

Zeitschrift: Filmbulletin : Zeitschrift für Film und Kino
Herausgeber: Stiftung Filmbulletin
Band: 60 (2018)
Heft: 373

Artikel: Gelebte und gesunkene Träume : von Filmen und Schiffen
Autor: Pekler, Michael
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-862995>

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: 23.02.2026

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

Gelebte und gesunkene Träume

Michael Pekler

ist Kulturredakteur in Wien und schreibt seit 1998 für Filmbulletin.
Erschienen sind Bücher über Ang Lee und Terrence Malick.

Von Filmen und Schiffen

Auf einem Schiff unterwegs zu sein, das bedeutet im Kino, das gesamte Spektrum des Lebens erzählt zu bekommen: von der Geburt bis zum Untergang, von Noahs Arche bis Charons Kahn. Dazwischen gibt es die Welt zu entdecken, die Freiheit zu schnuppern – und das Glück zu finden.

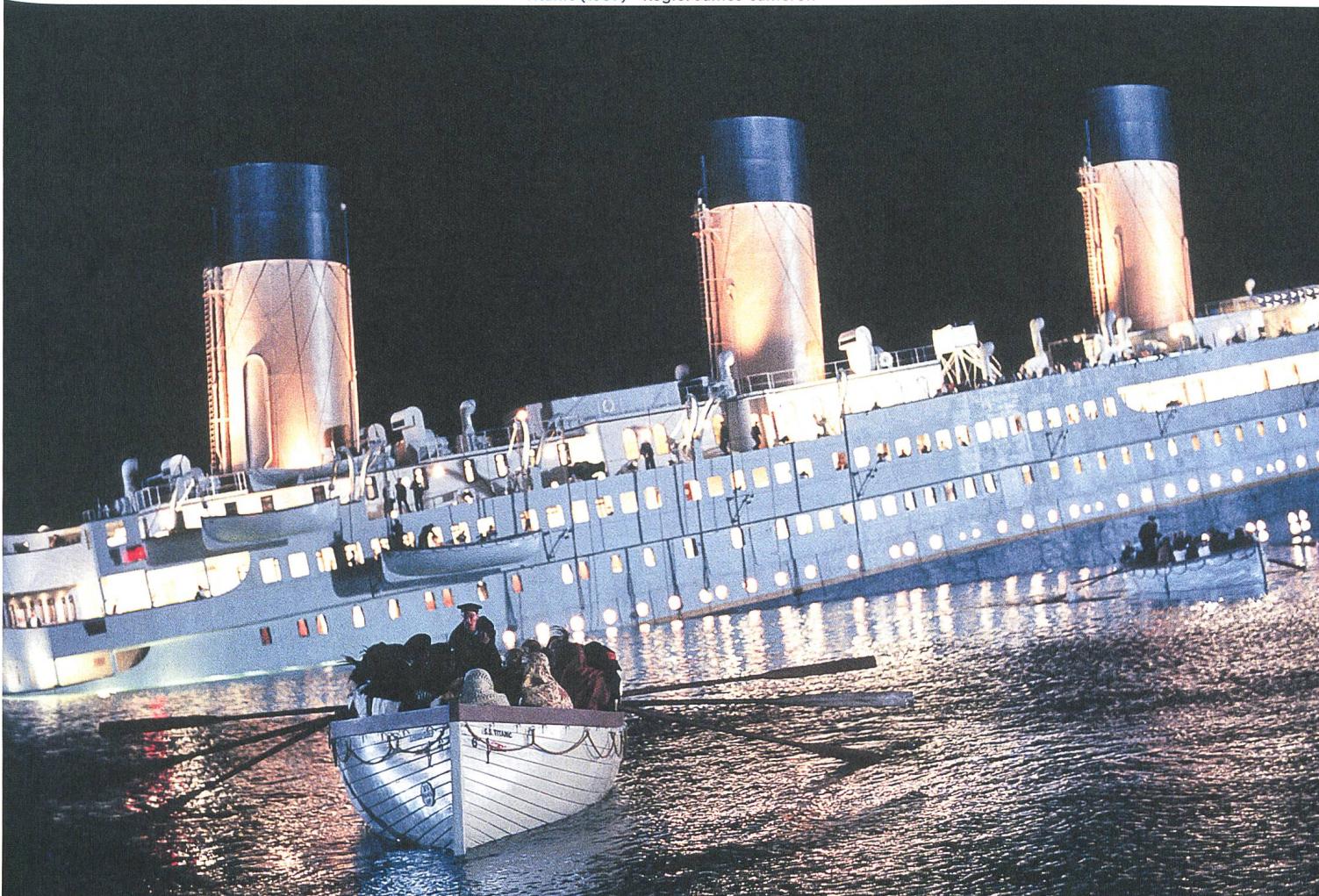
In der Grossstadt unter Fremden mag der Mensch sich einsam fühlen, doch nirgendwo ist er so allein wie auf dem Meer. Deshalb ist es in der Mythologie, der Literatur und im Film umso bedeutender, wie man sich auf dem Wasser – oft auf dem Meer, mitunter auch dem Fluss – fortbewegt, welches Schiff man für seine Reise ausgesucht hat oder auf welchem man unfreiwillig gelandet ist. Denn das Schiff ist, nicht erst seit dem Prinzip des Archimedes vor zweitausend Jahren, weit mehr als nur ein Fahrzeug, das den Menschen über das Wasser trägt. Es ist ein schwimmendes Haus oder zumindest eine Art von Zuhause. Dass Noahs Arche in einer ihrer berühmtesten Darstellungen, dem Gemälde von Edward Hicks («Noahs Arche», 1846), einem riesigen Haus mit mehreren Stockwerken gleicht, ist deshalb kein Zufall: Es ist das symbolische Haus Gottes.

