

14.11.2019 - 5.5.2020



EIN SCHIFF  
WIRD NICHT  
KOMMEN



Théodore Géricault, Das Floss der Medusa, Öl auf Leinwand, 1819. Sammlung Louvre, Paris.  
Théodore Géricault, The Raft of the Medusa, oil on canvas, 1819. Collection of the Louvre, Paris.

Im Jahre 1816 ereignete sich vor der Küste des Senegal eine folgenschwere Schiffskatastrophe. Die Fregatte „Medusa“ war auf Grund gelaufen. Ihr Kapitän samt den Offizieren eines Kontingents französischer Kolonialtruppen flüchtete sich auf die Rettungsboote; der Rest der Mannschaft, rund 150 Menschen, trieb ohne nennenswerte Vorräte knapp zwei Wochen lang auf einem hastig zusammengezimmerter Floss. Ursprünglich sollten die Rettungsboote das Floss hinter sich herziehen. Als die See aber zu stürmisch wurde, liess der Kapitän das Seil kappen. Die Szenen, die sich auf dem Floss abspielten, darunter Akte des Kannibalismus, übersteigen jede Vorstellungskraft. Als die Schiffbrüchigen schliesslich gerettet wurden, waren noch 15 von ihnen am Leben.

Das Schicksal des Flosses erregte damals die europäische Öffentlichkeit. Dem französischen Maler Théodore Géricault (1791–1824) fiel der Bericht eines Überlebenden in die Hände, dessen Schilderungen ihn tief beeindruckten und zu einem monumentalen Historienbild inspirierten. „Das Floss der Medusa“ (1819) erregte bei seiner Präsentation einen gewaltigen Skandal und hängt heute als ein Schlüsselwerk der Kunstgeschichte im Pariser Louvre.

Géricault hatte bei seiner Bildfindung nicht das Menschenschicksal als solches im Sinn. Ihm ging es um politisches Versagen, genauer: um das Versagen einer korrupten Elite, die mit der Restauration der Monarchie in Frankreich wieder an die Macht gekommen war und die sich, unter anderem, aktiv am Sklavenhandel beteiligte. „Das Floss der Medusa“ ist bei allem drastischen Realismus (so hatte sich der Maler zum genauen Studium Körperteile aus dem Leichenschauhaus besorgt) eine Allegorie der „schlechten Regierung“.

A serious ship disaster occurred off the coast of Senegal in 1816. The frigate “Medusa” had run aground. Its captain and the officers of a contingent of French colonial troops fled to the lifeboats. The remaining crew, about 150 people, drifted for nearly two weeks on a hastily-assembled raft with no significant supplies. The lifeboats had originally intended to tow the raft behind them, but the sea became too stormy and the captain was forced to sever the connecting rope. Scenes that took place on the raft – including acts of cannibalism – are beyond imagination. Fifteen of those people were still alive by the time they were rescued.

The raft’s fate drew a great deal of European media attention at the time. French painter Théodore Géricault (1791–1824) was so moved by the account of one survivor that he devoted a monumental canvas to its rendering. “The Raft of the Medusa” (1819) sparked a massive scandal upon its first showing but hangs as a masterpiece in the Louvre today.

It wasn’t necessarily the fate of the man that inspired Géricault’s painting per se; it had more to do with political fiasco, more precisely the failure of a corrupt elite that had regained power with the restoration of the monarchy in France and had actively participated in the slave trade, among other things. For all its drastic realism (the painter went so far as to obtain body parts from the morgue for study), “The Raft of the Medusa” remains an allegory of “bad government”.

## EIN SCHIFF WIRD NICHT KOMMEN

„Ein Schiff wird nicht kommen“ widmet sich dem Thema „Seereise mit ungewissem Ausgang“. Ein ungewisser Ausgang, das vorweg, muss kein katastrophischer sein. Vielleicht fährt ein Schiff dorthin, wo man nie hinwollte, wo es aber besser ist als am ursprünglich anpeilten Ziel. Oder das Schiff kommt nicht, um wen auch immer abzuholen, und auch das ist gut. Anders gesagt: Schiffe sind mit Hoffnungen verbunden, mit Unglück aber eben auch. Und es gibt natürlich die banalen Passagen, die langweiligen.

