

Gerald Sammet

## »Auf dem Helgen« oder »Das geht seinen Gang«\*

Wer Geschichtsbücher aufschlägt, solche, die sich mit dem Industriezeitalter beschäftigen, bleibt in der Regel an Land. Siegfried Giedion, einer der wichtigsten Chronisten dieser Epoche, macht uns in seinem Werk *Die Herrschaft der Mechanisierung* vertraut mit der Industrialisierung der Landwirtschaft, der Lebensmittelproduktion, des Wohnens und Haushaltens, der täglichen Hygiene und Reinigung. Er schildert, im Vorfeld seiner Studie, die Entstehung von Werkzeugen und Werkzeugmaschinen und deren Gebrauch. Er beschreibt den Übergang vom Handwerk, das seinen goldenen Boden verliert, zur normierten Massenfertigung, die eben diesen darüber wieder gewinnt. Er macht uns mit Stilen vertraut, mit dem Entstehen neuer Gewohnheiten, mit der Art und den Arten, wie wir seither gehen, stehen, sitzen, liegen, zuvor nie gekannten Gedanken nachhängen und Gewohnheiten ausbilden, mit denen wir so vertraut sind, dass wir von ihren Ursprüngen, von ihrer Ursächlichkeit kaum etwas wissen. Wohin man aber mit ihm gerät, eines steht fest: Nicht ein Schiff fährt durch dieses mit funkelnden Einsichten regelrecht überladene Buch. Man kann

die Eisenbahn nehmen bei ihm, und alles erfahren über deren Möblierung und die für sie gefundenen Ausstattungsprinzipien, und dabei sicher sein, dass man mit ihr jeden Ort auf Erden, aber keinen Hafen erreicht.

Ähnlich rigoros auf festem Boden bleibt auch Lewis Mumford. In seiner Studie *Mythos der Maschine* wird von ihm zwar die »Freiheit der Meere« akzentuiert, als Teil eines globalen, in vollem Umfang mechanisierten Handelssystems, aber man sucht vergebens nach einem der Fahrzeuge, die das, auf mechanischer Grundlage, erst möglich gemacht haben. *Mythos der Maschine* ist ein, zugegeben, vor allem geschichtsphilosophisches Buch, das der Theorie mehr Raum gibt als den Mitteln, die die von Mumford untersuchten Phänomene in Bewegung versetzten. Trotzdem erstaunt einen, vor allem, was die Seefahrt angeht, deren Abwesenheit. Sie wäre einer näheren Untersuchung wert gewesen, gerade weil sie, in den wenigen Jahrzehnten seit der Inbetriebnahme von Motorschiffen, alles in Bewegung versetzt und das gesamte Gefüge der gesellschaftlichen wie der politischen Ordnung gravierenden Umbrüchen ausgesetzt hat.

\* Einführung zu einer Ausstellung von Peter K. Kirchhof: »Rost und Wasser. Ölbilder und Gouachen« am Mittwoch, dem 29. Juli 2009 im Atlantic Hotel »Sail City« in Bremerhaven.



*Peter K. Kirchhof: Im Schwimmdock. Gouache / Büttgen, 2009.*

Walter Kiaulehn erzählt in seinem 1953 erstmals erschienenen populärwissenschaftlich angelegten Werk *Die eisernen Engel* sehr viel unbefangener eine Episode aus der Zeit der Entstehung der Dampfmaschine.

Einer der Pioniere auf diesem Gebiet war Denis Papin, Mitglied der Königlichen Wissenschaftlichen Gesellschaft zu London, zuvor in Diensten des Landgrafs von Hessen, der in Kassel residierte, in einer Stadt, die bekanntermaßen im deutschen Binnenland liegt.

Seine Experimente mit Dampf hatten sich dort naturgemäß auf das Betreiben von Springbrunnen beschränkt, worauf er, geläutert, seinen Abschied einreichte und nach England zurückkehrte.

Sein Traum: dies mit einem Schiff ohne Segel zu tun, angetrieben durch Schaufelräder, von der Fulda zur Weser und über die Nordsee bis in die Mündung der Themse hinein.

Schon in Minden, wir schreiben das Jahr 1707, zerschlugen Ruderknechte sein Schiff. Nicht, weil es sich um ein Dampfschiff handelte – das war ein noch längst nicht erfüllbarer Traum, dem Papin folgenlos nachhing –, sondern weil es sich im Schlepp eines anderen befand, und weil er, der Schiffseigner, sich deswegen weigerte, Zoll zu entrichten.