Im Kino ist das Schiff meist kein Haus, obwohl es wunderbare Geschichten von Menschen zu erzählen weiss, die auf einem Schiff wohnen: Wenn in Jean Vigos *L'Atalante* (1934), nach wie vor einem der schönsten Filme über das Wohnen auf einem Schiff, das junge Paar auf dem Frachter einzieht, gegen Paris steuert und die Träume von einer gemeinsamen Zukunft auf engstem Raum noch intakt sind. Oder wenn in Giuseppe Tornatores *La leggenda del pianista sull'oceano* (1998) die Legende vom Ozeanpianisten mit dem sagenhaften Namen Danny Boodman T.D. Lemon Nineteen Hundred wahr wird, der seine schwimmende Stadt deshalb nie verlässt, weil er Angst vor dem hat, was er von Bord aus *nicht* sehen kann: «I was born on this



Master and Commander: The Far Side of the World (2003) Regie: Peter Weir

Titanic (1997) Regie: James Cameron



ship, and the world passed me by.» Oder wenn sich in Ingmar Bergmans *Schiff nach Indialand* von 1947 der Vater-Sohn-Konflikt auf dem Hausboot bis zur Tragödie hochschaukelt. In Filmen wie diesen ist das Schiff nicht nur Unterkunft oder Unterschlupf, sondern eine Bleibe.

Besser jedoch, man hält sich auch in dieser Frage an Goethe. «Mein Haus hat kein' Tür, / Mein' Tür hat ke' Haus.» Welches Haus der Dichterfürst in seinem späten Rollengedicht «Freibeuter» (1827) tatsächlich beschrieben hat, bleibt zwar ungewiss. Er könnte eine Räuberhöhle gemeint haben, viel eher aber – ein Schiff. Bei Goethe ist dieses Haus ohne Tür mehr Traum als Wirklichkeit, mehr Lebenszustand als tatsächliches Gebäude. «Und bin ich erwachen / Da geht es so fort; / Mei Ort hat ke' Bleibens, / Mein Bleibens ken' Ort», schliesst der zu diesem Zeitpunkt bereits alte Weimarer und nimmt damit ein Bild vorweg, das auch für die unzähligen Schiffe auf der Leinwand bestimend ist: das Schiff – vom Dampfschiff bis zum Dreimaster, von der Fregatte bis zum Flugzeugträger – als ein Ort, der dem Menschen kein Zuhause sein kann.

«Ob ich mich selbst dazu bewegen kann,
ein leichtes Leben und Zurückgezogenheit zu lieben,
das allein wird nur die Zeit zeigen.»
James Cook: *Entdeckungsfahrten im Pazifik.*
Die Logbücher der Reisen

Ein Schiff kann immer nur symbolische Heimat sein, weshalb es umso wichtiger ist, dass man im Gegensatz zu den tatsächlichen Freibeutern im entscheidenden Augenblick weiss, unter welcher Flagge man segelt: In Peter Weirs *Master and Commander: The Far Side of the World* (2003) etwa, wenn Russell Crowe seiner Mannschaft vor dem entscheidenden Gefecht zubrüllt, wo sie sich befindet: «This ship is our home! This ship is England!», erinnert der Kapitän seine Männer, die er ans titelgebende «Ende der Welt» geführt hat. Manchmal findet sogar eine ganze Nation an Deck Platz.

Eine Heimat zu haben, bedeutet nämlich Privileg und Schutz zugleich, und das Schiff ist der Versuch, sich ein kleines Stück davon mit in die Ferne zu nehmen. «These men may come from jails and taverns, but they are Englishmen», weiss Clark Gable als Erster Offizier Fletcher Christian in Frank Lloyds *Mutiny on the Bounty* (1935), wenn die Tyrannei an Bord immer unerträglicher wird. Wenn also Charles Laughton als Kapitän Bligh seine Matrosen auspeitschen lässt, befleckt er damit nicht nur die weissen Hemden seiner Männer mit Blut, sondern vor allem die Ehre Englands mit Schande.

Die «Bounty» ist nicht nur deshalb eines der berühmtesten Schiffe, weil auf ihr – ähnlich wie in Sergei Eisensteins *Panzerkreuzer Potemkin* (1925) oder Steven Spielbergs *Amistad* (1997) – eine als Rebellion deklarierte Revolution stattfindet, sondern weil sich auf engstem Raum zwei Weltanschauungen gegenüberstehen, die Gable («From now on they spell mutiny with my name») und Laughton als Typus konigenial verkörpern: Welches System trägt Europa gegen Ende des 18. Jahrhunderts in die Welt hinaus? Die der

Ausbeutung dienende Hierarchie, die den Menschen unter seinem reinen Nutzwert betrachtet, oder einen aufgeklärten Liberalismus? Was in Wahrheit wohl kaum ein politischer Konflikt war, wird bei Charles B. Nordhoff und James Norman Hall, die ihren «Bounty»-Roman zu Beginn der Dreissigerjahre veröffentlichten, zu einem solchen. Denn Literatur und Film schreiben ihre eigenen Schiffsmythen. Das wusste übrigens auch Marlon Brando, der in der Adaption von 1962 eine der bis dahin aufwendigsten Produktionen der US-Filmgeschichte sabotierte, als er auf Tahiti die polynesische Tänzerin Tarita Teriipaia nicht nur an Bord der originalgetreu nachgebauten «Bounty» bat.

«Mach dir eine Arche aus Zypressenholz!»
Buch Genesis 6,14

Obwohl das Kino ein historisch ausgewiesenes Nahverhältnis zur Eisenbahn pflegt und mit dem Automobil einen engen Verbündeten für ein eigenes Subgenre gefunden hat, bleibt das Schiff sein wundersamstes und symbolträchtigstes Vehikel: Das Schiff ist das älteste Fahrzeug der Menschheit. Und nicht zuletzt deshalb geht es an Bord eines Schiffs stets um die Verfolgung einer Idee, einer Ideologie oder manchmal gar einer Religion. Oder immer wieder, ganz praktisch, eines Feindes oder ganz konkreten Ziels: Das welterste Schiff mit Eigennamen ist Jasons «Argo», und dessen Begehr, für das er eigens seinen offenen Einmaster anfertigen lässt, ist nicht weniger als das Goldene Vlies. Auf einem Schiff unterwegs zu sein, das bedeutet im Kino, das gesamte Spektrum des Lebens erzählt zu bekommen: von der Geburt bis zum Untergang. Auf dem Schiff liegen die grössten Hoffnungen, und mit ihm legt man die letzten Meter des Lebens zurück; träumt man von neuen Ufern oder lässt sich von Charon ins Reich der Toten übersetzen. Das Schiff ist Fluchttort und Schutzraum, Tatort und Verlies.