Der Zufall spielte uns Filmmaterial von Schiffsreisen aus den 1960er Jahren in die Hände. Die 8mm-Technik war damals der letzte Schrei und verhalf dem *home movie* zum Durchbruch. Tatsächlich weist das *footage* eine gewisse Patina auf. Die Farben sind angegilbt und es dokumentiert, wie könnte es anders sein, die Welt von gestern: China ist noch keine Weltmacht, Hongkong hat noch keine Wolkenkratzer, Äthiopien hat noch einen Kaiser, der Kalte Krieg tobt, das Containerschiff ist noch nicht erfunden.

Das *footage* stammt von schweizerischen Seeleuten der 1941 gegründeten Handelsmarine. Die „Schweizer Flagge“ schmückte nicht allzu viele, aber doch einige Schiffe. Sie sollten im Krisenfall helfen, den kontinental eingezwängten Binnenstaat über die Wasserwege zu versorgen. Eines dieser Schiffe war die 1952 gebaute „MS Basilea“. In den Nachkriegsjahrzehnten war dieser Frachter mit seinen knapp 10'000 Tonnen Ladegewicht (er konnte ebenso Stück- wie Schüttgut transportieren) auf allen Weltmeeren zu Hause. Die „MS Basilea“ durchquerte den Sueskanal oder fuhr den Kongo hinauf, wurde im 6-Tage-Krieg vor Port Said beschossen und wartete wochenlang auf See, bevor sie den Hafen von Luanda im bürgerkriegsgeschüttelten Angola anlaufen durfte.

Einerseits ist das *footage* von der „MS Basilea“ ein zeitgeschichtliches Dokument. Andererseits stellte sich die Frage, ob es mehr ist als ein *home movie*, dessen Bestimmung in der privaten Vorführung liegt, das im Museum allerdings nichts zu suchen hat. Die Frage, ab welchem Punkt ein Dokument allgemeinen Stellenwert

## A SHIP WILL NOT COME

“A Ship Will Not Come” is an exhibition devoted to the “sea voyage with an uncertain outcome” – which is not to say that an uncertain outcome necessarily has to be catastrophic. A ship might end up in a place you never intended to go, but where things are much better than you might have thought. Or the ship might not arrive to pick you up at all, and that’s fine, too. In other words, ships are associated with hope, but bad luck as well. And then there are of course the banal passages, the boring ones.

It was a happy coincidence that we stumbled upon film footage of voyages from the 1960s. 8mm film technology was the latest craze back then and facilitated the genesis of the so-called “home movie”. The footage has a certain patina: With its yellowed colors, the footage inevitably documents a world of yesterday when China was not yet a world power, Hong Kong had no skyscrapers, Ethiopia still had an emperor, the Cold War raged on, and the container ship had yet to be invented.

The footage itself was shot by sailors in the Swiss merchant navy, which was founded in 1941. The “flag of Switzerland” did not adorn many of these ships; in fact, the few that it did were intended to supply the otherwise landlocked continental state via its waterways in the event of a crisis. One of those flagged ships was the “MS Basilea” (built in 1952). This freighter with its almost 10,000 tons of load weight (transporting piece and bulk goods) sailed every sea in the decades after the Second World War. The “MS Basilea” crossed the Suez Canal and navigated the Congo, sustained fire during the Six-Day War off Port Said and waited at sea for weeks before it could pull into the Port of Luanda in an Angola shaken by civil war.

The “MS Basilea” footage is on the one hand a historical document. And yet the question also arises as to whether it is anything more than a “home movie” – a document intended primarily for private use that has no real place in a museum. The question as to at which point a document can claim a wider significance is not an easy one. When does the “tourist’s perspective” that this footage takes convey something like historical, political, or even an aesthetic insight? At which point does this external perspective shift to an internal one? The answer depends on the content of the document or the subject of the footage, but also on the form of its presentation.

