

ALLAN SEKULA: TITANIC's wake

Eröffnung: Freitag, 1. April 2005

Ausstellungsdauer: 2. April – 22. Mai 2005

Ort: CAMERA AUSTRIA, Kunsthhaus Graz

ALLAN SEKULA: TITANIC's wake *

Los Angeles, Juli – September 2000

Anfang 1997 fotografierte ich den mexikanischen Filmset für *Titanic*: Das geschah im Rahmen eines älteren Projekts mit dem Titel *Dead Letter Office*, der sich indirekt Herman Melvilles *Bartleby, der Schreiber* verdankt. Bartlebys rätselhafte Arbeitsverweigerung könnte mit seiner Tätigkeit als Postbeamter begonnen haben, der unzustellbare Briefe zu sortieren hatte. Beim Wiederlesen der Geschichte stellte ich es mir plötzlich als schwierig, ja sogar spirituell herausfordernd vor, einen Brief über die kurze Strecke von Tijuana nach San Diego zu schicken, selbst wenn die Filmindustrie Hollywoods die Grenze bereits überschritten hatte.

Um von den niedrigeren mexikanischen Löhnen zu profitieren, baute Twentieth Century Fox den Filmset in der Nähe des armen Fischerdorfes Poptla an der Küste von Baja California, etwa 40 Meilen südlich der U.S.-Grenze. Kernstück der Produktionsstätte ist das größte Süßwasser-Filmbecken der Welt, größer noch als jenes, das in Malta für die Dreharbeiten zu *Popeye* verwendet wurde. Das angrenzende, unmittelbar südlich des Walls und der Wachtürme rund um den Set gelegene Dorf besitzt kein Fließwasser. Der Abfluss von den Filmbecken hat den Salzgehalt in den Gezeitenbecken entlang der Küste gesenkt und so die Lebensgrundlage der traditionell vom Muschelsammeln lebenden Dorfbewohner zerstört.

Die affektiert-melancholische Überheblichkeit von *Titanic* fasziniert mich. Ist sie ein Symptom für etwas Größeres? Wir blicken morbide in den Strudel, den der Industrialismus bei seinem frühen Sturz in den Abgrund hinterlassen hat. Der Film enthebt uns jeder Verpflichtung, der Katastrophen zu gedenken, die folgten. Im Nu wird der Engel der Geschichte wie eine Comicfigur zwischen einer Stahl- und einer Eiswand plattgedrückt. Eine einfache, voreilige Art, eine blutiges Jahrhundert zu betrauern.

Vielleicht ist der Film aber auch – naiver – ein Vorkämpfer des gutherzigen amerikanischen Neoliberalismus. Als James Cameron den ersten seiner Oscars für den Film entgegennahm, warf er die Statuette in die überhitzte Luft über dem Podium und stieß einen Satz aus dem Film aus: "King of the world." (Später bat er ein wenig beschämt um eine Schweigeminute für die seit langem toten Passagiere und die Mannschaft.) Seltsamerweise entlehnte Cameron seinen triumphalen Ausruf Benjamin Brittens 1951 uraufgeführter Oper nach Herman Melvilles Novelle *Billy Budd*. Budd ist selbst noch als einer, der gedungen und auf eine Bahn gebracht wird, die am Galgen endet, ein naiv Begeisterter. Könnte es sein, dass Cameron heimlich ein Remake von *Billy Budd* machen wollte oder sich für den "schönen Matrosen" hält, sich mit ihm noch stärker identifiziert als mit dem von Leonardo DiCaprio gespielten, selbstgefälligen jungen Künstler? Ein befremdlicher Gedanke: Melvilles (und Brittens) düstere, frauenlose und verdeckt homoerotische Parabel – eine Geschichte von falsch verstandener Güte, unverbesserlicher Bösartigkeit, einem von Schuldgefühlen geplagten Kapitän – so aufbereitet, dass sie ein Stammpublikum vorpubertärer Mädchen anspricht.

Vor fünf oder zehn Jahren war ich fest überzeugt, das Meer sei vom Vorstellungshorizont zeitgenössischer Eliten verschwunden. Heute bin ich mir da nicht mehr so sicher. Das Meer kehrt – oft in einem schaurigen Gewand – wieder, zugleich erinnert und vergessen, immer in Verbindung mit dem Tod, aber auf eine seltsam körperlose Weise. Man kann heute nicht mehr so direkt sein wie Jules Michelet in seinem 1861 erschienen Buch *Das Meer*, das mit einer unverhüllten Anerkennung der Feindlichkeit des Meers beginnt, seinem wesenhaften Sein für den Menschen als "erstickendes Element". Und doch erwirbt Bill Gates Winslow Homers *Lost on the Grand Banks* um mehr Geld als je zuvor für ein amerikanisches Gemälde ausgegeben wurde. Frank Gehry baut ein glitzerndes, zugleich an einen Fisch und an ein Schiff erinnerndes Titanmuseum auf dem verwahrlosten Gelände einer durch die spanische Regierungspolitik in den Bankrott getriebenen Werft und leitet damit eine neue Luftfahrttouristische Zukunft in der Hauptstadt einer der ältesten maritimen Kulturen der

Welt ein. Schließlich waren es wahrscheinlich die Basken, die Amerika entdeckten, das Geheimnis aber lieber für sich behielten, um konkurrenzlos in die reichen Kabeljau-Fischgründe des Nordatlantik zurückzukehren.