Den Schiffen von Minden geht seither – unberechtigt – der Ruf nach, sie seien Maschinenstürmer gewesen, während Papin mit leeren Händen nach London zurückkehrte, um dort wenigstens das Gewächshaus zu erfinden. – Auch diesem Einfall verweigert man zu seinen Lebzeiten die Anerkennung. Man könne, davon geben sich seine Gegner überzeugt, die Natur nicht betrogen.

So anekdotisch sich das eine, das Ausblenden der Schiffe aus der Geschichte der Mechanisierung wie das andere, das Scheitern eines träumerisch veranlagten ingenieurgenies ausnehmen mag, so sehr zeigt sich darin doch, dass Wasserfahrzeuge, wo es um die Erkundung menschlicher Beweggründe geht, eine besondere Rolle einnehmen. Sie sind, was ihre Bestimmung angeht, immer ein wenig auch vom anderen Ufer, und mit dem sind weder diejenigen, die sie bauen, noch diejenigen, die sie führen werden, in vollem Umfang vertraut. Jedenfalls ist das bis weit ins 20. Jahrhundert hinein noch so, und in gewisser Weise ist es auch in Zeiten satellitengestützter Navigation dabei geblieben. Welchen Ort immer ein Schiff ansteuert, er hat sich, anders als eine Garage, ein Bahnhof, ein Flugfeld, seit seinem letzten Aufenthalt dort schon wieder verändert.

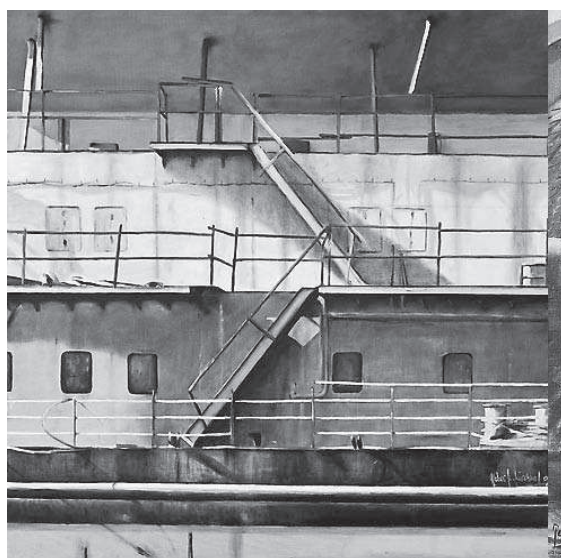
Die Mechanisierung hat sich die Landschaften, in denen wir leben und die wir für Naturlandschaften halten, in nahezu vollem Umfang unterworfen und zu Kunstlandschaften gemacht. Das Meer hingegen lässt sich zwar ebenfalls in einem gewissen Umfang zähmen, letztlich aber nur zu seinen Konditionen. Man kann es sich mit Deichen vom Leib halten, mit Kanälen erschließen, mit Kunstbauten an einem Punkt A und an einem anderen Punkt B leichter befahrbar machen. Es bleibt aber, zwischen A und B, vor allem eines: das Meer.

Nach dem römischen Dichter Plutarch trieb der Feldherr Pompejus seine Matrosen, die sich wegen eines Sturms weigerten, auf ihre Schiffe zu steigen, mit einem »Navigare necesse est, vivere non est necesse« dorthin. »Zur See fahren muss man, leben muss man nicht«:

So steht es, seit 1545, auch über dem Portal des Hauses Seefahrt in Bremen. Michel Montaigne, ein Skeptiker von Haus aus, sah die Sache so: »Aber vorgesehen! Tausende sind noch im Hafen gescheitert.« Und sollte es doch gelingen, dann mit der Vorläufigkeit, die der amerikanische Schriftsteller Elbert Hubbard im April 1912 den Offizieren der ge-

scheiterten »Titanic« anempfahl: »Lassen Sie's sanft untergehen.« Hubbard wurde gerettet, kehrte drei Jahre später auf der »Lusitania« nach Europa zurück und verlor sein Leben, als die am 7. Mai 1915 vor Old Head Of Kinsale vom deutschen U-Boot U-20 auf Grund geschickt wurde.

