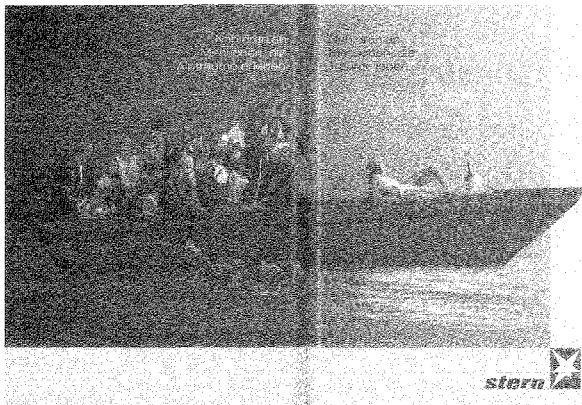


Melanie Ulz **Nachrichten aus dem *Black Atlantic*.**
**Das Schiff als Bedeutungsträger im Kontext von
(Post-)Kolonialismus und Globalisierung**

Eine Unterabteilung der Ausstellung „Fremde?“, die das DHM in Berlin über den Jahreswechsel 2009/2010 zeigte, rekonstruierte den visuellen Diskurs der frühen 1990er Jahre, mit dem ein Zuwanderungsstop nach Deutschland gefordert wurde.¹ Die einschließende Redewendung „wir sitzen alle in einem Boot“ wurde in dieser Zeit wiederholt in die abgrenzende Metapher „das Boot ist voll“ umgedeutet.² Hintergrund war die politische Debatte um die Verschärfung des grundgesetzlich verankerten Rechts auf Asyl.³ Das Motiv des überfüllten Bootes oder manövrierunfähigen (Staats-)Schiffes – die „Arche Deutschland“ – diente damals nicht nur den rechtsextremen *Republikanern* als aussagekräftige Bildmetapher für ein Wahlplakat, sondern wurde auch von seriösen Nachrichtensmagazinen wie dem *Spiegel* als Titelbild eingesetzt, um eine Überfüllung Deutschlands durch Migrantinnen und Migranten aus nicht EU-Mitgliedstaaten zu suggerieren.⁴

Der Diskurstheoretiker Jürgen Link hatte im Kontext dieser „Asyl-Debatte“ darauf hingewiesen, dass die Metapher des Bootes als Kollektivsymbol fungiert. Kollektivsymbole dienen Link zufolge der Herstellung eines als Normalität aufgefassten bestimmten Konsens innerhalb einer Gesellschaft. Mit ihrer Hilfe sind sowohl Toleranz als auch Abweichungen desselben überprüfbar.⁵ Das Boot, das häufig als ein motorisiertes, weil konjunkturell angetriebenes Boot vorgestellt wurde, symbolisierte damals die Gemeinschaft und den Zusammenhalt der deutschen Gesellschaft. Das als bedrohlich charakterisierte Außen wurde als ‚Flut‘ durch Menschenmassen vorgestellt, die Teil dieser Gesellschaft werden wollen und gegen die ein ‚Deich‘ errichtet werden müsse.⁶ Die ein- und ausschließende Metapher des fragilen Bootes, in dem ‚wir‘ sitzen und in dem ‚kein Platz‘ mehr ist, da durch eine Überfüllung der Untergang – das Kentern – drohe, transportierte demnach die Abgrenzungspolitik der Mehrheitsgesellschaft von den ‚Anderen‘. In der gegenwärtig geführten „Integrationsdebatte“ ist das Boot als Symbol der deutschen Gesellschaft zwar kaum noch anzutreffen, mit wem man in welchem Kontext in welchem Boot sitzt, ist im Alltags-



1 Werbung des Magazins Stern (2010)

diskurs jedoch ungebrochen virulent.⁷ Das verdeutlicht eine Werbung des Magazins *Stern*, bei der nicht mehr ein Außen und Innen des Bootes erkennbar ist, stattdessen verläuft die Grenze zwischen ‚Flüchtlingsboot‘ und ‚Luxusjacht‘ mitten hindurch (Abb. 1).⁸ In der linken Bildhälfte der Fotomontage wird die ‚typische‘ Situation eines Flüchtlingsbootes zu sehen gegeben: eine dicht gedrängte Gruppe dunkelhaariger, überwiegend junger Männer, dazwischen einige wenige überwiegend Kopftuch tragende Frauen und Kinder. Auf der Bugseite des roten Bootes – in Fahrtrichtung – liegt eine einzelne blonde, durchtrainierte Frau im Badeanzug, ihr Attribut ist ein Champagnerkühler. Die Teilung des Bootes spiegelt die westeuropäische ‚Zweiklassengesellschaft‘ wider. Für die Frage nach der gesellschaftlichen Teilhabe ist neben Wohlstand und Bildung die Religionszugehörigkeit ausschlaggebend. Insbesondere die vermeintliche Rückständigkeit der muslimisch geprägten Gruppe in der linken Bootshälfte gerät zur Folie, vor der die sexualisierte Frau als Sieg der westlich-abendländischen Emanzipation gefeiert wird.⁹

