

Jörg Schöning (Rd.): Bewegte See. Maritimes Kino 1912-1957

München: edition text + kritik 2007 (Reihe CineGraph Buch), 207 S., ISBN 978-3883778952, € 19,80.

Die seit 1989 aufgelegte Buch-Reihe *CineGraph* hat einen neuen Band veröffentlicht, in dem es um die filmische Verarbeitung des maritimen Sujets geht. Auf den ersten Blick handelt es sich um eine Stoff- und Motivgeschichte zu den Themen Meer, Schiff, Hafen und Seemann, die facettenreiche Einblicke in ihren Gegenstand und dabei fiktionale wie dokumentarische Bearbeitungen sowie Lang- wie Kurzfilme berücksichtigt. Im Hinblick auf die Unterscheidung von Filmen bezüglich ihrer Dauer verfolgt der Filmhistoriker Uli Jung in seinem Beitrag zu

Seekriegsfilmen im Ersten Weltkrieg sogar die These, dass die Durchsetzung des Langfilms durch propagandistische Bemühungen forciert wurde. Und auch die Ausdifferenzierung von filmischer Dokumentation und Fiktion steht in einer Reihe von Artikeln zur Debatte. Jenseits dieser Unterscheidungen dominieren Beiträge zu den Formaten Werbe- und Propagandafilm.

Der gewählte Themenschwerpunkt wird in der Aufsatzsammlung breit verhandelt, insofern unterschiedliche Facetten wie Werftbesuche, Schiffsbesatzung, touristisches Bordleben und Schiffsuntergänge betrachtet werden. Die im Band versammelten Texte befassen sich gleichermaßen mit der Kriegsmarine wie mit der Handelsschiffahrt inklusive Passagierbeförderung. Das wilhelminische Flottengesetz und die daran anschließende Flottenpropaganda sowie das Schiffsfahrtsunternehmen Hapag stehen dabei immer wieder im Mittelpunkt. So befasst sich Michael Töteberg mit den „Filmaktivitäten der Hapag“ und arbeitet dabei die gegenseitige Attraktivität von Kino und Tourismus heraus. Malte Hagener beschäftigt sich mit dem „Bordkino als Ort der nationalen Propaganda“, wie es sich vor allem auf den Hapag-Passagierdampfern befand. Patrick Vonderaus Interesse gilt der Popularisierung von ‚Nordlandfahrten‘. Vonderaus verfolgt dabei mit Bezug auf Pierre Bourdieu einen differenzierten Ansatz, der „mediale Angebote der Zeit im Kontext klassenspezifischer Konsummuster“ (S.117) betrachtet. Skandinavienreisen, wie sie u.a. von Hapag angeboten wurden, entsprachen dem bürgerlichen Interesse an Distinktion. Daher verweigerten sie sich auch zunächst der filmischen Darstellung, weil es sich beim Kino um eine Freizeitgestaltung der proletarischen Masse handelte.

Das Beispiel Vonderaus verdeutlicht, dass die Artikel häufig über eine einfache Analyse des filmischen Sujets hinausgehen. Prägnant zeigt sich dies anhand von Martin Loiperdingers These, der Deutsche Flottenverein habe zu Beginn des 20. Jahrhunderts zur Propagierung seiner Ziele die Attraktionsleistung des Films genutzt. Bei den Vereinsveranstaltungen verfolgte man den Zweck, mittels des Films dem Zuschauer ein lebendiges Bild der neu organisierten und erstarkten deutschen Hochseeflotte vor Augen zu führen, damit dieser sie als einen originären Bestandteil Deutschlands auffasst.