\*



*Peter K. Kirchhof: 1989 am Kaiserhafen (Foto: Gudrun List);  
Aufbauten abgewrackt. Öl / Leinwand, 2009.*

**R**ost und Wasser: In den Bildern von Peter K. Kirchhof kann man auf eine fast beiläufig zu nennende Weise der schon bei ihrer Entstehung sich abzeichnenden Vergänglichkeit aller Schiffe begegnen. Sie sind, einerseits, großartige technische Schöpfungen, so groß geraten, dass sie wahrzunehmen, wie gezeigt, selbst renommierten Kulturkritikern nicht immer gelingt. Sie sind, andererseits, immer eine Vorform ihrer ihnen schon immanenten Zukunft: ein Stück Blech, dem, schon bevor es

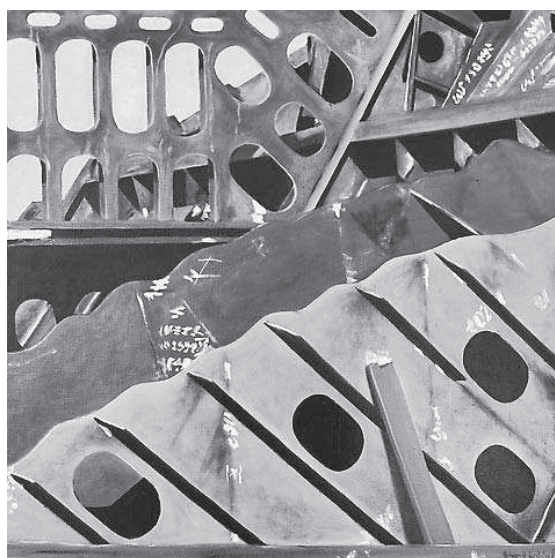
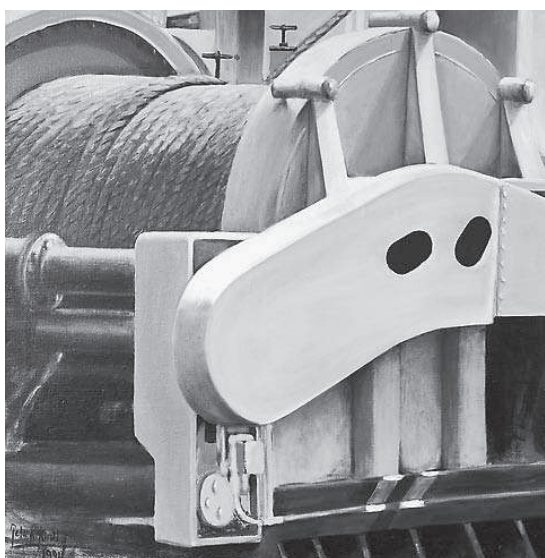
verbaut wurde, die Korrosion zugesetzt hat. Eine Winde, die nicht wirklich oder jedenfalls erkennbar nicht auf Dauer zu halten vermag, was sie verspricht. Das Gewirr einer Ankerkette, der, sollte sie jemals so liegen, in kürzester Zeit das ihr anvertraute Schiff fehlen wird.

Peter K. Kirchhofs Kunst auf diesem Gebiet ist zuallererst vor allem die, solche Motive für sich zu nehmen, durchaus nicht hintergründig gestimmt, weil es diesen Hintergrund, die Not, die der Seefahrt ein-

geschrieben ist, ja schon gibt. Man muss den Untergang nicht, man kann ihn nicht einmal zitieren. Er ist, wohin man auch schaut auf einer Werft, immer schon da. Rost und Wasser schaffen aus sich heraus, mittels chemischer Reaktionen, einen Mikrokosmos des Verschwindens.

Man kann die Konstruktion eines Schiffs umbauen, mit Werkshallen jeder Art, die ganz anderen Zwecken

Wir haben es, zweitens, auf Kirchhofs der Natur einer Sache verschriebenen Bildern zweifellos mit Artefakten zu tun. Auch dabei handelt es sich um Elemente einer in diesem Fall nicht ihren Motiven, sondern seiner Malerei selbst innewohnenden Paradoxie. So wenig, wie wir uns, auch wenn wir das Gegenteil glauben, in unserer Umgebung in vermeintlich natürlichen Landschaften