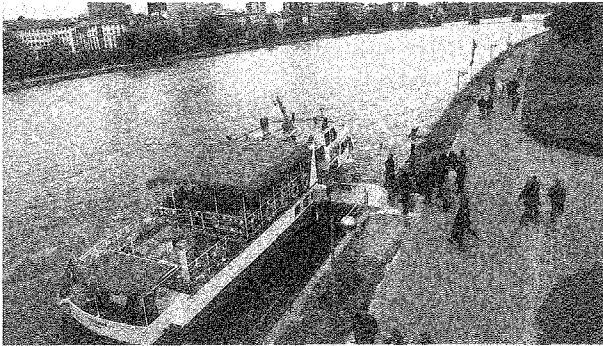
In unserer Gegenwart, in der Waren, Daten und Finanzen um den Globus zirkulieren, Menschen, je nach Herkunft, Bildung und Besitz – sog. ‚Human-Kapital‘ – in dieser Hinsicht jedoch Reglementierungen unterworfen sind, hat sich die Bedeutung des Schiffes oder Bootes verändert. Wer kann und wer darf reisen? Auf welche Art und Weise? Wohin? Seit der Personenverkehr innerhalb der EU-Mitgliedstaaten auf Grundlage des *Schengener Abkommens* weitgehend ohne Grenzkontrollen möglich ist, findet eine verstärkte Abgrenzung und Absicherung dieses freien Raums nach Außen hin statt. In den assoziativen Vordergrund gerückt ist die Vorstellung von der wehrhaften *Festung Europa* an deren Außen Grenzen die realen Boote illegaler Einwanderer von den europäischen Grenzpatrouillen aufgespürt und abgefangen werden. Ein Pressefoto des überfüllten albanischen Flücht-

lingsschiffes *Vlora* wurde Anfang der 1990er Jahre zum ‚Realsymbol‘ des ‚vollen Boots‘ schlechthin.¹⁰ Die prekäre Situation der Flüchtlinge konnte mit der angeblich überlasteten Aufnahmegesellschaft ineinander geblendet werden. Vergleichbares lässt sich für Pressefotos von afrikanischen ‚Bootsflüchtlings‘ feststellen, die im Jahr 2006 gehäuft in den deutschen Medien präsent waren. Nicht selten geht der Blick der Kamera dabei eine Allianz mit den Suchscheinwerfern der Grenzpolizei ein: Die Menschen in den Booten werden durch das Blickregime ‚aufgespürt‘ und ‚erfasst‘, sie sind ihrer individuellen Subjektivität beraubt und erscheinen als anonyme Masse.¹¹

Künstlerische Interventionen In der internationalen Gegenwartskunst haben sich zahlreiche Künstlerinnen und Künstler mit dem Motiv des Schiffes auseinandergesetzt, um Mobilität und Migration nicht so sehr als geografische, sondern als kulturelle und ideologische Grenzüberschreitung, Grenzverschiebung oder Neuperspektivierung zu thematisieren.¹² Das Boot erweist sich dabei als besonders geeignet, da sein Symbolgehalt nicht nur abgrenzende sondern auch transgressive Eigenschaften vereint. Ich möchte im Folgenden drei künstlerische Arbeiten von Ayse Erkmen, Romuald Hazoumé und Yinka Shonibare exemplarisch vorstellen, da sie auf sehr unterschiedliche Art und Weise das Boot bzw. Schiff als Bedeutungsträger einsetzen, um in den eingangs aufgezeigten (visuellen) Diskurs um Migration, Integration und Abgrenzung zu intervenieren.

Erkmens Arbeit *Shipped Ships* (2001) nimmt eine Umdeutung von „Gastarbeit“ vor. Der „Gastarbeiter“ prägte den Diskurs über Arbeitsmigration in den 1960er und 1970er Jahren und kann als Vorgeschichte der deutschen „Asyl-Debatte“ aufgefasst werden. Hazoumés Installation *Dream* (2007) thematisiert die prekäre Situation von afrikanischen Flüchtlingen, die gegenwärtig nach Europa aufbrechen, da sie in ihrem Heimatland keine Zukunftsperspektive sehen. Für den britischen Kontext zeigt Yinka Shonibare, dass eine Hybridisierung der Kulturen, wie sie mit allen Formen von Migration einhergeht, schon immer stattgefunden hat, aber meist unsichtbar blieb. Die Arbeit *Nelson's Ship in a Bottle* (2010) erkennt eine eindimensionale britische Geschichtsschreibung als Ursache dieser Unsichtbarkeit und plädiert daher für eine Relektüre historischer Ereignisse und ihrer (National-)Symbole, wie dem Segelschiff.

Ayse Erkmen: *Shipped Ships* Die türkische Künstlerin Ayse Erkmen intervenierte mit der Arbeit *Shipped Ships* 2001 fünf Wochen lang in den Schiffsverkehr des Main.¹³ Drei Personenfähren aus drei Hafenstädten der Welt wurden aus ihrem ursprünglichen Fährbetrieb herausgelöst und auf Containerschiffe verladen, um im Stadtgebiet von Frankfurt



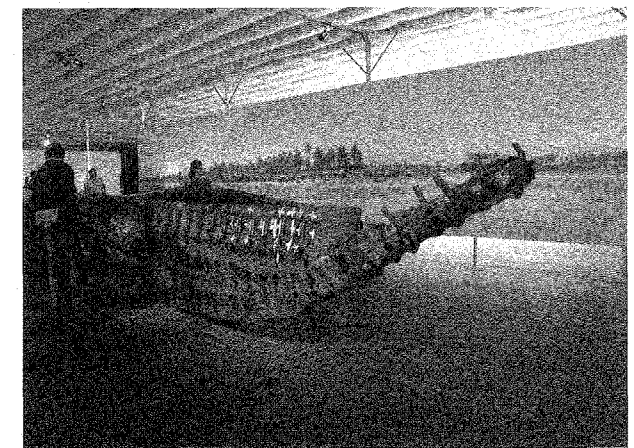
2 Ayse Erkmen, *Shipped Ships*, 2001

mehrere stillgelegte Fährstationen nacheinander abzufahren (Abb. 2). Auf die strukturelle Verdoppelung der Verschiffung der Schiffe, die akribisch dokumentiert wurde, folgte die Wiederbelebung einer obsolet gewordenen Form der Flussüberquerung. Hierbei war das Element des Wassers ausschlaggebend: Erkmen markierte den Fluss als Leerstelle im Stadtbild Frankfurts, denn er wird zwar im Namen stets mitgeführt, spielt aber für die Mobilität der Menschen keine Rolle mehr.¹⁴