In this sense, our initial steps were to carefully edit the material, isolating those five episodes that we found worthy

Installationsansicht der „MS Basilea“ im Johann Jacobs Museum, „Ein Schiff wird nicht kommen“, 2019.  
Installation view of the "MS Basilea" at the Johann Jacobs Museum, "A Ship Will Not Come", 2019.

beanspruchen kann, lässt sich nicht umstandslos beantworten. Ab welchem Punkt befördert der „touristische Blick“, wie ihn das *footage* zeigt, so etwas wie eine historische oder politische oder auch ästhetische Erkenntnis? Ab welchem Punkt verkehrt sich die Aussenperspektive in eine Innenperspektive? Die Beantwortung dieser Frage hängt nicht nur vom Inhalt des Dokuments oder vom Gegenstand des *footage* ab, sondern ebenso von der Art seiner Aufbereitung, der Form seiner Präsentation.

In diesem Sinne haben wir das Material zunächst behutsam geschnitten und dabei jene fünf Episoden isoliert, von denen wir denken, dass sie einer eingehenden Betrachtung wert sind. Darüber hinaus haben wir Aufnahmen zusammenmontiert, welche die charakteristische Atmosphäre auf See, also das Zusammenspiel von Wellen, Wolken und schwankendem Schiff einfangen. Diese Aufnahmen werden im Museum auf eine grosse, quer durch den Raum gespannte Leinwand projiziert – so als wäre es möglich, durch ein Gemälde zu wandeln.

Die erwähnten fünf Episoden seien hier kurz umrissen. Es sind (1) der filmische Blick durch das Bullauge (der Fensterblick ist nun einmal ein Dauerbrenner der Kunstgeschichte); (2) die Darstellung des Be- und Entladens aller Arten von Waren; (3) der Austausch mit Frauen, die in Bangkok an Bord kommen, die die Seeleute aber auch mitnehmen ins Dorf zu ihren Familien; (4) die Visite des greisen Kaisers von Äthiopien auf einem russischen Kriegsschiff im Hafen von Massawa; und (5) eine Parade in der chinesischen Hafenmetropole Dalian zu Zeiten der Kulturrevolution.

of closer examination. We also assembled images that capture the characteristic atmosphere of being at sea, which is to say the conjunction of waves, clouds, and rocking ship. Within the museum, these images are projected onto a large canvas spanning diagonally across the room – as if it were possible to walk through a painting.

The five mentioned episodes are briefly outlined here. They are: (1) a cinematic look through the porthole (views from windows are a perennial favorite in art history); (2) footage showing the loading and unloading of all types of goods; (3) the interaction with women who board in Bangkok, but also bring the sailors to their villages and families; (4) an aged emperor of Ethiopia's visit to a Russian warship in the Port of Massawa; and (5) a parade in the Chinese port city of Dalian in the days of the Cultural Revolution.



„MS Basilea“ Film Footage, (Standbild), 1960er. Private Sammlung.  
"MS Basilea" Film Footage, (freeze frame), 1960s. Private Collection.



Dierk Schmidt, Not a Seascape (II), Ölskizze aus dem Bildzyklus SIEV-X, 2001–2003. Mit freundlicher Genehmigung von Ruth Noack.  
Dierk Schmidt, Not a Seascape (II), Oilsketch from the Picture Cycle SIEV-X, 2001–2003. Courtesy of Ruth Noack.

Angesichts der Flüchtlingskatastrophen, die sich aktuell auf den Weltmeeren abspielen, machte sich der Maler Dierk Schmidt daran, das Vorgehen Géricaults in die Gegenwart zu übertragen. Dabei ging es ihm nicht um ein 1:1, also darum, eines der Schlauchboote von heute in die Rolle des Flosses von damals zu drängen.