*Peter K. Kirchhof: Seilwinde, Öl/Leinwand, 1991 (links);  
Schiffssegment, Öl/Leinwand, 1991.*

dienen, aber irgendwann sieht man auch ihnen an, was sie vor unseren Augen verbergen. Natur der Sache wäre kein ganz schlechter Begriff für das, was Peter K. Kirchhof erkundet. Sein Naturalismus ist allerdings nicht demonstrativ, ist genau genommen überhaupt kein -ismus welcher Art auch immer, kein Auswurf eines Theoriegebäudes, sondern Resultat von zwei Eigenschaften, die ihn gleichermaßen auszeichnen wie ehren: Beobachtungsgabe und Einbildungskraft.

ten bewegen, die verräterischerweise Titel wie Nationalpark oder Landschaftsschutzgebiet führen, so sehr sind die Werftlandschaften, die Peter K. Kirchhof durchstreift, Terrains, denen die Gefühle, mit denen wir uns ihnen nähern, von Herzen gleichgültig sind.

In der Kunst allerdings geht es, wo sie gelingt, kompromisslos um das, was wir fühlen und zum Ausdruck zu bringen verstehen. Ob Farbe, Licht, geometrische Abstraktion oder Tiere, Emotionen, die sie aus-

zulösen vermögen, oder fantastische Innenwelten, die keiner von uns begangen hat, und in denen wir uns dann doch, wurden sie von Künstlerhand geschaffen, wieder erkennen: wie nah uns das letztlich geht, ist vor allem eine Sache des Staunens, die das Dargestellte in uns auszulösen vermag. Den Eiswagen, die Peter K. Kirchof gemalt hat, kann man im ruinösen Umfeld eines ausgedienten Hafens begeben und mit eigenen Augen auf sie schauen. Mit den selben eigenen Augen im Bild von Peter K. Kirchof auf sie zu schauen, ist eine andere Sache. Sie sind nicht mehr einfach Eiswagen, die in einer zufällig von uns betretenen Gegend herumstehen. Sie haben einen Kern, eine besondere, unwiederbringliche Art, ihr Innerstes nach außen zu kehren, eine Struktur offen zu legen, ihre Rolle als technische Gebilde zum Vorschein zu bringen. Es sind immer noch Eiswagen, beziehungsweise, so hätte René Magritte das formuliert, eben keine Eiswagen mehr, aber sie kommen von den Eiswagen her.

Das ist ein, zugegeben, beinahe fantastisches Element in Peter K. Kirchofs Malerei, dem er, weil die technische Vernunft, die den von ihm porträtierten Objekten innewohnt, es so will, Grenzen zu setzen versteht. Er gestaltet die Oberflächen seiner Bilder mit so viel Akribie, dass der ihnen eigenen, aber nicht eigens von ihm zur Geltung gebrachten Tiefe nichts anderes übrigbleibt, als von sich aus nach vorne zu treten. Kirchofs Malerei ist, anders gesagt, auf überaus angenehme, weil durch Hingabe an den Gegenstand durchaus verstörende Weise unpräzise.

Es gibt, auch davon handelt sein Schaffen, in der Welt von Rost und Wasser ein Vonvorneherein. Die Unterschiede zwischen einer Werft und

einer Abwrackwerft sind messbar, aber sie sind auch nur graduell. Das eine, die Konstruktion, und das andere, die Dekonstruktion, verfügen über eine beträchtliche Schnittmenge von Motiven. Schiffe sind den Koryphäen der Technikgeschichte vielleicht auch deshalb so suspekt, weil es kaum möglich ist, große, unantastbare Theoriegebäude auf ihre Existenz von letztlich kurzer Dauer zu projizieren.

Schiffbau ist eine Technik der anfänglichen positiven, am Ende dann negativen Fragmentation. Erst liegt alles herum, und keiner glaubt, dass es jemals eine Form finden könnte. Dann freilich gelingt dieses Kunststück tatsächlich, es wird gezeichnet, gerechnet, geschweißt, getrieben, gehämmert, gesägt, montiert und verstärkt. Kirchof ist der Protokollant dieser Vorgänge, wobei, so menschenleer, wie seine Bilder auf den ersten Blick scheinen, davon eigentlich keine Rede sein kann. Manchmal ist es ein Handschuh, eine Schweißerbrille, ein Schuh, der auf die Gestalter der von ihm in Einzelbildern zerlegten Schaffensprozesse verweist. Oder es stehen tatsächlich zwei Arbeiter auf einem Gerüst, mit dem Rücken zu uns, wie die selber ins Licht von Rost und Bronze getauchte Gestalt, die eine vom Kran in einer Werkshalle hängende Schiffsschraube in Augenschein nimmt.