Trotz seines viel gepriesenen "Vitalismus", seiner Urbeziehung zu dem todgeweihten Karpfen in der Badewanne von Gehrys Großmutter in Toronto, ist das Guggenheim Bilbao wohl besser mit einem gigantischen Lichtmodulator zu vergleichen, der den inhumanen Glanz und die spektakulären Lichter der Stadtlandschaft von Los Angeles in die gedämpft-gedeckte Farbpalette der entindustrialisierten baskischen Hauptstadt versetzt. Zufällig entdeckt man ein gewisses Korrosionspotenzial: An der Westseite des Museums, im Containerumschlagshafen, befinden sich große Tonnen mit Fluorwasserstoffsäure, jener hochaggressiven Substanz, die als Lösungsmittel für Titan verwendet wird.

Diese Fotografien wurden zwischen Frühlingsanfang 1998 und dem letzten Tag des Jahres 1999 aufgenommen. Einige entstanden während eines Studienaufenthalts im Atelier Calder in Saché, Frankreich. Alexander Calder, der als junger Mann zur See fuhr und dessen Jugend in die letzten Jahre der Handelssegelschiffahrt fiel, übersetzte die einfache aber nachhaltige Antriebslogik aus Wind, Leinwand und Tauern in die Bleche und gestanzten Stahlplatten der Moderne. Mobiles bewegen sich wie Schiffe in Kreisen, wie es Museen, so sehr sie auch Schiffen gleichen mögen, nicht tun.

Saché ist mit dem Meer durch einen der Nebenflüsse der Loire verbunden, und sowohl die grüne Abgeschlossenheit dieser Welt, als auch ihre Verbindung mit dem Imperium wurden bereits viel früher von Balzac geschildert, der, gefährliche Mengen Kaffees trinkend, auf der anderen Seite des Flusses, direkt gegenüber der Stelle, wo Calder später sein Atelier errichtete und mit Draht und Metallabfällen herumbastelte, bis spät in die Nacht seine Romane von unerwidertem Begehren im aufkommenden Kapitalismus schrieb.

Andere Fotografien entstanden in Seattle und in Novorossijsk am Schwarzen Meer, dem letzten verbleibenden eisfreien Hafen Russlands: Man kann mir leicht vorwerfen, mich auf der ganzen Welt herumzutreiben. Tatsächlich brachte ich große Teile des Jahres 1999 damit zu, eine gerettete Rostschüssel von einem Frachter, die *Global Mariner*, auf einer seltsam schneckengleichen Fahrt zu folgen, auf der sie in den ungenutzten Frachträumen eine bemerkenswert installierte Ausstellung über Arbeitsbedingungen auf See um die Welt trug. Wie sich Jimmy McCauley, der Glasgower Quartiermeister des Schiffs ausdrückte: "Eine *Titanic* ereignet sich jedes Jahr, nur erfährt es niemand." Alles in allem lief das Schiff 78 Hafenstädte rund um die Welt, von Kapstadt bis Wladiwostok an und war damit ein Beispiel und eine Vorwegnahme der Globalisierungskritik, die letzten November in den Straßen von Seattle zum Ausbruch kam. So hatte die nervöse Metapher, die die *New York Times* in ihrer Schlagzeile anbot, etwas ungewollt Treffendes: "Schiffbruch in Seattle".

Der Faden, der diese Bilder miteinander verbindet, schlingt sich um ein Gedächtnis, wie es von Miren del Olmo, Gewerkschaftsaktivistin und Obermaat auf der *Global Mariner*, bewahrt wird. Die aus einem armen Fischerdorf am Rande von Bilbao stammende Baskin, Tochter eines pensionierten Werftarbeiters, erinnert sich, wie sie an einem Samstag in den späten achtziger Jahren auf dem Weg zum Englischkurs, wo sie sich auf die Lingua franca eines Lebens auf See vorbereitete, den Nervión überquerte. Auf die Puente de la Salve, die zehn Jahre später in Frank Gehrys Entwurf für das Guggenheim integriert werden sollte, zurückblickend, sah sie die schwebende Fahrbahn und die Stahltürme plötzlich in einer Wolke aus Tränengas verschwinden, mit der die Bereitschaftstruppen der Guardia die ausgesperrten Schweißer und Schiffsbauer – die Genossen ihres Vaters – bekämpften. Als sie diese Geschichte in einer späten Dezembernacht beim Wacheschieben auf einer anderen Art Brücke, während sich die *Global Mariner* auf der Fluchtlinie, die der aufständische Panzerkreuzer *Potemkin* fast ein Jahrhundert zuvor genommen hatte, durch den winterlichen Seegang des Schwarzen Meers pflügte, zu Ende erzählt hatte, bemerkte sie, dass sie noch immer nicht lange genug zu Hause gewesen sei, um das neue Museum zu besuchen. Doch ihrer nicht fachkundigen Meinung nach, wenn sie das einem Amerikaner offen sagen dürfe, sehe es aus, als sei es "aus sämtlichen je in Bilbao geleerten Coladosen" erbaut worden.

"Ich möchte lieber nicht", pflegte Bartleby zu seinem Boss zu sagen. Am 3. August 2000, nachdem sie ihre Mission als gutes, exemplarisches, alle anderen, unsichtbaren Schiffe der Welt repräsentierendes Schiff beendet hatte, wurde die *Global Mariner* mit einer Ladung Stahlrollen an Bord an der Mündung des Orinoco in Venezuela gerammt und versenkt – nicht weit von der fiktionalen Zufluchtstätte Robinson Crusoes, eines anderen *isolato* aus einem früheren merkantilen Zeitalter.

* Der Titel spielt unübersetzbar mit der Doppeldeutigkeit von "wake", das sowohl "Totenwache" als auch "Kielwassr" bedeutet.