Schmidt setzt bei seinem Bilderzyklus „SIEV-X – Zu einem Fall von verschärfter Flüchtlingspolitik“ (2001–2003) auf eine Form der malerischen Abstraktion, die Strukturen sichtbar macht. Es geht um jene Machtstrukturen, die den Katastrophen auf See zugrundeliegen: das unheilvolle Gemenge aus Schlepperbanden, wirtschaftlicher Abhängigkeit, Grenzziehungen, Wohlstandgefälle, Rechtlosigkeit, bürokratischen Einsatzplänen und politischem Kalkül – das alles angereichert mit individueller Empathie, Indifferenz oder Zynismus. Lassen sich Machtstrukturen, die heute Libyen und das europäische Festland oder bei Schmidt das indonesische Inselreich und die australische Küstenwache oder bei Géricault den französischen Königshof und das koloniale Senegal verbinden, überhaupt ins Bild setzen? Lassen sie sich malen?

Conscious of the refugee catastrophes that are currently taking place on the oceans, painter Dierk Schmidt set about transferring Géricault's approach to suit the present. It is not a 1:1 translation, as there is no need to reimagine today's inflatable rubber boats in the role of the kind of raft available back then.

Schmidt's cycle "SIEV-X – On a Case of Intensified Refugee Politics" (2001–2003) uses a kind of painterly abstraction that makes structures visible. It deals with the power structures underlying catastrophes at sea: the ominous mixture of traffickers, economic dependence, border regimes, wealth gaps, lawlessness, bureaucratic operational plans and political calculations – all enriched with individual empathy, indifference or cynicism. Can power structures like the ones linking Libya and the European mainland today, or in Schmidt's case the Indonesian archipelago and the Australian coastguard, or with Géricault, the French royal court and colonial Senegal, be depicted at all? Can they be painted?



Adnan Softić, Bibby Challenge, Fotografie, 2015. Mit freundlicher Genehmigung des Künstlers.  
Adnan Softić, Bibby Challenge, photograph, 2015. Courtesy of the artist.

Ein Mittelding zwischen Kreuzfahrtschiff und Containerschiff ist die „Bibby Challenge“, eine Art improvisiertes Heim auf dem Wasser, das die deutschen Behörden in Hamburg zur Aufnahme von Geflüchteten aus dem jugoslawischen Bürgerkrieg eingerichtet hatten. Der Künstler Adnan Softić lebte auf diesem Schiff, das mitten in der Stadt auf der Elbe vor Anker lag. In seiner Installation rekonstruiert Softić mit Tönen und Bildern einerseits die besondere Existenzform auf dem Schiff. Dessen sanftes Schaukeln erinnerte die Bewohner\_innen bis in den Schlaf hinein an die Vorläufigkeit ihrer Unterbringung. Andererseits verortet Softić das Phänomen „Bibby Challenge“ in einer allgemeinen Bilderzählung von Schiffen und Schiffspassagen. Dabei geht es um das Schiff als Ort und Nicht-Ort zugleich – als ein schwimmendes, hochmobiles Etwas, das mit den Grenzen zwischen nationalen und internationalen Gewässern zu spielen weiss, allein weil die Erdoberfläche zu zwei Dritteln aus Wasser besteht.

The “Bibby Challenge” – a cross between a cruise ship and container ship – is a kind of improvised home on the water that German authorities in Hamburg set up to accommodate refugees from the Yugoslav Civil Wars. The artist Adnan Softić lived on this ship, which was anchored in the middle of the city on the river Elbe. On the one hand Softić’s installation reconstructs the particular way of life on the ship in sounds and images, its gentle rocking reminding those who lived there of the provisional nature of their accommodation from the moment of their waking until they fell asleep again at night. And yet it also situates the “Bibby Challenge” phenomenon in a general topology of ships and ship passages. Softić addresses the ship as both a place and a non-place at the same time – as a floating, highly mobile vessel that knows how to navigate the boundaries between national and international waters, if only because two-thirds of the Earth’s surface is covered with water.

