injected with expanded foam (of the sort that may ultimately have failed to save his life), the torso sits on a pallet, like a cargo of human flotsam, Gericault's raft remade for the lone sailor, the mariner monad of the late twentieth century. The jury-rigged figure, stayed to its unstable base by wire halyards, is both sculpture and shipwreck: position lost and lost position. Just as the material of the body brings to mind the stuff of buoyancy aids and life jackets, so the pallet's multiple suggestions unfold across the fable of Colas's probable demise. While the exact nature of his fate still remains unknown, the sculpture itself, mounted on its container-pedestal, suggests perhaps the irony of the navigator mown down by an uncalculated force while immersed in the delicate negotiation of error and position—the unreported victim of a cargo vessel's "unmanned watch." No distress signals were transmitted other than those of a crude sculptural effigy—navigation's Mayday.

1) In: *Requiem for Wolf Graf von Kalckreuth,* Paris, 1908.
2) Herman Melville, *Moby Dick,* End of Chapter 44.

NEVILLE WAKEFIELD

VERSCHOLLEN

Zu den geistigen Genüssen der Navigation auf hoher See gehört es, dass unsere andernorts unausgesprochenen Beziehungen zum Unbekannten deutlich zum Ausdruck kommen. Ob man unter Navigation einen Prozess, eine Methode der Positionsbestimmung oder einfach eine Schiffsreise versteht, der Navigator, der ohne die Hilfe von geostationären Satelliten und Bordcomputer arbeitet, schliesst mögliche Irrtümer und Abweichungen bei seiner Berechnung der exakten Position mit ein. Die Astronavigation benützt den Greenwich-Meridian als zeitlichen und örtlichen Fixpunkt und versucht Längen- und Breitengrad als aufeinander bezogene Vektoren zu bestimmen, die als Winkelabstand eines Himmelskörpers oder Punktes von der Ekliptik (Ebene der Sonnenbahn) abgelesen und gemessen werden können. Aus dem Bild des Himmels und der Bewegung der Himmelskörper wird ein Nicht-Ort auf der Karte konstruiert – eine Position, die als differentiale Annäherung von sichtbarem Befund und theoretischer Analyse zu verstehen ist. Integraler Bestandteil dieser Gleichung ist eine fehlerbehaftete Komponente, bekannt als abgelenkter Kurs. Als fiktive Linie ist der abgelenkte Kurs die spekulative Hypothese der Vorwärtsbewegung, die auf dem Zusammenwirken von verschiedenen Variablen beruht: Ortsveränderung und seitlicher Widerstand des Schiffsrumpfs, Windeinwirkungen, Gezeiten, Strömungen und so weiter. So wird die Fiktion in der Seefahrt wie in der Kunst zum Massstab der Wirklichkeit, die Abweichung zum Mass der Genauigkeit. Indem er fortlaufend Hypothesen prüft, erfüllt der Seefahrer wie der Künstler Rilkes Prophezeiung:

> *Das was geschieht, hat einen solchen Vorsprung vor unserem Meinen, dass wirs niemals einholn und nie erfahren, wie es wirklich aussah.*[1)]

Im März 1968, angeregt durch den Medienrummel um Francis Chichesters alle Rekorde brechende Weltumsegelung mit nur einem Zwischenhalt, steckte die Londoner *Sunday Times* die Latte sogleich höher, indem sie die Schaffung des *Golden Globe* ankündigte. Diese Trophäe sollte derjenige erhalten, der als erster allein und ohne Zwischenhalt um die Welt segelte. Wenn Chichesters Leistung zum Modellfall für das darauffolgende, wettbewerbsmässige, einsame Um-die-Welt-Segeln wurde, so geriet seine Yacht, die *Gypsy Moth,* die in Greenwich ausgestellt wurde, zu einem Monument dieser Segelkunst, das die schwachen Gluten des alten Seefahrerstolzes durch den romantischen Hauch eines unerhörten und einsamen Heldentums von neuem zu entfachen vermochte. Für Donald Crowhurst, einer der acht *Golden-Globe*-Anwärter, war Chichesters Schiff ein schmerzlicher Hinweis auf alles, was sein Trimaran, die *Teighnmouth Electron,* nicht war. Nachdem er, noch vor dem Verlassen der britischen Küste, den verschiedensten Widrigkeiten nur mit Ach und Krach zu trotzen vermochte, schrieb er am 31. Oktober in sein Tagebuch: «Ich gehe nur, weil es mir keine Ruhe liesse, wenn ich hier bliebe. Ich bin sehr enttäuscht von dem Schiff. Es ist nicht in Ordnung, ich bin nicht wirklich gerüstet.»