Die Schiffe stammten aus Istanbul (Defterdar), Shingu (Kumano Nr. 59) und Venedig (Tessera) und transportierten in Frankfurt a.M. Fahrgäste mit ihrer jeweiligen türkischen, japanischen und italienischen Besatzung zu den umgerechneten Originalpreisen. Die Fahrgäste begaben sich in die Obhut der ‚ausländischen‘ Besatzungen und waren für den Zeitraum der Überfahrt Gäste ihrer Kultur: Das Verlassen des Stadufers bedeutete für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zugleich das Eintreten in einen anderen Kontext. Die Implementierung der ‚fremden‘ Fähren in die ‚heimischen‘ Wasserwege ermöglichte den Fahrgästen einen Perspektivwechsel, der sie nicht nur die Stadt aus einer veränderten Sicht wahrnehmen ließ, sondern ihnen zugleich die Teilhabe an einer anderen kulturellen Perspektive ermöglichte. Diese Erfahrung eröffnete, über Arbeitsmigration nicht mehr nur aus der Außenperspektive – vom Mainufer aus –, sondern aus der Innenperspektive als Teil einer Gemeinschaft, mit der man nun ‚im selben Boot‘ sitzt, nachzudenken. Indem Erkmen auf die veränderte (körperliche) Erfahrung der Fahrgäste setzte, schärfte sie gleichzeitig deren Wahrnehmung im Hinblick auf globale gesellschaftliche Fragen. Bestandteil ihrer Intervention auf dem Main war es, dass die Besatzungsmitglieder für den Zeitraum des Projektes mit einer Arbeitserlaubnis nicht nur arbeiteten, sondern auch der gleichen Arbeit wie in ihrer Heimat nachgingen. Sie brachten den Frankfurterinnen und Frankfurtern eine Dienstleistung, die mit Begeisterung aufgenommen wurde. Erkmens Arbeit kann daher als Umdeutung von „Gastarbeit“ gelesen werden. Die irreführende Be-

zeichnung „Gastarbeiter“, die in den 1960er und 1970er Jahren implizierte, dass die angeworbenen Arbeitskräfte die BRD wieder verlassen würden und deshalb ihre gesellschaftliche Teilhabe ‚nicht nötig‘ sei, wird zwar nicht ad absurdum geführt, sie erhält jedoch einen anderen Stellenwert. Temporarität wird hier eingesetzt, um den (ideellen) Wert der Dienstleistung sichtbar zu machen. Erst die zeitliche Befristung des Fährbetriebs erzeugt den Ereignischarakter der Intervention und legt nahe, dass die aufgezeigte Leerstelle nur mit globalem Know-How geschlossen werden kann.

Romuald Hazoumé: *Dream* Der Beniner Künstler Romuald Hazoumé setzt das Boot ein, um auf die prekäre Situation von illegalen afrikanischen Einwanderern hinzuweisen, die an den geografischen Außengrenzen der EU auf die Abschottungspolitik Europas treffen. Er knüpft an das Medienbild des afrikanischen Flüchtlingsbootes an und verbindet es mit dem Traum von einem besseren Leben, der die Menschen antreibt. Das Schiff als Zeichen der Hoffnung und des Neuanfangs, wie es in der abendländischen Kulturgeschichte eine lange Tradition besitzt, erweist sich dabei als ein in der Praxis untaugliches: Hazoumés Installation *Dream* von 2007 (Abb. 3)¹⁵ besteht aus einem dreidimensionalen Boot, das aus zerschnittenen Benzinkanistern zusammengesetzt ist. Es steht vor einer Panoramafotografie, die ein Palmenstrandmotiv zeigt. Das Boot ist in seiner Form traditionellen westafrikanischen Fischerbooten nachempfunden, durch das verwendete Material – die Kanisteroberseiten – ist es jedoch löchrig, fragil und offensichtlich seeuntauglich. Daher verweist es unmissverständlich auf die lebensbedrohliche Situation, in die sich Menschen begeben, die versuchen Europa mit Hilfe von Schleppern auf dem Seeweg zu erreichen.¹⁶



3 Romuald Hazoumé, *Dream*, 2007, mixed material, 2,5 m × 12,5 m, Documenta 12, Kassel

Der Wunsch nach der Durchlässigkeit der europäischen Außengrenzen hat sich in die Materialität des Bootes verschoben. Das idealisierte Palmenstrandmotiv im Hintergrund gibt auf den ersten Blick eine europäische Vorstellung vom Paradies wieder. Die Fotografie, die die Mündung des Mono-Flusses in Benin zeigt, setzt jedoch jenen Ort ins Bild, von dem aus Menschen aufbrechen, da sie dem Traum von einem besseren Leben in Europa, das als Paradies vorgestellt wird, nachgeben.¹⁷ Die Vorstellung von Europa als Sehnsuchtsort ist vergleichbar mit dem phantasmatischen Bild vom Paradies, für das in Europa das Palmenstrandmotiv steht. Die paradiesisch anmutenden Strände an den leergefischten Küsten Westafrikas bieten den Fischern jedoch kein ökonomisches Auskommen mehr – das Paradies ist trügerisch.