Eine Strassenszene nahe des römischen Bahnhofs Tiburtina. Im Schutz einer stattlichen Pinie haben afrikanische Geflüchtete ein Lager aufgeschlagen. Sie kochen, hängen Wäsche zum Trocknen auf, drücken die (provisorische) Schulbank und spielen Fussball. Der Ort ist verwahrlost, alte Matratzen liegen herum oder kaputte Kinderwagen, kurz: westlicher Wohlstandsmüll. Es deutet sich aber an, dass die Neuankömmlinge diese Dinge zu verwenden und einem neuen Zweck zuzuführen wissen, so als machte Not erfinderisch, während Wohlstand korrumpiert. Zeit vergeht, mächtige Vogelschwärme ziehen über den Himmel, die Vögel kennen keine Grenzen.

Der Blick, den Dias & Riedweg auf das improvisierte Habitat werfen, ähnelt dem Blick der Schweizer Seeleute. Die Kamera beobachtet und fängt ein, macht aber keinen Versuch die Szene zu durchdringen. Henri Dunant (1828–1910), der Gründer des „Roten Kreuzes“, sprach vom „Touristenblick“, als er 1829 das Schlachtfeld von Solferino in Norditalien mit seinen wimmernden Verwundeten und Toten in Augenschein nahm. Diese Erfahrung machte aus dem Unternehmer einen Sozialaktivisten und trug zur Begründung des schweizerischen Staatsmythos bei: dem humanitären Auftrag, nicht nur für eine Seite, sondern für beide Seiten da zu sein, und selbst neutral zu bleiben.

A street scene near Roma Tiburtina, the second largest railway station in Rome. Protected by a stately pine, African refugees have set up camp. They cook, hang laundry to dry, attend classes at (provisional) school desks and play football. The place is badly neglected, with old mattresses and broken prams strewn about, in short: Western garbage. And yet it seems the newcomers know how to use and reuse these things. Time flies; mighty flocks of birds traverse the sky; birds know no bounds.

Dias & Riedweg’s perspective on this makeshift habitation resembles that of the Swiss sailors. The camera observes and captures but does not attempt to infiltrate the scene. Henri Dunant (1828–1910), founder of the Red Cross, spoke of his “tourist’s perspective” in 1829 while taking in the battlefield of Solferino in Northern Italy with its whimpering wounded and dead. It was that very experience that drove the entrepreneur to social activism and contributed to one of the greatest myths of the Swiss state: that of a humanitarian mission that attends to not one, but both sides of a conflict while remaining neutral.



Dias & Riedweg, „La casa degli altri“ (Das Haus der Anderen), Zweikanal Videoinstallation, 2017.  
Mit freundlicher Genehmigung der Künstler. Dias & Riedweg, “La casa degli altri” (The House of The Others), two-channel video installation, 2017. Courtesy of the artists.





Hira Nabi, *All That Perishes At The Edge of Land*, (Standbild), Dokumentarspielfilm, 2018. Mit freundlicher Genehmigung der Künstlerin.  
Hira Nabi, *All That Perishes At The Edge of Land*, (freeze frame), docu-fiction film, 2018. Courtesy of the artist.

In Chittagong (Bangladesch), Gujarat (Indien) und Gadani (Pakistan) existieren informelle Schiffsfriedhöfe, wo die monumentalen Tanker und Containerschiffe verschrottet oder, genauer, in ihre Einzelteile zerlegt werden. Möglich ist dies nur in kollektiver Handarbeit, die, wie man sich denken kann, unter extrem prekären Bedingungen, bei schlechter Bezahlung und zu gravierenden ökologischen Kosten erfolgt. Die noch brauchbaren Materialien (wie Kupfer) werden dem globalen Warenkreislauf wieder zugeführt, das heisst sie kommen dem Land selbst, in diesem Fall Pakistan, nicht zugute.

The cities of Chittagong (Bangladesh), Gujarat (India) and Gadani (Pakistan) have informal ship cemeteries where monumental tankers and container ships are scrapped or, more precisely, disassembled into their individual parts. This is only possible with the help of collective manual work which, as one can imagine, happens under extremely precarious conditions with poor pay and serious ecological costs. Still usable materials such as copper are returned to the global commodity cycle, meaning they do not benefit the country itself (in this case, Pakistan).