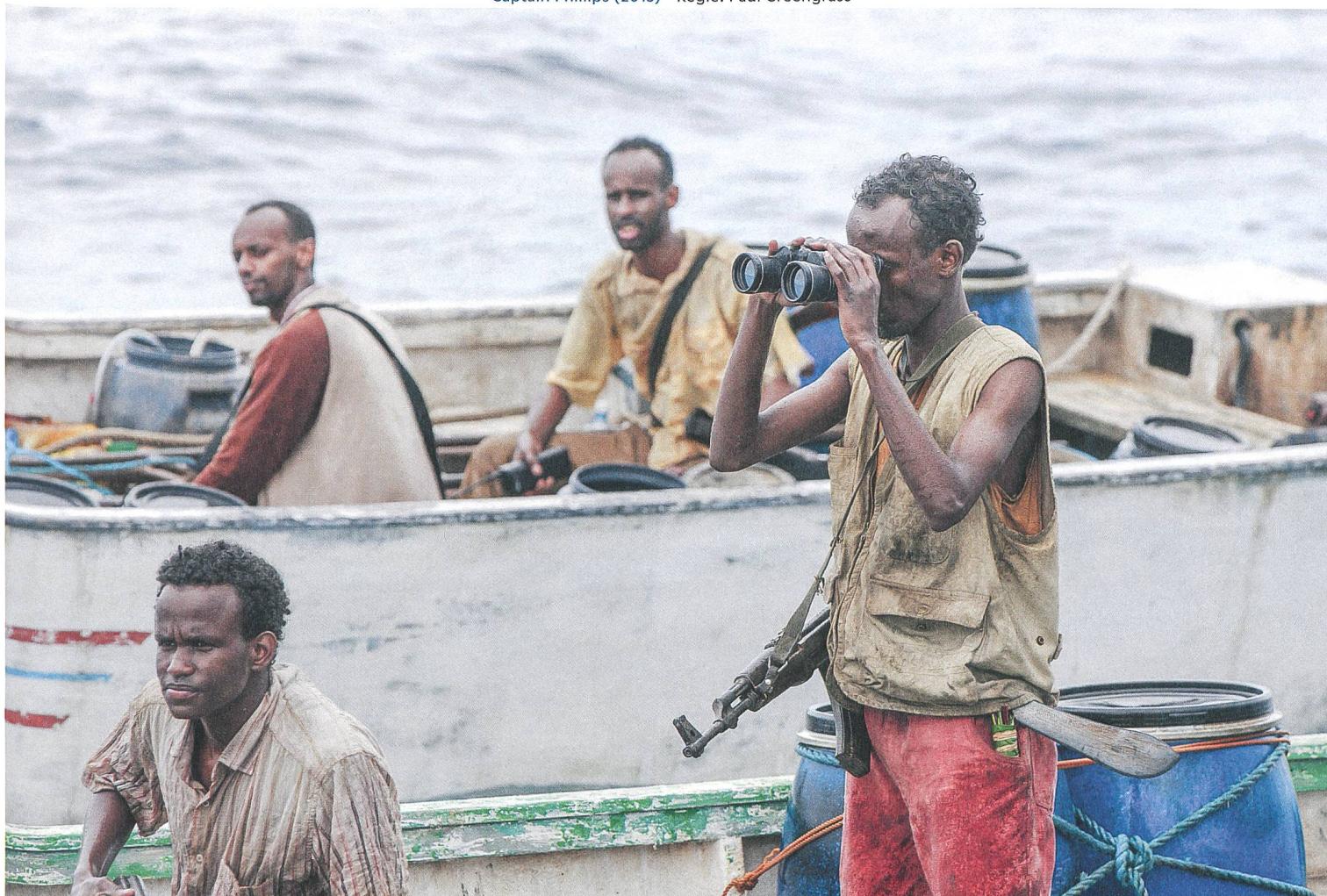
Ein Schiff zu besitzen, bedeutet im Film Herrschaft, Autonomie, Hoffnung und Verantwortung. Für den Menschen hat es seit Noahs gezimmerter Arche dafür schon immer eines guten Grunds bedurft, und sei es ein noch so provisorisches Schiffchen wie Moses' geflochtes Körbchen. Der grosse Zweifler in Darren Aronofskys nur sehr lose von der Bibel inspiriertem Monumentalfilm *Noah* (2014) baut sich sein 300 Ellen langes Schiff allen Widrigkeiten zum Trotz, weil er es als Gebot betrachtet. Mit dem grössten Rettungsschiff der Mythologie bewahrt der erste und letzte Seemann vor dem Herrn seine auserwählte Familie vor dem Untergang – und sichert der Menschheit sowie den «reinen und den unreinen» Tieren ihren Fortbestand. Doch nicht nur für die menschliche Nachwelt, auch für das Kino sind solche Erzählungen ein Segen, wengleich Noahs schwarze Arche vor dunkelgrauem Himmel aussieht wie ein riesiger Tanker der Apokalypse.

Die ersten Schiffe hingegen werden nie die letzten sein, und so stehen sie im Film oft für den Anfang und das Ende zugleich ein: des Einzelnen, der Gemeinschaft oder gar einer ganzen Zivilisation. Terrence Malicks *The New World* (2005) beginnt mit der Ankunft dreier englischer Schiffe an der Küste der Neuen Welt,



E la nave va (1983) Regie: Federico Fellini

Captain Phillips (2013) Regie: Paul Greengrass





Master and Commander: The Far Side of the World (2003) Regie: Peter Weir, mit Russell Crowe

Steamboat Bill, Jr. (1928) Regie: Buster Keaton und Charles Reisner, mit Buster Keaton und Ernest Torrence



die ihren Namen der Beschreibung eines florentinischen Seefahres verdankt: Amerigo Vespucci. Und im Inneren eines dieser majestätischen Zweimaster wartet der eingesperzte John Smith bereits auf seine Chance. Dass der Aufstieg Europas durch die Seefahrt den Untergang ganzer Zivilisationen bedeutete, dafür genügt dem Kino zuweilen eine einzige Einstellung: Am Ende von *Apocalypto* (Mel Gibson, 2006) gelangt der Maya-Krieger, der von zwei Feinden endlos lang durch den Dschungel verfolgt wird, im strömenden Regen an den Strand. Nach tagelanger Hetze und brutalem Kampf erscheint nichts sinnloser als jenes Bild, das die drei Männer in diesem Augenblick zu sehen bekamen: die riesigen Segelschiffe der spanischen Konquistadoren, mit denen die wahre Grausamkeit erst ihren Anfang nehmen wird. Mit der Landung von Schiffen haben Zeitalter begonnen und sind zu Ende gegangen. Nirgendwo wird davon eindringlicher erzählt als im Kino.