Eine Stärke der Arbeit ist, dass sie beim europäischen Publikum große Zweifel an der Freiwilligkeit einer solchen Überfahrt weckt. Das perforierte Boot wird mit den Medienbildern von Bootsflüchtlingen in Zusammenhang gebracht und rückt diese in ein kritisches Licht: Wer kann sich aussuchen, wo er leben möchte, wer nicht? Wie frei sind die Menschen in den Booten; wer ist verantwortlich für ihre Situation? Welcher Zusammenhang besteht zwischen dem Reichtum des Nordens und der Armut des Südens? Die Installation verknüpft die Suche nach einem besseren Leben in Europa mit dem Verlust der eigenen, afrikanischen Identität: Hazoumé weist in Interviews wiederholt darauf hin, dass die Menschen in den Booten alles verloren haben, alles aufgegeben haben. Durch die Folgen des Kolonialismus und der Globalisierung sind viele Afrikanerinnen und Afrikaner heute, so Hazoumé, aber nicht nur ihrer ökonomischen, sondern auch ihrer kulturellen Grundlagen beraubt. Dieser kulturelle Exodus reicht in die Zeit des transatlantischen Sklavenhandels zurück.¹⁸

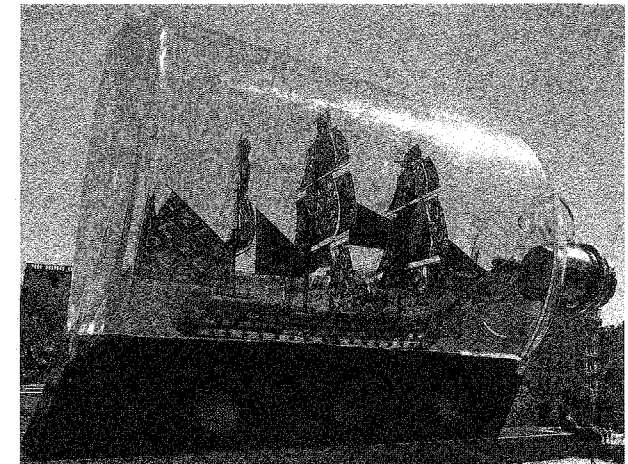
Der (Diskurs-)Raum des *Black Atlantic* Der britische Soziologe und Kulturwissenschaftler Paul Gilroy umreißt im Rahmen seiner Neuperspektivierung der Geschichte der Moderne mit dem Begriff des *Black Atlantic* jene Wechselbeziehungen, die historisch durch den transatlantischen Sklavenhandel bedingt sind. Gilroy hat mit dem *Black Atlantic* einen transkulturellen (Diskurs-)Raum eröffnet, der sich mit den Beziehungen zwischen Afrika, Nordamerika und Europa auseinandersetzt.¹⁹

Mit den afrikanischen Sklavinnen und Sklaven gelangten Aspekte der westafrikanischen Kulturen in die *Neue Welt*. Die für den transatlantischen Sklavenhandel eingesetzten Segelschiffe stehen demnach auch für eine kulturelle Transgression, für den lange marginalisierten Einfluss schwarzer Kulturen und Identitäten auf die weiße, westliche Gesellschaft. Gilroy plädiert deshalb dafür, Schiffe nicht so sehr als Transportmittel, son-

dern vielmehr als mobile Kulturträger zu verstehen, die nicht nur Häfen und Kontinente verbinden, sondern auch Kulturen, Identitäten und Geschichten verbreiten. Sie eignen sich daher hervorragend, um die lange und komplexe Geschichte der afrikanischen Diaspora als eine transnationale Geschichte zu erzählen und deren Stellenwert innerhalb der westlichen Moderne neu zu verhandeln.

Betrachtet man jedoch die Bedeutung und den Stellenwert des Segelschiffs für das Selbstverständnis der britischen Nation, so muss man feststellen, dass das Schiff in der britischen Geschichtsschreibung vor allem die eigene Vormachtstellung als Seemacht symbolisiert. In den Sammlungen der National Gallery oder der Tate Britain in London ist der enorme Stellenwert zu erkennen, den die Schiffsmotive von William Turner im kulturellen Bildgedächtnis einnehmen. Diese Bedeutungsaufladung des Schiffes als historisches Symbol britischer Identität überdeckt die Rolle, die das Segelschiff als Sklavenschiff eingenommen hat. Dadurch gerät einerseits der britische Sklavenhandel in Vergessenheit, andererseits wurden transgressive Elemente, wie sie Gilroy thematisiert, lange Zeit ausgeblendet. Der nigerianisch-britische Künstler Yinka Shonibare hat auf diese historische Doppelrolle des Schiffes für das Selbstverständnis der Britischen Nation unlängst hingewiesen, indem er es mit dem Kontext des *Black Atlantic* verknüpft hat.

Yinka Shonibare: *Nelson's Ship in a Bottle* Auf der *Fourth Plinth*, dem leeren Denkmalssockel am Trafalgar Square in London, der seit 1999 für temporäre Installationen zeitgenössischer Kunst im öffentlichen Raum genutzt wird, befindet sich seit Mai 2010 die Arbeit *Nelson's Ship in a Bottle* (Abb. 4).²⁰ Dabei handelt es sich um eine ortsspezifische Ar-



4 Yinka Shonibare, *Nelson's Ship in a Bottle*, 2010, mixed material, 4,70 m x 3,47 m, Fourth Plinth, London

beit, denn das Flaschenschiff ist eine maßstabsgetreue Nachbildung der legendären *HMS Victory*, jenem Flaggschiff, das Admiral Nelson in der Schlacht von Trafalgar kommandierte, jedoch mit einer unübersehbaren Abweichung: Die weißen Segel des Schiffes wurden durch bunte Stoffsegel ersetzt, die teils abstrakte Muster, teils das Motiv des gelichteten Ankers wiederholen.