Aber auch andere Beiträge weisen über eine reine Motivgeschichte hinaus, insofern sie von der Überlegung geleitet sind, dass sich in den Seefahrtsfilmen der zeitgenössische kulturelle und gesellschaftliche Kontext reflektiert. Den „zeitgeschichtlichen Aspekt“, den Schönig in seiner Einleitung nicht nur für den vorliegenden Band, sondern für die *CineGraph*-Reihe insgesamt reklamiert, sieht er auch darin erfüllt, dass die Filme „auf technische Innovationen und internationale Mobilisierung im Verkehr zwischen den Nationen reagieren.“ (S.7) Beispielhaft sind im Zusammenhang mit der zeitgeschichtlichen Bedeutung des Sujets die beiden Texte von Jan Kindler und Ralf Forster zu nennen, die sich mit maritimen Werbefilmen beschäftigen und davon ausgehen, dass sich in den Filmen auch das gesellschaftliche Umfeld manifestiert, schon allein weil die Werbeindustrie aus

marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten dieses in die Gestaltung ihrer Produkte mit einbeziehen muss

Gemäß dem Buch-Untertitel wird die Zeit zwischen 1912-1957 in den Blick genommen (was dann wohl auch der Grund dafür ist, dass Propaganda in den Texten immer wieder zum Gegenstand wird). Wie Schöning in seiner Einleitung betont, handelt es sich bei dieser Grenzziehung lediglich um eine ‚Orientierungshilfe‘ und so beginnt die angehangene Filmographie, die beeindruckende ‚700 Filme mit maritimer Thematik aus deutscher Produktion‘ (S.182) umfasst, bereits im Jahr 1897. Und auch einige Autoren gehen historisch wesentlich breiter vor – so beispielsweise der Militärhistoriker Jörg Hillmann mit seinen Überblick über die Entwicklung des Verhältnisses von Selbst- und Fremdwahrnehmung der Kriegsmarine, der mit dem Tirpitzplan und dem Flottengesetz um 1900 beginnt. Dabei befasst er sich wie einige andere Autoren des Bandes auch nicht nur mit filmischem Material, sondern bezieht auch Fotografien und Zeitschriften mit ein.

Dass nicht nur Filme, sondern auch andere mediale und ästhetische Artefakte in die Untersuchung mit einbezogen werden, trifft vor allem auf die Artikel zu, die sich Schiffsuntergängen zuwenden. So untersucht Michael Hammonds Titanic-Denkmäler in Southampton und Felix Krämer betrachtet Schiffsbruch-Gemälde und -Fotografien vom 18. bis zum 21. Jahrhundert.

Auch der Beitrag des Kulturanthropologen Timo Heimerdinger, der die Kampagne zum Aufbau der deutschen evangelischen Seemannsmission und die der wilhelminischen Flottenpropaganda im Hinblick auf Seemannsdarstellungen analysiert, verlässt das Feld des Films, um andere mediale Strategien der Popularisierung zu beobachten. Diese Strategien werden aber gemäß Heimerdinger für den Film bedeutsam, weil hier eine Vorstellung vom Seemann entworfen wird, die auch dessen Darstellungen im 20. Jahrhunderts prägen. Dabei verfolgt Heimerdinger die These, dass sich der Seemann als Imaginationsfläche eignet, weil seine Lebenswelt aufgrund seiner Abwesenheit nicht zugänglich ist.

Einer besonderen Filmform wendet sich Jörg Schöning zu: Bordfilmen, also Aufnahmen, die das Leben auf einem Passagierschiff und die Landunternehmungen zeigen und mit dem Zweck angefertigt wurden, an Bord gezeigt oder an die Reisenden verkauft zu werden.. Dabei analysiert er genau die subtilen Inszenierungsstrategien und die touristische Perspektive, die sich darin manifestiert. Vor allem interpretiert er die Filme aber eindrücklich als ‚erstrangige Zeugnisse zu europäischem Reiseverhalten wie auch zum maritimen Tourismus der 1920er und 1930er Jahre.‘ (S.141) Schönings Gegenstand verdeutlicht exemplarisch, welche Fülle und Diversität an Untersuchungsmaterial der bebilderte Sammelband unter dem Thema ‚maritimes Kino‘ versammelt.

Christina Bartz (Köln)