«Ich darf nicht bei dem grausen Mahle verweilen,
das nun folgte.»

Edgar Allan Poe: Der Bericht des Arthur Gordon Pym

Wenn das Schiff sinkt, stirbt auch im Kino die Hoffnung zuletzt. Deshalb sind Rettungsboote immer auch buchstäblich Hoffnungsträger. Sie zeigen, ähnlich dem Kammerspielfilm, Ausschnitte einer Gesellschaft, in der all das, was eben noch wichtig war – Herkunft, Klasse, Stand und Aussehen – neu bemessen wird. Die Katastrophe mischt die Karten neu. Denn plötzlich sitzt man, wie es so schön heißt, im selben Boot (wiewohl die gern zitierte Anweisung, wonach Frauen und Kinder zuerst gerettet werden sollten, in Wirklichkeit eher die Ausnahme darstellt). Von jeher befeuert die Idee, dass der Kampf ums nackte Überleben den wahren Menschen zum Vorschein bringe, Literatur und Kino.

Sie seien siebenundzwanzig Überlebende, das Rettungsboot aber nur für neun gebaut, so ein Geretteter in *Abandon Ship!* (Richard Sale, 1957), eine der bemerkenswertesten Produktionen über menschliche Anpassung an das *Survival of the Fittest*. Basierend auf dem Untergang der «William Brown» vor Neufundland im Jahr 1841, übernimmt ein Offizier nach dem Tod des Kapitäns die Führung auf dem überfüllten Rettungsboot. Die Aufrechterhaltung der Ordnung sieht er nur durch ein an Diktatur grenzendes Regiment gewährleistet: Mit Waffengewalt trennt er Familien, die Schwachen von den Starken – und entscheidet letztlich über Leben und Tod. «Don't get to know them too well», sagt er und benennt damit die Gefahr, den Menschen als Individuum wahrzunehmen.

Wie eine spielerische Versuchsanordnung wirkt dazu im Vergleich Alfred Hitchcocks *Lifeboat* (1944). Diese Hymne auf den Humanismus, von John Steinbeck entworfen, aber nicht zu Ende gebracht, ist mitten im Zweiten Weltkrieg natürlich geprägt vom Geist der Zeit und von der Idee, dass die freie Welt gegen das Böse zusammenhalten müsse (im konkreten Fall gegen den Nazi an Bord, der das Rettungsboot in die falsche Richtung steuert). Die zusammengewürfelte Gruppe ist

zwar geprägt vom Gefühl der Gefangenschaft (schliesslich hat man sich seine neuen Nächsten nicht ausgesucht), doch man weiss auch, dass nur das unbedingte Zusammenhalten das eigene Überleben ermöglicht.

In seiner Erzählung «Der Bericht des Arthur Gordon Pym» (1838) schreibt Edgar Allan Poe die Geschichte des sechzehnjährigen Pym, der sich als blinder Passagier auf einem Walfänger versteckt. Doch die Meuterei ist nicht das Schlimmste, was dem Abenteuerlustigen widerfährt: Ein mächtiger Sturm verwandelt das Schiff in ein Wrack, und nach knapp drei Wochen müssen sich die wenigen Überlebenden entscheiden, wer sich von ihnen als Mahlzeit opfert. Obwohl Poes einziger Roman nie verfilmt wurde, fliessst in Ang Lees *Life of Pi* (2012) Poes schreckliche Fantasie ein: Richard Parker heisst der Matrose bei Poe, der die kannibalistische Idee überhaupt aufbringt (und ihr prompt als Erster zum Opfer fällt), und Richard Parker heisst bei Lee der Tiger, mit dem Pi Patel den Ozean überquert. (Erwähnt sei auch, dass wenige Jahre nach Poes Roman sich das dort beschriebene Szenario tatsächlich zutrug, mit einem Ermordeten namens Richard Parker.) Doch im Unterschied zu Poe macht Lee aus dem Schiffbruch eine prächtige Fabel, in der Wirklichkeit und Fantasie im Wettstreit miteinander liegen. Hier geht das Unglück mit jedem Tag auf hoher See in einen traumhaften Zustand über, in dem leuchtende Farben und fliegende Fische die grausame Wirklichkeit verdrängen. Dass Giraffe, Hyäne, Orang-Utan und Tiger in Wahrheit die einzigen vier Überlebenden sind, die einander töten und fressen, ist jene Version, die man Pi am Ende eben nicht glauben möchte. «In diesem Augenblick», schreibt Poe, «durchwühlte die Wut eines Tigers meine Seele.»

«Überdeck, Unterdeck,
alles sucht nach jenem Leck.
Welches wohlversteckt leckt und leckt,
man fand es nie, es war am Heck.»

Falco: «Steuermann»

Gerade weil das Kino von jeher so grosse Hoffnungen mit dem Schiff verbindet, ist sein Untergang buchstäblich eine Katastrophe. Für *The Sinking of the Lusitania* (1918), die knapp zwölfminütige Arbeit des begnadeten Trickfilmpioniers Winsor McCay, mussten 25 000 Zeichnungen angefertigt und fotografiert werden. Der Katastrophe des 1915 von einem deutschen U-Boot versenkten britischen Luxusliners, bei der 1200 Menschen ums Leben kamen, verleiht McCay eine beinahe spielerische Note: Beschwingt tuckert das zu diesem Zeitpunkt grösste Schiff der Welt mit seinen vier riesigen Schloten über die tanzenden Wellen – bis das U-Boot, vor dem sogar zwei Fische flüchten, gefährlich aus dem Wasser ragt.