Die unmittelbare Umgebung des Aufstellungsortes erinnert an die siegreiche Schlacht der Engländer gegen die vereinigten Flotten von Frankreich und Spanien, die am 21. Oktober 1805 vor der Küste Spaniens – am Cap Trafalgar – ausgetragen wurde und die Invasionsbestrebungen Napoleons dauerhaft zunichte machte. Mit dem Ausgang der Seeschlacht hatte Großbritannien seine unangreifbare Vormachtstellung zu Wasser nachhaltig behauptet. Die Kolonisierung der Weltmeere wurde fortan von der britischen Herrschaft dominiert.

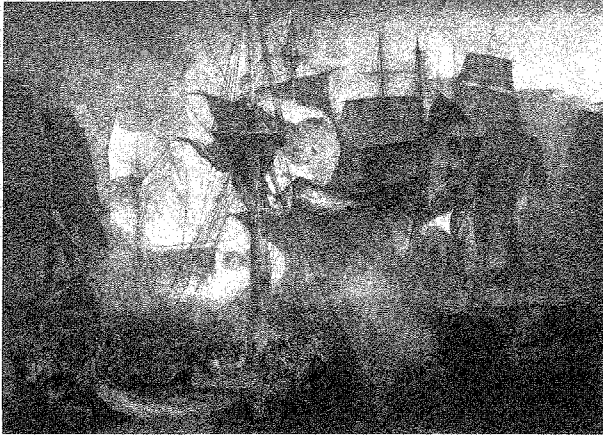
Die 1842 errichtete Triumphsäule im Zentrum des Platzes setzt dem britischen Admiral der Flotte, Horatio Nelson, ein weithin sichtbares Denkmal. Mit der architektonischen Rückbesinnung auf die römische Antike, Vorbild ist die Triumphsäule des Mars-Ultor Tempels auf dem Augustusforum in Rom, soll mit der Höhe des Säulenschafts gleichzeitig auf die Länge des historischen Schlachtschiffes angespielt werden. Der strategische Sieg über Frankreich, der tatsächlich auf beiden Seiten verlustreich verlief, wurde für die Ewigkeit festgehalten. Bis heute spiegelt der Ort im Zentrum von London den Geist dieses in der Folgezeit expandierenden kolonialen Empire wider, sowohl in der Größe des Platzes, in der Anzahl der angrenzenden Denkmäler britischer Monarchen als auch in den heute in der näheren Umgebung angesiedelten afrikanischen Botschaften. Man kann daher sagen, Shonibares Installation fängt das Schiff, das wie ein unsichtbarer Geist den Platz beherrscht, in der Flasche ein und vergisst nicht diese fest zu verkorken.²¹

Indem er das einstmals größte Flaggschiff Großbritanniens verkleinert, entwickelt er augenzwinkernd einen neuen Superlativ: das größte Flaschenschiff der Welt. Er nimmt eine akribische, maßstabsgetreue Nachbildung vor, aber ersetzt die Segel durch Stoffe, die als ‚afrikanisch‘ assoziiert werden. Dadurch schreibt er die Kolonialgeschichte Großbritanniens in das Nationalsymbol ein und zeigt seine Kehrseite auf: Der Wohlstand der Nation beruht(e) auf dem Sklavenhandel, der mit Afrika betrieben wurde. Nelsons Schiff steht auch für diesen Teil der Geschichte. Die Flasche erinnert an das wichtigste Exportprodukt, das durch Sklavenarbeit in den westindischen Kolonien hergestellt wurde: Rum. Die Ära Nelsons wird von Shonibare in einer Rumflasche konserviert.

Nationale Heldenverehrung Das Ankermotiv auf den Segeln von Shonibares *Nelson's Ship* kann als Anspielung auf die historische Heldenverehrung Nelsons gedeutet werden. Admiral Nelson hatte Napoleons bzw. General Bonapartes Seeflotte erstmals 1798 vor der Küste Alexandrias, während des französischen Ägyptenfeldzugs, vernichtend geschlagen. Im Anschluss an die Schlacht am Nil setzte die britische Heldenverehrung für Nelson ein. Er wurde mit Ehrungen geradezu überschüttet. In der Alltagskultur um 1800 war es zudem *en vogue* einen kleinen Schmuck-Anker als patriotisch-modisches Accessoire zu tragen. Insbesondere Frauen brachten auf diese Weise ihre Verehrung für den hohen Militär zum Ausdruck. So berichtet Lady Hamilton: „My dress is from head to foot à la Nelson. Even my shawl is in blue with gold anchors all over. My ear-rings are Nelson's anchors: In short, we are all be-Nelsoned.“²²

Die historische Schlacht von Trafalgar vereinte schließlich zwei Momente, die sich für die angloamerikanischen Schlachtenmaler auf das Produktivste verbanden: Der siegreiche Ausgang der Schlacht mit dem Heldentod Nelsons wurde in zahlreichen Historien gemälden ins Bild gesetzt. Nelson war mit dem Leitsatz „England expects every man to do his duty“ in den Kampf gezogen und hatte durch seinen eigenen Tod unmissverständlich deutlich gemacht, wie diese Handlungsanweisung an die Soldaten zu verstehen war: Bedingungslose Vaterlandstreue und männliche Opferbereitschaft im Kriegsfall.²³