NEVILLE WAKEFIELD lebt und schreibt in New York.

Nach sechswöchigem Ringen mit den bösen Winden der Enttäuschung, trat eine dramatische Veränderung in der Art und den Navigationsmethoden der Reise ein: Irgendwo in der Nähe der Kapverdischen Inseln, hin und her gerissen zwischen Hybris und Paranoia, gab Crowhurst die Methode der Berechnung des abgelenkten Kurses mit Korrektur anhand der Sterne auf zugunsten der exakten Positionierung mittels Astronavigation. Die Sterne galten nicht länger als das Naturphänomen, anhand dessen die Hypothesen von Kultur und Position zu überprüfen waren, sondern wurden zum tragenden Element eines navigatorischen Universums, aus dem Irrtum und Abweichung verbannt waren. Für die folgenden 30 Wochen erlaubten seine ausgefeilten Berechnungen Crowhurst alle Positionen rund um die Welt festzuhalten, während er in seiner eigenen Welt mitten im Atlantik verschiedene tatsächliche und metaphorische Flauten durchlitt. Ende Juni des folgenden Jahres hatte Crowhurst laut seinen Logbucheinträgen jedes Gefühl und jeden Anhaltspunkt für Raum und Zeit verloren. Als er sich dies eingestehen musste, sprang er über Bord, in der Hand die einzige Uhr, die noch die Tageszeit anzeigte. Wie Ahabs Wal wurde der *Golden Globe* für Crowhurst nicht zu einer Trophäe der Rückkehr, sondern zu einem Symbol der Unmöglichkeit dieser Rückkehr: *Gott steh dir bei, alter Ahab,* schreibt Melville, *dein Streben hat ein Geschöpf in dir selber erschaffen; und wer durch Dichten und Denken zum Prometheus wird, dessen Herz zerfleischt ein Geier allezeit; der Geier, das selbsterschaffene Geschöpf.*[2)]

Rund zehn Jahre später, am 16. November 1978, übermittelte der einsame Segler Alain Colas seine tägliche Routinemeldung von seinem Trimaran *Manureva.* Als Leader der Guadeloupe-Etappe des Einmannwettbewerbs der *Route du Rhum,* hatte er seine Position als «knapp südlich der Azoren» angegeben. Colas gehörte zu einer neuen Generation von Wettkampfseglern, welche die Riten der Ozeanüberquerung – die Extreme navigatorischer und existentieller Verunsicherung – als die eigentliche Herausforderung begriffen, der das Rennen selbst lediglich die glanzvollen öffentlichen Weihen verlieh. Vertraut mit den Gefahren des Meeres und mit der zermürbenden Wirkung der monatelangen selbstauferlegten Einzelhaft, hatte Colas in den 70er Jahren zahlreiche Rekorde gebrochen. 1973 hatte er sich am Kap-Horn-Rennen beteiligt und schlug den Rekord des Teeklippers *Cutty Sark,* der seit dem 19. Jahrhundert ungeschlagen geblieben war. Im folgenden Jahr unterbot er bei einer Einmann-Weltumsegelung mit nur einem Zwischenhalt den bestehenden Rekord von Chichester um 57 Tage. Aber in der Meldung vom 16. November 1978 von der *Manureva* folgte nach dem üblichen «Alles in Ordnung an Bord» nur noch Schweigen – ein Schweigen, das für das Ende und die Apotheose des Korinthischen Ideals von Ausfahrt und Rückkehr stand.