Die Katastrophe reduziert die Gesellschaft auf die Gruppe, sei es auf die Familie wie auf Noahs Arche oder auf einen bunten Haufen wie in der populären *Poseidon*-Filmreihe: Eine kleine Gemeinschaft kann, gottbestimmt oder durch schicksalhafte Auslese, wieder von Neuem beginnen. Deshalb ist es kein Zufall, dass in *The Poseidon Adventure* (Ronald Neame, 1972)

ausgerechnet ein Priester den Fluchtweg aus dem kieloben treibenden Schiff vorgibt. «God wants winners, not quitters», treibt er seine Schäfchen an. Denn es ist der Glaube, der nach der Katastrophe zwar keine Berge versetzt, aber im wahrsten Sinn den Weg vorgibt. Wer allerdings nur für die Starken spricht, bezahlt indes mit dem Opfertod. «There's got to be a morning after», singt dazu die Oscar-prämierte Maureen McGovern kurz vor dem Höhepunkt der Katastrophenfilmwelle.

Schiffskatastrophenfilme sind immer auch Gedenkfilme. Während etwa *A Night to Remember* (1958, Roy Ward Baker) über den Untergang der Titanic 1912 den Appell zur Erinnerung bereits im Titel trägt, greift James Camerons Liebesdrama *Titanic* (1997) dafür ausschliesslich auf den Namen des berühmtesten Untergangsschiffs der Geschichte zurück. Denn die grossen Passagierdampfer der Jahrhundertwende, Versinnbildlichung des Fortschrittsglaubens und eines an Grössenwahn grenzenden Optimismus, sind im Kino stets Spiegel einer mondänen Gesellschaft, die mit atemloser Geschwindigkeit – etwa dem Wettstreit um das Blaue Band für die schnellste Atlantiküberquerung – ihrem Untergang und dem Ersten Weltkrieg entgegenrast. Es ist ein Maschinenkult, der den Blick auf die schwimmenden Städte bestimmte, in denen sich die Klassen auf den Decks nicht begegneten und also nicht in die Quere kamen.

Eine der schönsten Szenen in Federico Fellinis *E la nave va* (1984) zeigt den Besuch der narzisstischen Opernsänger_innen im Kesselraum des Ozeandampfers: Während in der Tiefe, vor den Glutöfen, die schmutzigen Arbeiter die Kohle schaufeln, liefern sich Tenöre und Diven einen unerbittlichen Wettstreit: nicht um die Gunst der Arbeiter, sondern um den Triumph über die Konkurrenz. Auf Fellinis «Schiff der Träume», dem sein deutscher Titel den Sarkasmus bereits einschreibt, versammelt sich eine illustre Runde, um die Asche einer weltberühmten Opernsängerin über dem Meer zu verstreuen. Und so als ob dieses letzte elitäre Aufgebot wüsste, dass die politische und humane Katastrophe naht, übt sie sich in Selbstbetrug und Selbstvergewisserung. Bei Fellini ist das Schiff mit dem Namen «Gloria N.» das Totenschiff des Alten Europa. Die serbischen Flüchtlinge in ihren kleinen Booten, von einem österreichisch-ungarischen Schlachtschiff verfolgt, werden zwar an Bord genommen, aber gut getrennt untergebracht – und schliesslich doch ausgeliefert. Bis sich die Weltpolitik, als Schicksal getarnt, an der Reisegesellschaft bitter rächt.

Das auf die politische Katastrophe zusteuernende Schiff ist eines der prominentesten Motive in der Geschichte des Schifffilms, weil es die Klassen und Geschlechter an Bord getrennt und doch versammelt zeigt – jedenfalls in Zeiten, als sich das Kino noch am Gesellschaftspanorama der riesigen Ozeandampfer interessiert zeigte. In *Ship of Fools* (1965) von Stanley Kramer ist ein deutscher Passagierdampfer 1933 von Mexiko unterwegs nach Bremerhaven. Die Katastrophe wartet in Nazi-Deutschland, auch wenn sie der von Heinz Rühmann gespielte Jude Freytag, der nicht am Kapitänstisch Platz nehmen darf, nicht wahrhaben will. *Ship of Fools* stellt individuelle Wünsche und

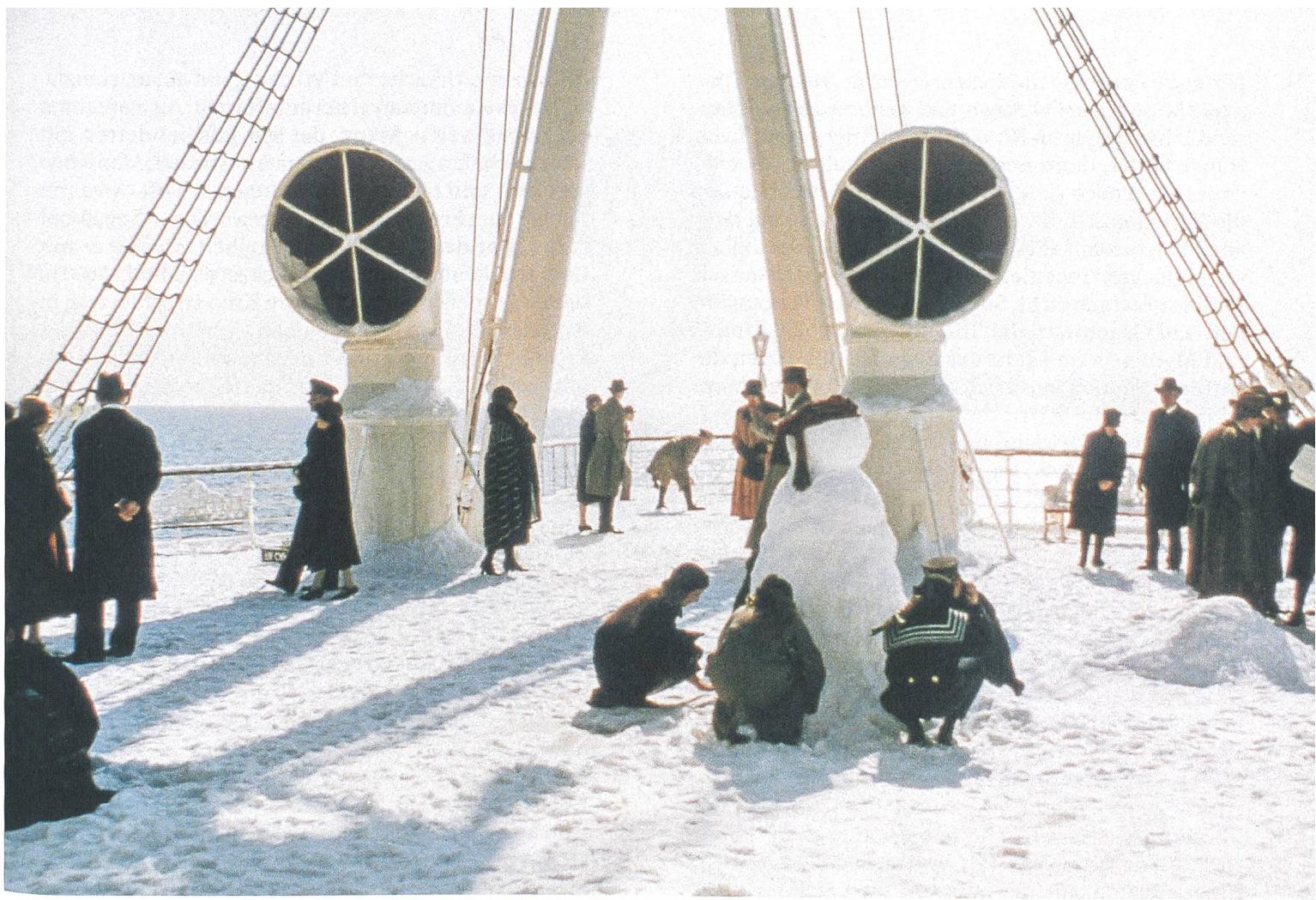
die kollektiven Ängste eindringlich gegenüber: Wenn Oskar Werner als herzkranker Schiffsarzt und Simone Signoret als drogenabhängige, ins Exil verwiesene Comtesse von einer gemeinsamen Zukunft träumen, dann nur weil sie wissen, dass es eine solche nie geben wird. «I wonder if it's true that life is as stupid and meaningless as it seems to be on this ship», so Werner, der selber später genauso sterben sollte, wie die von ihm gespielte Figur: an Herzversagen. *Ship of Fools* ist ein Spiegelbild wie Sebastien Brants gleichnamige Moralsatire des Spätmittelalters (1494) mit Dürers berühmten Holzschnitten, in der hundert Narren auf einem Schiff die Welt der Lächerlichkeit preisgeben. In Hieronymus Boschs «Das Narrenschiff» (Öl auf Holz, 1500) ist der dem blasphemischen Treiben der Insassen abgewandte Schelm der Klügste.