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war der männliche Heldentod zum normativen männlichen Handlungsideal aufgestiegen. Im Zuge eines wachsenden britischen Nationalbewusstseins fungierte das Motiv des sterbenden Helden als Projektionsfläche britischer Werte und produzierte diese gleichzeitig: Nach dem großen Erfolg von Benjamin Wests Gemälde *Death of General Wolfe* (1770),²⁴ das den Tod des Generals in der Schlacht von Quebec während des siebenjährigen Krieges in das ikonografische Schema der Beweinung Christi einbettet und dadurch erstmals überzeitliche Bedeutsamkeit für die Opferbereitschaft eines Zeitgenossen einforderte, wird der passive, sterbende Militär zugleich Spezifikum und erfolgreichstes Motiv der angloamerikanischen Schlachtenmalerei. Im Hinblick auf die Inszenierung von Nelsons Tod Anfang des 19. Jahrhunderts sind jedoch bereits Modifikationen dieses seit *Wolfe* unzählige Male wiederholten *death tableau* zu erkennen, insofern der eigentliche Heldentod zugunsten seines Schiffes mehr und mehr in den Hintergrund tritt. West inszeniert den Tod Nelsons noch als Gruppenporträt auf dem Deck der *HMS Victory*.²⁵ Turner ist der erste, der die Figurengruppe um den sterbenden Nelson zugunsten der in die Seeschlacht involvierten Schiffe weitaus zurückhaltender ins Bild setzt: nur die Vertikale des Schiffsmastes betont kompositorisch noch die Sterbeszene Nelsons und lässt entfernt an die Ikonografie der Kreuzabnahme denken,



5 J.M. William Turner,
Battle of Trafalgar, 1806,
Öl/Lwd., 170,8 cm x
238,8 cm, London, Tate
Britain

die den Tod in der Schlacht zum Tugendideal überhöht (Abb. 5). Danach verliert die bildliche Inszenierung des Heldentodes allmählich an Bedeutung. Das im Kontext des Sentimentalismus entstandene Männlichkeitsideal des empfindsamen, opferbereiten Helden hatte sich gewandelt.²⁶

Einen Teil dieser ersten Phase der britischen Helden-des-Empire-Geschichte lässt Shonibare in *Nelson's Ship in a Bottle* durch die verwendeten afrikanischen Stoffe sichtbar werden. Denn zeitgleich mit dem Abwracken der großen Segelschiffe, wie es William Turner mit dem doppeldeutigen Titel *The Fighting Temeraire* (1839) ins Bild setzt, endet für die Briten das Zeitalter der Sklaverei.²⁷ Das Parlament hatte den transatlantischen Sklavenhandel zwar bereits 1807 verboten, die Abschaffung der kolonialen Plantagensklaverei erfolgte jedoch nur schrittweise ab 1834 und war erst 1838 formal abgeschlossen. Doch die Industrialisierung und der Wohlstand, der nun nicht mehr durch das Segelschiff, sondern durch das Dampfschiff symbolisiert wurde, ist maßgeblich auf der afrikanischen Arbeitskraft aus den Kolonien gegründet.

Wenn Shonibare die Segel seiner *Victory* in Stoffe mit Wachsbatik-Optik setzen lässt, so scheint es auf den ersten Blick, als habe er die bis dahin unsichtbare Präsenz Afrikas über die Materialität der Stoffe in das Nationalsymbol der britischen Seemacht eingeschrieben. Und tatsächlich ist ihr Einsatz in den Arbeiten Shonibares eine wiederkehrende Metapher für die Beziehungen zwischen Afrika, Amerika und Europa, die gegenseitige Beeinflussung und das symptomatische Übersehen desselben, wie es Paul Gilroy thematisiert. Der ‚Witz‘ der verwendeten Stoffe in Wachsbatikoptik ist jedoch, dass sie mit Afrika in Verbindung gebracht werden bzw. ‚afrikanisch‘ aussehen, tatsächlich aber indo-

nesisch inspiriert sind, in den Niederlanden, Großbritannien und nur zu einem Teil in Afrika produziert werden, aber im 19. Jahrhundert nach West-Afrika importiert wurden und heute als typisch afrikanische Kleidungsstoffe gelten und als solche getragen werden.²⁸ Holländische Kolonialhändler brachten die handgefertigten Wachsbatik-Stoffe aus Indonesien und Malaysia mit, heimische Tuchfabrikanten ahmten sie maschinell nach. Die ‚ethnischen‘ Stoffe sind ein modernes, industriell gefertigtes Massenprodukt, das durch seine Optik vorgibt ‚traditionell‘ handwerklich produziert worden zu sein. Der Clou besteht also darin, dass nicht nur nichts so authentisch ist, wie es scheint, sondern, dass gerade unsere Zuschreibungen an die Authentizität der bzw. des ‚Anderen‘ als brüchig erscheinen.

Diese parodistischen Brechungen nimmt Shonibare in seinen Arbeiten kontinuierlich vor, um die identitätsstiftenden Prozesse in kolonialhistorischen Kontexten kritisch zu hinterfragen:²⁹ Wer produziert afrikanische und europäische, kulturelle und geschlechtliche Identitäten? Wer konsumiert sie? Der Künstler schickt das Publikum mit seinen Stoffen auf eine Reise. Das Schiff als Symbol der Reise, der Transgression und des Übergangs schlechthin hat er stillgestellt, konserviert und versiegelt. Was wandert, sind die kulturellen und geschlechtlichen Identitäten und Zuschreibungen, die starren Konzeptionen von Geschichte und Nation. Shonibare zielt auf die Invalidität dieser Grenzziehungen ab, er subvertiert sie mit Hilfe der Parodie, macht sie dadurch sichtbar und reißt sie ein.