Das ist der menschliche Faktor, wobei: es bedürfte seiner nicht einmal zwingend, weil die alles dominierenden Kreationen, die sich über ihn erheben, zweifelsfrei menschlicher Herkunft sind. Es ist die glückliche Synthese von Kunst und Ingenieurkunst, der wir hier begegnen. Verwunderlich, bei einem gelernten Schiffbauer, ist das eigent-



Peter K. Kirchof: *Fassfabrik. Gouache / Bütten, 1992.*

lich nicht. Wohltuend gleichwohl, weil Kirchof der Versuchung, das Gezeigte zu überhöhen, so konsequent widersteht wie der, einen ihm nicht angemessenen, vermeintlich kritischen Ton anzuschlagen. Seine Tugend ist die der Wahrnehmung eines Objekts mit Respekt. Was ist, so könnte eine Grundregel der Schiffbauer lauten, muss noch werden. Wie es später vergeht, steht dann, ingenieurtechnisch wie künstlerisch gesehen, auf einem anderen Blatt.

Auch von jedem Versuch, das Gesehene zu historisieren, hält Kirchof sich fern. Wer sich mit Schiffen und deren Geschichte auskennt, weiß, wie schwer das fallen kann. Sein Glück ist, dass er von den Anfängen her sieht. Man merkt das an den lapidaren Titeln, die seine Bilder oft nicht einmal bräuchten: *Ventile und Stutzen, Auf dem Helgen, Alter Laderaum, Blick ins Schleusentor,*

*Vorderstegen* und noch viele andere mehr. Letztlich gewinnt er auf diesem Weg, was er nicht einmal wollte: Poesie, die manchmal auch aus dem Motiv hervorzutreten vermag. *Fassfabrik* zum Beispiel, eine Papierarbeit, drei halbwegs symmetrisch aneinander gereihte Werkshallen mit einem den Fassadenverlauf fixierenden Eisenbahngleis, einem eisernen Tor und einem schmalbrüstigen Schornstein über allem. *FASSFABRIK – H. BUCHTENKIRCHEN – FASSHANDLUNG* steht dazu in Versalien unter den Giebeln. Das macht, aus der Momentaufnahme, eine ganze Geschichte, weil man letztlich doch gern wüsste, was sich abspielen mag, zwischen dem Fabriken von Fässern durch Herrn Buchtenkirchen auf der linken Seite und dem Handel mit ihnen ganz rechts. Ein Fall für Beobachter, von einem Beobachter gesehen und in Szene gesetzt. Kirchofs Bilder ver-

fügen durchaus über eine Dramaturgie, die er, gleichsam als Rohstoff, aus den von ihm gefundenen Motiven gewinnt.