«Hörte einen Finnwal im Nebel blasen
wie ein leeres Bierfass.»
Arthur Conan Doyle: Heute dreimal
ins Polarmeere gefallen

Neben seiner mythologischen Bedeutsamkeit könnte man beinahe den profanen Einsatz übersehen, den das Schiff im Film leistet. So wie für Arthur Conan Doyle, der als Medizinstudent auf Walfischjagd im Polarmeere war und in dessen Sherlock-Holmes-Geschichten sich später Schiffe und Seeleute tummeln werden. Die Verfilmung des Holmes-Krimis «Black Peter» um den Mord unter Seeleuten gilt zwar als verschollen, doch wie das Schiff auf der Leinwand oft und gerne seinen Zweck erfüllt, dafür genügt eine Handvoll ausgewählter Beispiele: als Ort des dunklen Geheimnisses im Film noir (*Ghost Ship*, 1952), des talentierten Verbrechens eines Mr. Ripley (*Plein soleil*, 1960), des detektivischen Kammerspiels nach Agatha Christie (*Death on the Nile*, 1978), als buchstäblich glasklares Vehikel für eine Doris-Day-Komödie (*The Glass Bottom Boat*, 1966) – und selbstverständlich als Schauplatz des ausgemachten Slapsticks. Legendär die Szene in Chaplins *The Immigrant* (1917), in der Charlie als armer Einwanderer, mit seinem Stock und leerem Magen und mit einer Menschenmasse nach Amerika kommt. Doch wenn das Schiff vom hohen Wellengang hin und her geworfen wird, landet er näher beim Nächsten, als ihm lieb ist: Die Suppe wird von allen aus derselben Schüssel gelöffelt, weil die Tische in Schieflage einmal den einen, dann den anderen begünstigen. Von mehr Gerechtigkeit kann man nur träumen. Einmal mehr ungerührt von derartiger Sozialromantik erweist sich Buster Keaton, der in *Steamboat Bill, Jr.* (1928) kaum an Bord des Schiffs sogleich den Rettungsring ins Wasser wirft – wo dieser selbstverständlich versinkt.