Veränderte Sichtweise auf Migration Durch das Herausarbeiten des transgressiven Potentials, das Booten bzw. Schiffen zugeschrieben wird, gelingt es den diskutierten Arbeiten eine Neuperspektivierung von Migrationsbewegungen aufzuzeigen und gleichzeitig eine Einordnung in globale Zusammenhänge vorzunehmen. Durch Erkmens temporäre Intervention auf dem Main gerät nicht nur „Gastarbeit“ zum Ereignis, sondern die zur Verschiffung eingesetzten Containerschiffe machen übergeordnete Wasser- und Handelswege, die den Globus umspannen, sichtbar. Hazoumés Installation kehrt die Blickrichtung auf die afrikanischen Bootsflüchtlinge, wie sie in der deutschen Medienlandschaft vorgegeben ist, um, indem er nicht deren Ankommen in Europa, sondern den Ort ihres Aufbruchs zum Thema macht. Benin zeigt er dabei als Paradies ohne Lebensgrundlage. Im Gegensatz zu den Arbeiten von Erkmen und Hazoumé, die sich auf Gegenwartsdiskurse beziehen, ist es das Anliegen von Shonibares ‚Flaschenpost‘ britische Geschichte umzuschreiben, um auf diese Weise einen Blickwechsel auf gegenwärtige Zusammenhänge zu bewirken. Das historische Segelschiff wird vom hermetischen Nationalsymbol zum Vehikel kultureller Transgression und globaler Hybridisierung transformiert; die gemusterten Stoffsegel stehen für eine unauflösbare kulturelle Verflechtung, in der kein authentisches

„Anderes“ auszumachen ist. Alle drei Arbeiten eröffnen daher eine kritische Perspektive auf die „Nachrichten“ über Schiffe und Boote, die aus den Gewässern des *Black Atlantic* auf die Festung Europa treffen und fordern zur Relektüre auf.

- 1 Ausst. Kat. Fremde? Bilder von den ‚Anderen‘ in Deutschland und Frankreich seit 1871, Berlin, Deutsches Historisches Museum, hrsg. Rosemarie Beierde Haan, Jan Werquet, Dresden 2009, S. 307–324. Die Ausstellung ging der Darstellung der ‚Anderen‘ in der (Alltags-)Kultur von Deutschland und Frankreich seit 1871 in einer vergleichenden Perspektive nach.
- 2 Die Redewendung „wir sitzen alle in einem Boot“ ist durch einen Brief Ciceros überliefert. Siehe Lutz Röhrich: Lexikon der sprichwörtlichen Redensarten, Freiburg 2003, 1, S. 240–242.
- 3 Im Mai 1993 verabschiedete der Bundestag die sog. Drittstaatenregelung. Das grundgesetzlich verankerte Recht auf Asyl wurde damit weitgehend ausgehebelt.
- 4 Titelbild des *Spiegel*, siehe: *Spiegel* 37 (1991); Wahlplakat der Republikaner für die Hamburger Bürgerschaftswahl 1991. Vgl. Cord Pagenstecher, „Das Boot ist voll“. Schreckensvision des vereinten Deutschland, in: Gerhard Paul, Das Jahrhundert der Bilder, Bd. 2: 1949 bis heute, Göttingen 2008, S. 606–613.
- 5 Vgl. Jürgen Link, Versuch über den Normalismus: Wie Normalität produziert wird, 2. Aufl. Opladen 1999.
- 6 Ute Gerhard, „Fluten“, „Ströme“, „Invasionen“ – Mediendiskurs und Rassismus, in: Manfred Heßler (Hg.), Zwischen Nationalstaat und multikultureller Gesellschaft. Einwanderung und Fremdenfeindlichkeit in der Bundesrepublik Deutschland, Berlin 1993, S. 239–253; vgl. die Beiträge in Matthias Jung, Martin Wengeler, Karin Böke (Hg.), Die Sprache des Migrationsdiskurses. Das Reden über „Ausländer“ in Medien, Politik und Alltag, Opladen 1997.
- 7 Kübra Gümüşay hat in ihrer taz-Kolumne „das Tuch“ darauf hingewiesen, dass in der Debatte um die Zugehörigkeit des Islam zu Deutschland verstärkt Menschen mit Migrationshintergrund – ob muslimi-

schen Glaubens oder nicht – als ‚im selben Boot sitzend‘ adressiert werden. Kübra Gümüşay (Yücel), Der Islam ist eine Hautfarbe, taz, 10.11.2010, vgl. URL: <http://www.ein-fremdwoerterbuch.blogspot.com> (zuletzt gesehen: 12.12.2010).

8 Werbung des *Stern*, in: *Spiegel* 43 (2010), S. 154–155.

9 Siehe Gabriele Dietze, Okzidentalismuskritik. Möglichkeiten und Grenzen einer Forschungsperspektivierung, in: dies., Claudia Brunner, Edith Wenzel (Hg.): Kritik des Okzidentalismus. Transdisziplinäre Beiträge zu (Neo-)Orientalismus und Geschlecht, Bielefeld 2009, S. 23–55.

10 Gerhard (wie Anm. 6), S. 244; Petra Mayrhofer, „Festung Europa“. Online-Modul Europäisches Politisches Bildgedächtnis. Ikonen und Ikonographien des 20. Jahrhunderts, 09/2009, URL: <http://www.demokratiezentrum.org/themen/europa/europaeisches-bildgedaechtnis/festung-europa.html> (zuletzt gesehen: 12.12.2010).

11 Hierzu Silke Wenk mit Rebecca Krebs, Analysing the Migration of People and Images: Perspectives and Methods in the Field of Visual Culture, April 2007, hier: S. 21–24, URL: http://www.york.ac.uk/res/researchintegration/Integrative_Research_Methods/Wenk%20Visual%20Culture%20April%202007.pdf (zuletzt gesehen: 04.03.2011).