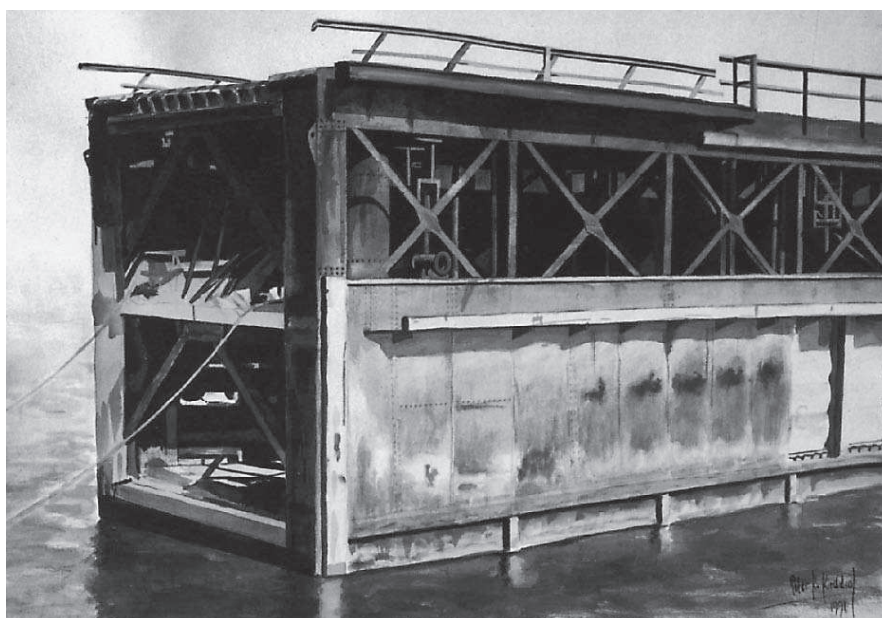
\*

Schiffe, das wurde schon gesagt, fangen nicht nur an. Sie hören auch auf. Wer sich mit alten Schiffen auskennt, mit Traditionsschiffen vor allem (alle anderen wechseln irgendwann ihren Namen und verlieren mit jedem Namenswechsel zugleich an Substanz), wer also auf Traditionsschiffen fährt und sie zu Zeiten ihrer Instandhaltung auch von innen wie von unten dort anschauen muss, wo sonst kein ungeschultes Auge seinen Weg hin findet, weiß: alte Schiffe gibt es nicht wirklich. Nach vierzig, fünfzig Jahren ist keine Platte mehr aus dem Stahl der frühen Jahre, die noch herbeizitiert werden könnte, keine Planke mehr aus altem Holz, kein Meter Deck

mehr auf irgendeine Weise historischer Boden und keine Schweißnaht das, was sie mal war.

Auch auf diese Spur wird man von Kirchhof gesetzt. So schon vom künftigen Verfall gezeichnet, wie die von ihm erschlossenen Artefakte, seine zwischen Rost und Wasser hin und her gerissenen Objekte wirken mögen, so hartnäckig präsent werden sie am Ende bleiben.

Eine Kette ist eine Kette ist eine Kette, das mag, im Reich einer sich selbst affirmierenden Poesie, seine Richtigkeit haben. Eine Kette kann man ersetzen, steht im Schiffbau dagegen. Nichts ist schneller weg, wenn ein Anker falsch fällt, und nichts leichter, wenn es glimpflich ausging, als einen neuen zu beschaffen, für den Reeder allerdings schon lieb gewordenes Geld. Nur am Rande: Im Kettenkasten eines Schiffs gehen Rost und Wasser noch ganz andere Verbindungen ein als im Materialdepot einer Werft.



*Peter K. Kirchhof: Schleusentor. Gouache, 1991.*

Man hat, an ein paar Stellen und glücklicherweise erfolglos, versucht, Peter K. Kirchhof als einen wenn auch eher abseitigen und verspäteten Romantiker zu charakterisieren. Ich bestreite das vehement, vor allem, weil er einem wenig Gelegenheiten gibt, überhaupt eine allgemeine Zuschreibung für sein Schaffen zu finden. Romantisch sein oder es sein wollen, das setzt ein verallgemeinerbares Gefühlspotenzial voraus, eine Bereitschaft, Dinge so zu verklären, dass sie als Teil eines gewesenen Ganzen, einer früheren, vermeintlich stabilen und, weil sich das als Täuschung erwies, nunmehr betrauten Ordnung aufscheinen.

Nichts davon gibt der Ansatz her, den Peter K. Kirchhof in *Rost und Wasser* verfolgt. Das verdankt er auch den Objekten, denen er sich nähert. Sie waren, ihrer Natur nach, bevor sie wurden, auf die Art, wie das nur Schiffen eigen ist, die eben mehr sind als lediglich technische, vor allem für die Fortbewegung geschaffene Gebrauchsgegenstände. Man kann sie eigentlich nur im deutschen Schlager melancholisch besingen, und das geht, siehe Hans Albers, siehe Freddy Quinn, selten gut aus. Man kann sie bestenfalls verklären, in der Art der akademischen Marine-malerei, die freilich vor allem von der Dramatik lebt, von Stürmen, kriegerischen Verwicklungen, von Heroik, deren Helden letztlich auf sich gestellt bleiben. Das schaut sich, aus dem Grund, besser an, als deutsche Seemannsgassenhauer sich anhören. »Seefahrt tut Not«: Selbst auf den klebrigsten Ölbildern spürt man noch etwas von der Bodenlosigkeit seemännischen Tuns. Schiffbau, das haben wir, die Zeitgenossen zahlloser Werftkrisen, lernen müssen, tut das natürlich auch. Es wäre dies, der wirtschaftliche Niedergang einer In-

dustrie und vor allem deren Ansehensverlust, die einzige Möglichkeit, Kran und Helgen und Ankerspill und Schott und Schleusentor der Erinnerungssucht preiszugeben, mit nicht mehr als der billigen Botschaft, es habe da mal bessere, wenigstens in Wort und Bild noch rückholbare Zeiten gegeben.