Die offizielle Gedenkstätte für den verschollenen Segler wurde von der AMAC (Association pour le Monument Alain Colas) finanziert, einer Gedenkstiftung mit Sitz in Frankreich. Die Schriften, welche bei den Anstrengungen der Stiftung zur Beschaffung finanzieller Mittel eingesetzt wurden, waren voll mit Bildern eines von Wind und Wetter gezeichneten Seemannes, der den Blick auf unbekannte Horizonte richtet, die Augen zu Schlitzen verengt, die Brauen zusammengezogen mit der Tapferkeit und Geistesgegenwart eines Galliers, welche ihm in der Vergangenheit so gute Dienste im Kampf gegen alle Widerwärtigkeiten geleistet hatten. Wie das Schiff mit den drei Rümpfen, auf dem er den Tod fand, ist sein Gesicht von langen Koteletten flankiert, haarige Ausleger seiner schlaksigen Männlichkeit. Teilweise über eine solche Abbildung verlaufend, lautet der Nachruf: «Ein Mann der Herausforderungen, der Anstrengung, der Kameradschaft und der Abenteuer, darf Alain Colas nicht aus unserem kollektiven Gedächtnis verschwinden.» Gegen die Flüchtigkeit von Mensch und Gedächtnis schlug die AMAC den Bau eines viermastigen Schoners vor. 72 Meter lang, wäre es das grösste Segelschiff, das je von einem einzigen Mann gesteuert wurde. Ein hochseetaugliches Monument, passend für «einen der grössten Seefahrer des zwanzigsten Jahrhunderts», würde es an die Stelle der für Irrtümer anfälligen Kunst des Segelns die Technologie des Eroberns und Überlebens setzen.

Der Vorschlag für ein anderes Monument, ALAIN COLAS, MONUMENT FÜR EINEN VERSCHOLLENEN SEEMANN (1989) von Thomas Schütte, ist das pure

Gegenteil jeder pathetischen Beschwörung. Bar jeder Unsterblichkeitsrhetorik, ist es kaum fähig, sich im Raum der öffentlichen Aufmerksamkeit über Wasser zu halten, zu beliebig das Material, aus dem es gefertigt ist, zu unbestimmt sein Verhältnis zur Aussenwelt, sein Ort ohne Bezug oder Ausrichtung. Kopf und Torso eines Mannes sind gut als jene von Colas erkennbar, obwohl die Augen, die einst zusammengekniffen den Horizont erforschten, nun weit aufgerissen sind vor dem gegenwärtig Offenbaren. Auf krude Weise mit Spritzschaum gefüllt (dasselbe Material, das es zuletzt vielleicht nicht schaffte, sein Leben zu retten), sitzt der Torso auf einer hölzernen Palette, wie eine Sendung menschlichen Treibguts, eine Nachbildung von Gericaults Floss für den einsamen Segler, die Seefahrer-Monade des späten zwanzigsten Jahrhunderts. Die notdürftig zusammengeschusterte Figur, die auf ihrem wackligen Fundament mit Drahtleinen festgehalten wird, ist Skulptur und Schiffbruch in einem: ohne Position und auf verlorenem Posten. Wenn das Material des Körpers an jenes von Schwimmhilfen und Schwimmwesten erinnert, so regt die Fracht-Palette zu vielfältigen Spekulationen über Colas' vermutliches Ende an. Während uns sein tatsächliches Schicksal verborgen bleibt, weist die Skulptur auf ihrem Container-Sockel vielleicht auf die Ironie im Schicksal des Seemannes hin, der durch eine unerwartete Gewalt vernichtet wird, während er in ein minutiöses Abwägen von Abweichung und Position vertieft ist – ein nie gemeldetes Opfer des Autopiloten eines anonymen Frachters. Keinerlei Notsignale wurden empfangen ausser denen einer kruden Skulptur – ein *Mayday* der Navigation selbst.[3] *(Übersetzung: Susanne Schmidt)*

1) In: *Requiem für Wolf Graf von Kalckreuth*, Paris 1908.
2) Herman Melville, *Moby Dick*, Kapitel 44; deutsche Übersetzung von Fritz Güttinger, Manesse Verlag, Zürich 1944, S. 345.
3) Mayday: internationales Notsignal, von frz. «m'aidez».

THOMAS SCHÜTTE, ALAIN COLAS, MONUMENT FÜR EINEN VERSCHOLLENEN SEEMANN, 1987. Installation, Stedelijk Van Abbemuseum, Eindhoven, 1990. (PHOTO: PETER COX)

THOMAS SCHÜTTE, PLAN I–XXX, 1981, Lack auf Wachstuch / varnish paint on wax cloth; EIS, Modell für Documenta 8, 1987–91, Kunsthalle Hamburg, 1992 / model for documenta 8.
(PHOTO: NIC TENWIGGENHORN)