12 Zum Schiff als Heterotopie in den Arbeiten von Lisl Ponger, siehe: Alexandra Karentzos, Die Unmöglichkeit der Übersetzung. Lisl Pongers Filme *Passagen* und *Déjà vu* im Spannungsfeld von Tourismus und Migration, erscheint in: Bettina Dennerlein, Elke Frietsch (Hg.), Identitäten in Bewegung. Migration im Film, Bielefeld 2011.

13 Ayse Erkmen, *Shipped Ships*, 28.04.–27.05.2001, „Moment“ – temporäre Kunst im öffentlichen Raum, Kunstreihe der Deutschen Bank, Frankfurt a.M. Siehe Ausst. Kat. Ayse Erkmen, *Shipped Ships*,

hrsg. Deutsche Bank, Mainz 2001, vgl. dies., *Weggefahren*, Ausst. Kat. Hamburger Bahnhof, hrsg. Bitta Schmitz, Berlin 2008; Christian Huther, Ayse Erkmen „Shipped Ships“, in: *Kunstforum international* 155 (2001), S. 396–397.

14 Vgl. Friedrich Meschede, Frankfurt on Bosphorus, in: Ausst. Kat. *Shipped Ships* (wie Anm. 13), S. 111–116.

15 Ausst. Kat. *Documenta 12*, Köln 2007, S. 258.

16 „Dammed if they leave and damned if they stay/better, at least, to have gone,/ and be doomed in the boat of their dreams.“ Ebd., S. 258. Zu Hazoumés Installation im Kontext der Kunstvermittlung auf der *documenta 12*, vgl. Kea Wienand, „Was darf ich denn überhaupt noch sagen? Überlegungen zu einer nicht normierenden nicht rassierenden Kunstvermittlungspraxis, in: Carmen Mörsch (Hg.), *Kunstvermittlung II. Zwischen kritischer Praxis und Dienstleistung auf der documenta 12. Ergebnisse eines Forschungsprojekts*, Zürich, Berlin 2009, S. 125–143.

17 Romuald Hazoumé, *And From There They Leave (Bouche du Roi)*, 2006, Panoramafotografie, 2,5 × 12,5 m, siehe Ausst. Kat. *From Courage to Freedom*, London, October Gallery 2007. Es handelt sich um eine Landzunge an der Mündung des Mono-Flusses, vgl. Daniela Roth, „Von Afrikanern erwartet man, dass sie Masken machen, also mache ich Masken“, in: Martin Henatsch, Herbert-Gerich-Stiftung, Neumünster (Hg.), Romuald Hazoumé. *My Paradise – Made in Porto Novo*, Ostfildern 2010, S. 45–74.

18 Siehe „Indem ich meine Arbeit hier zeige, hilft dies Afrika. Unser Paradies liegt in Afrika.“ Romuald Hazoumé im Gespräch mit Martin Henatsch, 11. März 2010 in Neumünster, in: Ausst. Kat. *My Paradise* (wie Anm. 17), S. 76–110, hier: S. 102–103. Vgl. Melanie Ulz, *Slavery, Politics and Reception*. Romuald Hazoumé’s *La Bouche du Roi*, in: Birgit Haehnel, Melanie Ulz (Hg.), *Slavery in Art and Literature. Approaches to Trauma, Memory and Visuality*, Berlin 2010, S. 253–261.

19 Paul Gilroy, *The Black Atlantic. Modernity and Double Consciousness*, Cambridge, Mass. 1993.

20 Yinka Shonibare: *Nelson’s Ship in a Bottle*, 24. Mai 2010 bis Sommer 2011, Maße: 4,70 m × 3,47 m.

21 Auf dem roten Siegel steht „Yinka Shonibare MBE“, „MBE“ steht für „Member of the Order of the British Empire“.

22 Ausst. Kat. Nelson & Napoleon, hrsg. Margarette Lincoln, London, National Maritime Museum 2005, Kat. Nr. 84, S. 85.

23 Siehe hierzu und für das Folgende: Katja Wolf, *Zum Sterben schön. Heldentum und Heldentod in der angloamerikanischen Schlachtenmalerei um 1800*, Königstein/Taunus 2007, hier: S. 11.

24 Öl/Lwd., 152,6 × 214,5 cm, Ottawa, National Gallery of Canada.

25 Öl/Lwd., 178 × 244 cm, Liverpool, Walker Art Gallery, vgl. Wolf (wie Anm. 23), S. 66–68.

26 1822 beauftragt George IV. Turner, eine zweite Schlacht von Trafalgar zu malen. Für den staatlichen Auftrag stellt er jetzt die *Victory* in den Mittelpunkt des Seeschlachtengemäldes – der Heldentod Nelsons ist in den Hintergrund getreten, vgl. Ausst. Kat. Nelson & Napoleon (wie Anm. 22), Kat. Nr. 304.

27 Öl/Lwd., 90,7 × 121,6 cm, London National Gallery. Die *Temeraire* kämpfte in der Schlacht von Trafalgar an der Seite der *HMS Victory*. Vgl. Ausst. Kat. Joseph Mallord William Turner, *The Fighting Temeraire*, hrsg. Judy Egerton, London, National Gallery 1995.

28 Siehe hierzu John Picton, *Undressing Ethnicity*, in: *African Arts* 34 (2001), H. 3, S. 66–95, vgl. Nancy Hynes, *Re-Dressing History*, in: ebd. S. 60–65.

29 Siehe Ausst. Kat. Yinka Shonibare MBE, *Brooklyn Museum New York*, hrsg. Rachel Kent, München, London 2008, vgl. Ausst. Kat. Yinka Shonibare. *Double Dutch*, Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam 2004.