Von wegen, halten Peter K. Kirchhofs Bilder ohne erklärte Absicht dagegen. Die Zeiten sind noch da, oder sie sind schon die von morgen, die Gegenstände vorhanden oder bereits außer Gebrauch. Die Sache ist nicht entschieden, weil: sie war es noch nie. Keine Spurensuche daher, kein Denkmal der unbekanntesten Werft oder des Werftarbeiters, kein Gedanke, die Optik auf Museales zu lenken.

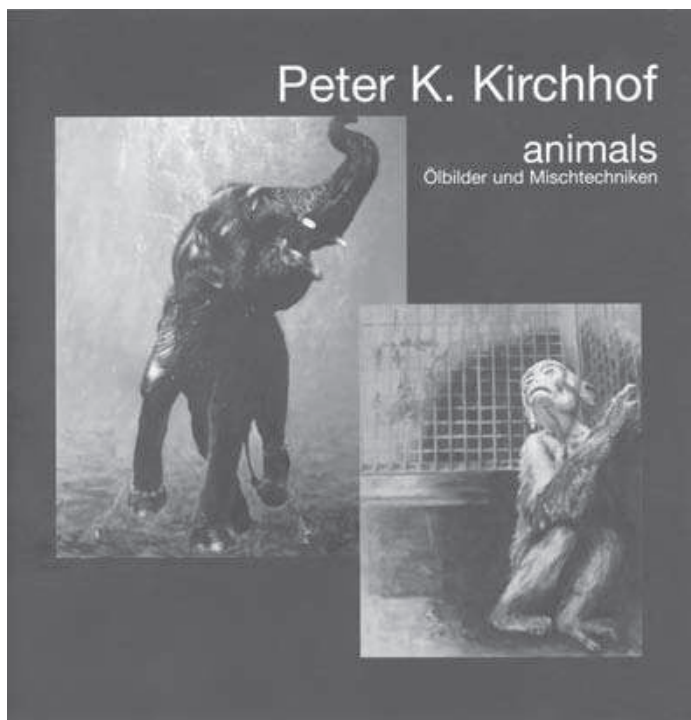
Die meisten Schiffe aus den frühen Zeiten der Menschheit liegen auf Grund, die aus späteren sind dann mit ein wenig Glück im Hochhafen gelandet und wieder zu Schiffen geworden. Das geht seinen Gang, und genau davon, in der diesem angemessenen Form des Zyklus, handelt, was Peter K. Kirchhof, malend, mit *Rost und Wasser* anstellt.

Ihre Schönheit gewinnen seine Bilder, in ästhetisch keineswegs ansprechender Umgebung entstanden, allein daraus, dass er nicht mehr und nicht weniger von den Dingen zeigt, als das, was sie *nur* sind. Ihrer Geschichte muss man schon selber folgen, mit geübtem Auge natürlich. Dafür, dass man das kriegt, tut er einiges. Auch dafür sei ihm ausdrücklich gedankt. □

Katalog »Rost und Wasser«:  
Zu beziehen unter  
[peter.k.kirchhof@hotmail.de](mailto:peter.k.kirchhof@hotmail.de)

„Dieses Schattenspiel macht den Kern der Tierbilder von Peter K. Kirchhof aus. Er lässt sie nicht los, wie man Bestien loslässt, um den Schrecken zu bannen. Er entlässt uns in die Welt seiner erfundenen Geschöpfe, und er lässt uns dabei wissen, dass es nicht die seinen sind, sondern auch Wesen aus den Kammern unserer Vorstellungskraft...“

*Gerald Sammet*



Peter K. Kirchhof „animals“  
Katalog mit 32 Seiten und  
über 30 Farbabbildungen,  
Format 21 cm x 21 cm  
Text von Gerald Sammet

Direktbezug € 10,- plus € 2 Versand über Peter K. Kirchhof, Hansaallee 165,  
40549 Düsseldorf oder E-Mail: [peter.k.kirchhof@teleson-mail.de](mailto:peter.k.kirchhof@teleson-mail.de)

„animals“ auf [www.peter-k-kirchhof.de](http://www.peter-k-kirchhof.de)