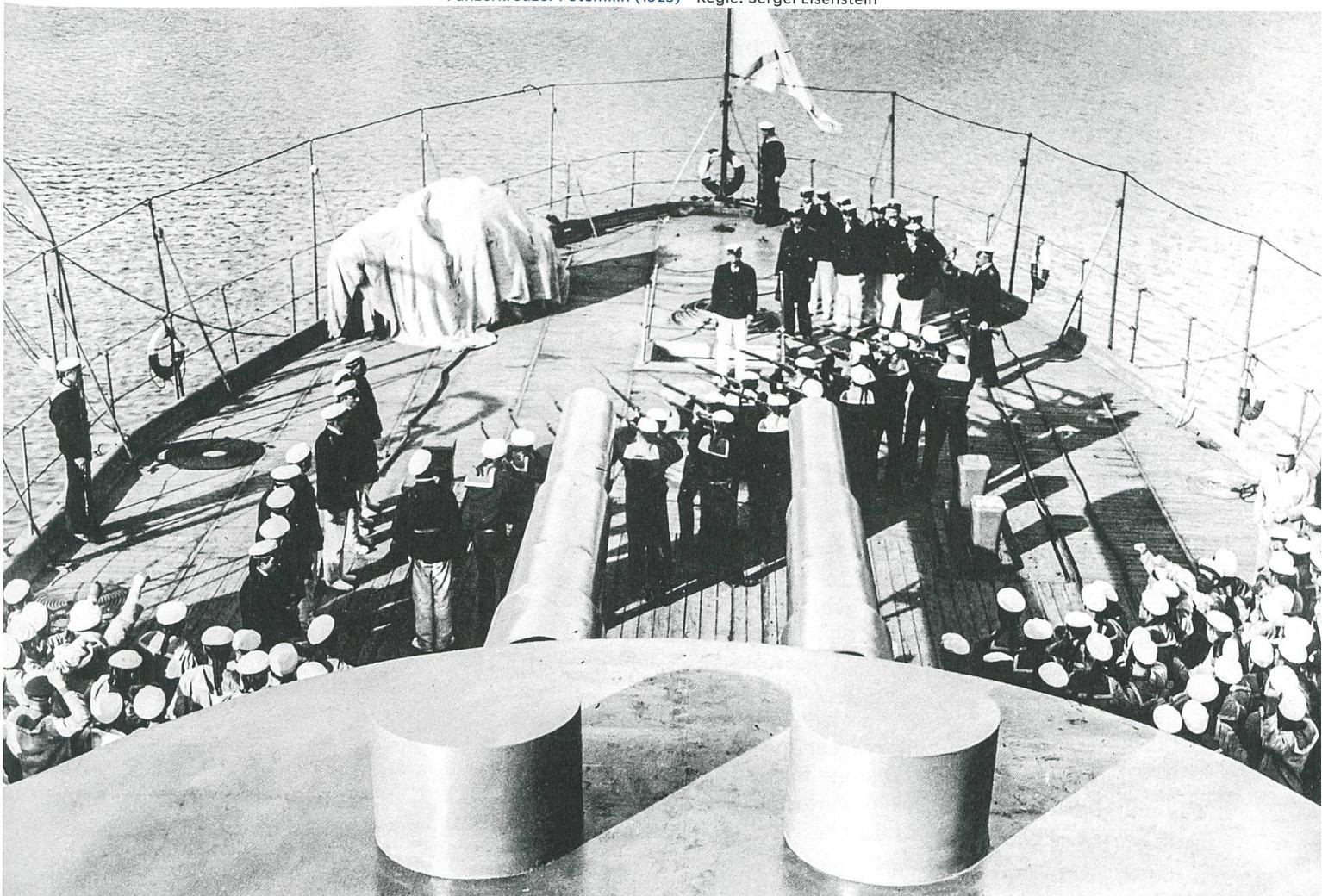
«Row, row, row your little dreamboat
violently back upstream»
Tom Russell: «Road to Nowhere»

Von den zwölf Schiffen, mit denen Odysseus zu seiner Irrfahrt aufbrach, kehrte nur ein einziges zurück. Das zerstörte Troja hinter sich lassend, durchkreuzte der listige Held das halbe Mittelmeer, ehe er nach zwanzig



La leggenda del pianista sull'oceano (1998) Regie: Giuseppe Tornatore

Panzerkreuzer Potemkin (1925) Regie: Sergei Eisenstein



Jahren zu Penelope zurückkehren durfte. Homers Epos ist die Mutter aller Odysseen, und wenn zweieinhalbtausend Jahre später im Kino ein Schiff nicht mehr nach Hause findet, dann immer auch deshalb. In *Fidélio, l'odyssée d'Alice* (2014) von Lucie Borleteau heuert die Protagonistin für ein Stück Lebensreise auf dem alten Frachtschiff «Fidélio» an. Alice soll einen tödlich verunglückten Ingenieur ersetzen und wird in dessen Kabine untergebracht. So überlagern sich Vergangenheit und Gegenwart, der Tod und das Leben, Motive und Mythen – und statt des alten Helden gegen die göttliche Fügung muss sich eine junge Frau auf ihrem Schiff gegen die Wirrnisse der Gegenwart durchsetzen. Der moderne Mensch fährt keinen Schlingerkurs mehr über das Meer, sehr wohl aber durchs Leben.