Yoshitoshi Tsukioka, *Der Selbstmord von Saigō Takamori*, (Saigō Takamori Seppuki (no) Zu), Farbholzschnitt, Oban Triptychon, Japan, 1877. Sammlung Johann Jacobs Museum, Zürich. Yoshitoshi Tsukioka, *The Suicide of Saigō Takamori* (Saigō Takamori Seppuki (no) Zu), color woodblock print, oban triptych, Japan, 1877. Collection of the Johann Jacobs Museum, Zurich.

Der Legende nach endete das alte Japan 1853 mit der Ankunft der „schwarzen Schiffe“ unter Führung des US-amerikanischen Commodore Perry in der Bucht von Edo (dem heutigen Tokyo). Unter sanfter Androhung von Waffengewalt nötigten die Westmächte Japan zur Öffnung seiner Häfen für den Handel. Die Japaner hatten die Kolonisierung Chinas direkt vor Augen und hegten keinerlei Zweifel am Ernst der Lage.

In einem politischen Willensakt sondergleichen, der sogenannten „Meiji-Restauration“ (die tatsächlich eine Revolution war), entschloss sich die Elite des Landes zu einer radikalen Modernisierung sämtlicher Bereiche des japanischen Lebens. Die militärische Technologie spielte dabei eine Schlüsselrolle.

Saigō Takamori gilt als der „letzte grosse Samurai“, das heisst als letzter Spross jener Kriegerkaste, die Opfer der Modernisierung wurde. Zunächst ein wichtiger Fürsprecher der „Meiji-Restauration“, entfremdete sich Saigō allmählich vom Reformprozess. Er zog sich zurück in seine Heimatprovinz Satsuma und startete von dort aus gegen die Regierung eine Rebellion, die aber niedergeschlagen wurde. Über seinen Tod kursierten alle möglichen Gerüchte. Der Künstler Yoshitoshi Tsukioka (1835–92), auch er ein „letzter Grosser“, allerdings der japanischen Holzschnittkunst, inszeniert Saigōs Ableben standesgemäss als rituellen Selbstmord.

Legend has it that old Japan ended in 1853 with the arrival of US Commodore Perry's "Black Ships" in the Bay of Edo (now Tokyo Bay). Under the mild threat of armed force, the Western powers forced Japan to open its ports for trade. With the colonization of China at the forefront of their thoughts, the Japanese had no doubts as to the gravity of the situation.

In an unparalleled act of political will known as the "Meiji Restoration" (which was actually a revolution), the country's elite decided to radically modernize almost all aspects of Japanese life. Military technology played a key role in this process.

Saigō Takamori is considered the "last great Samurai", or the last scion of a warrior caste that fell victim to modernization. Originally an important advocate of the "Meiji Restoration", Saigō gradually grew alienated with the reform process. He retired to his native Satsuma Province, and it is there that he launched a rebellion against the government that was eventually crushed. All sorts of rumors circulated about his death. Artist Yoshitoshi Tsukioka (1835–1892) – also a "last great", in this case of the Japanese printmaking-artists – depicts Saigō's demise with a scene befitting his status: a ritual suicide.

Installationsansicht der „MS Basilea“ im Johann Jacobs Museum,  
„Ein Schiff wird nicht kommen“, 2019.

Installation view of the "MS Basilea" at the Johann Jacobs Museum,  
"A Ship Will Not Come", 2019.

JOHANN  
JACOBS  
MUSEUM

Seefeldquai 17  
8008 Zürich, Schweiz  
+41 (0) 44 388 61 90  
office@johannjacobs.com

Dienstag 16 – 21 Uhr,  
Samstag/Sonntag 11 – 17 Uhr  
Öffentliche Führungen jeweils am  
ersten Sonntag im Monat um 14 Uhr

Tuesday 4 p.m. – 9 p.m.,  
Saturday/Sunday 11 a.m. – 5 p.m.  
Public guided tours every  
first Sunday of the month at 2 p.m.

[www.johannjacobs.com](http://www.johannjacobs.com)