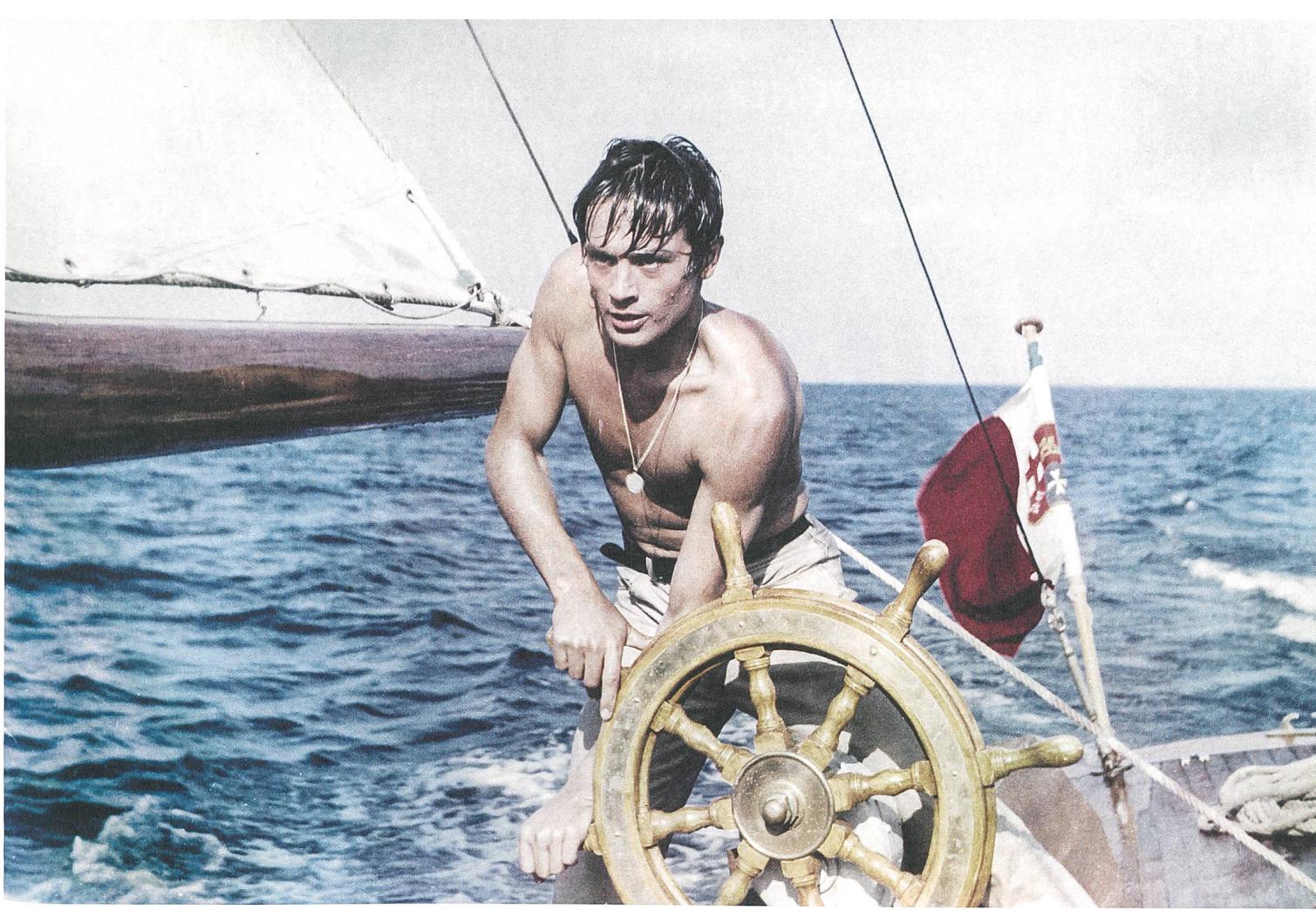
Was über Jahrhunderte jedoch geblieben ist, das ist die Verbindung von Mythos und Mensch, von Schiff und Schicksal. Sie reicht von der «Ilias» bis zur Legende vom ewig umherirrenden, weil verfluchten «Fliegenden Holländer», sie findet sich in den Schriften des Seemanns Joseph Conrad wie «Heart of Darkness» und in B. Travens «Totenschiff», und sie wurde im Kino von Werner Herzog in *Fitzcarraldo* (1982) auf die Bergspitze getrieben: Wenn bei Herzog der Glaube an sich selbst, also an den Menschen, jenen an die höhere Macht, also die Natur oder die Götter, übersteigt, kann er zwar keine Berge versetzen, aber ein Schiff über ihn transportieren. Jede Irrfahrt findet immer knapp an der Grenze zum Wahnsinn statt, und nicht zuletzt deshalb ist *Fitzcarraldo* eine der berühmtesten Schiffsszenen des Kinos gelungen. Der schwarze Rauchwolken austossende Flussdampfer – den man übrigens heute noch überwuchert im brasilianischen Urwald finden kann – soll Fitzgerald jenen Reichtum bringen, mit dem er sein Opernhaus im Dschungel errichten kann. Das Schiff ist sein Mittel zum Zweck, es ist die technische Errungenschaft der westlichen Zivilisation, auf welche die kulturelle folgen soll: Caruso. Am Ende fallen Grösse und Tragik zusammen: Nachdem die Indios ihre Götter besänftigen, indem sie die «Molly Aida» die Stromschnellen hinabtreiben lassen, feiert Fitzcarraldo seinen buchstäblich einmaligen Triumph an Bord des beschädigten Schiffs – auf dessen Deck als persönlicher Opernbühne.

«Da sass er, im Sturm, beim Reffen der Marssegel,
rittlings in Luv auf der Rahnock, den Fuss wie
im Steigbügel unter den Paarden, mit beiden Händen
an den Zeisingen wie an Zügeln ziehend.»
Herman Melville: Billy Budd

In J.C. Chandors *All Is Lost* (2013) gibt es eine Szene, in der Robert Redford als alter Skipper, nachdem er tagelang im Indischen Ozean gegen den Untergang seines Segelbootes angekämpft hat, plötzlich auf ein riesiges Containerschiff blickt. Wie ein Koloss ragt dieses Symbol des globalen Warenverkehrs vor ihm auf, nachdem ausgerechnet ein im Meer treibender Container, gefüllt mit Turnschuhen, sein Boot aufschlitzte. Chandors gänzlich ohne Dialoge funktionierendes Drama ist einer der bemerkenswertesten Schiffsfilme der vergangenen Jahre, weil er das verhängnisvolle

Prinzip von Ursache und Wirkung auf ein existenzialistisches Kammerspiel herunterbricht: Ausgerechnet der reiche weisse Mann, der seit Jahrhunderten mit seinen Schiffen ganze Kontinente ausbeutet, Menschen versklavt und neue Weltordnungen schafft, wird mit seinem zum Freizeitvergnügen gewordenen Segelboot zum Opfer des Traums jener Freiheit, die nur er mit Geld sich kaufen kann. Natürlich ist es Zufall, dass im selben Jahr ein anderer Film im Kino zu sehen war, in dem der Kapitän eines solchen Containerschiffs als Protagonist fungiert. Doch der auf wahren Ereignissen basierende *Captain Phillips* von Paul Greengrass, in dem Tom Hanks als Kapitän des unter US-Flagge fahrenden Frachters «Maersk Alabama» von somalischen Piraten gekidnappt und in seinem eigenen Rettungsboot festgehalten wird, hat mit *All Is Lost* etwas Wesentliches gemeinsam: das Schiff jeweils als das zu zeigen, was im 21. Jahrhundert aus ihm geworden ist – individuelles Freizeitvergnügen und wichtigstes Transportmittel für möglichst billigen Massenkonsum. Man möchte sich ausmalen, dass es ausgerechnet einer von Phillips' Containern war, der das Boot des namenlosen Seglers zum Sinken brachte. Die vier afrikanischen Piraten – am Ende entweder von Scharfschützen erschossen oder in Fussketten – haben nicht das Schiff für die Flucht nach Europa gewählt. Sie sind die modernen Nachfahren der historischen Freibeuter, nur dass sie statt von Freiheit vom Ende des Bürgerkriegs in der Heimat träumen. Dafür riskieren sie ihr Leben auf ihren kleinen Kaperschiffen. x

Herzlichen Dank an Alexandra Seibel für den Ausguck.



Plein soleil (1960) Regie: René Clément, mit Alain Delon

L'Atalante (1934) Regie: Jean Vigo, mit Dita Parlo und Michel Simon



EIN FILM VON **MICHAEL STEINER** NACH DEM BESTSELLER VON **THOMAS MEYER**
„WOLKENBRUCHS WUNDERLICHE REISE IN DIE ARME EINER SCHICKSE“

Wolken- bruch



JOEL BASMAN - NOÉMIE SCHMIDT - INGE MAUX - UDO SAMEL

AB 25. OKTOBER NUR IM KINO

dcm