

7

Auf allen Meeren

On the Seven Seas

Regie: Johannes Holzhausen



Land: Österreich, Schweiz, Deutschland 2001. **Produktion:** Navigator Film Produktion KEG (Wien), Dschoint Ventschr AG (Zürich), Peter Stockhaus Filmproduktion GmbH (Hamburg). **Koproduktion:** ZDF/Arte (Anne Even), ORF/Film-Fernsehabskommen, Schweizer Fernsehen DRS (Paul Riniker). **Buch und Regie:** Johannes Holzhausen. **Kamera:** Joerg Burger. **Ton:** Sergej Moshkow. **Schnitt und Sounddesign:** Michael Palm. **Regieassistentz:** Susanne Kotrba, Julia Solowiewa. **Schnittassistentz:** Regina Höllbacher. **Dramaturgische Beratung:** Constantin Wulff. **Aufnahmeleitung Russland:** Galina Antoschewskaja, Ursula Wolschlagler. **Konsulenten:** Genadij Iljin, Sergej Nesterow, Wjacheslaw Sidorow, German Jewdokimow. **Aufnahmeleitung China:** Andrew Leung. **Schnittberatung:** Goran Rebiæ. **Produktionsleitung Schweiz:** Karin Koch, Esther van Messel. **Stab China-Dreh:** Jimmy Ho, Richard Lam, Chris Li, Ah Tung, Peter Yu. **Archivrecherche:** Marina Sidorova. **Produktionsleitung:** Johannes Rosenberger, Johannes Holzhausen. **Produzenten:** Johannes Rosenberger, Johannes Holzhausen, Constantin Wulff. **Koproduzenten:** Werner Schweizer, Peter Stockhaus. **Sprecherin:** Wu Xu Ming. **Mitwirkende:** Nikolaj Bobrakow, Tatjana Cheronnaja, Sergej Cheronnyj, Anton Jakowlew, Nikolaj Melach, Michail Moiseew, Walentin Pechatin, Sergej Shishkow.

Format: 35mm (von Super16mm), 1:1.66, Farbe. **Länge:** 95 Minuten, 24 Bilder/Sekunden.

Sprache: Russisch, Chinesisch (Mandarin), Englisch.

Uraufführung: 29. Oktober 2001, Wien.

Weltvertrieb: First Hand Films, Schaffhauserstrasse 359, 8050 Zürich, Schweiz. Tel: (41-1) 312 20 60, Fax: (41-1) 312 20 80. e-mail: info@firsthandfilms.com

Inhalt

Im Schlepptau nach China tritt der einstige Stolz der sowjetischen Kriegsmarine, der Flugzeugträger 'Kiew', seine letzte Reise an. Mit dem Zerfall der Sowjetunion haben aber auch die ehemaligen Besatzungsmitglieder ihren Platz in der Gesellschaft verloren. Die 'Kiew' ist bei ihnen längst zum Erinnerungsbild geworden, ein Geisterschiff, das beständig durch die Träume ihrer Protagonisten kreuzt.

AUF ALLEN MEEREN entwirft ein differenziertes Bild der untergegangenen Großmacht mit ihren Widersprüchlichkeiten und der Zeit der Orientierungslosigkeit, die auf sie folgte.

„Die Flagge“, sagt einer, „ist schon halb zerfranst – so ist es auch mit unserem Leben.“

Synopsis

Once the pride of the Soviet fleet, the aircraft carrier Kiev sets off on its final voyage – being towed to China. The collapse of the Soviet Union also robbed former crew members of their place in society. For them, the Kiev has long faded into a visual memento, a ghost ship that constantly sails through its protagonists' dreams.

ON THE SEVEN SEAS offers a differentiated picture of a sunken superpower, with all the contradictions and the lack of orientation that followed. "The flag is already badly frayed," an ex-crew-member says. "So too are our lives."

Paths and detours – Director's statement

ON THE SEVEN SEAS was a long time in the making. It began in 1993, when a friend told me that nearly all of Russia's warships were gradually being sold off. Those ships that were no longer seaworthy were being towed to Asia for scrap.

I was fascinated by the story, and began – sporadically at first – to work on it. The outcome was a video study I produced in 1995 entitled *Das letzte Ufer* about a Russian warship's voyage from Singapore to India. This video was the basis on which I applied for funding and wrote the screenplay to ON THE SEVEN SEAS. At the time, the aircraft carrier Kiev – nothing less than the navy's largest ship – was earmarked for sale. So I decided this ship should be the starting point of ON THE SEVEN SEAS. I began the first phase of shooting in St. Petersburg in 1997, interviewing crew members from the Kiev without official permission and not knowing whether the ship would indeed embark on its last voyage to the scrap-heap. After that I did some research in Ukraine and filmed other protagonists, always in view of the dramatic counterweight of the last voyage. However, although several parties expressed an interest in buying the ship, it remained unsold. Then, in August 1998, a year-and-a-half after we began, the navy granted us permission to film the Kiev at anchor near Murmansk in the north. When we got there, their press spokesmen and secret servicemen were constantly breathing down our necks, so we had little scope for filming. It

Wege und Umwege – Der Regisseur über seinen Film

AUF ALLEN MEEREN war ein langwieriges Projekt. Alles begann damit, dass ein Freund mir 1993 vom sukzessiven Verkauf fast aller russischen Kriegsschiffe erzählte. Die nicht mehr fahrtüchtigen Schiffe würden zur Verschrottung mit Schleppern nach Asien gebracht.

Diese Geschichte interessierte mich, und ich begann, zunächst sporadisch, daran zu arbeiten. 1995 entstand daraus die Videorecherche *Das letzte Ufer*, die die Fahrt eines russischen Kriegsschiffs von Singapur nach Indien beschreibt. Dieses Video diente mir als Basis für die Finanzierung und Drehbucherstellung von AUF ALLEN MEEREN. In dieser Zeit war der Flugzeugträger 'Kiew', immerhin das größte Überwasserschiff der Kriegsmarine, zum Verkauf vorgesehen, und ich beschloss, dass dieses Schiff der Ausgangspunkt für AUF ALLEN MEEREN sein sollte. 1997 begannen wir mit der ersten Drehphase in St. Petersburg, mit Protagonisten von der 'Kiew', ohne offizielle Drehgenehmigung, ohne zu wissen, wann genau die letzte Reise des Schiffs zu seiner Verschrottung tatsächlich stattfinden würde. Ich recherchierte und drehte danach in der Ukraine mit weiteren Protagonisten, immer im Hinblick auf das dramaturgische Gegengewicht dieser letzten Fahrt. Allerdings: Kaufinteressenten für das Schiff kamen und gingen zwar, aber letztlich blieb es ein Ladenhüter. Im August 1998 erhielten wir immerhin – nach eineinhalbjähriger Arbeit – die Genehmigung der Kriegsmarine, die 'Kiew' an ihrem Ankerplatz im Norden bei Murmansk zu filmen. Dort saßen uns jedoch die Presseabteilung und der Geheimdienst so im Nacken, dass der Spielraum für die Dreharbeiten sehr gering war, zumindest für jemanden wie mich, der sich viel Zeit nehmen will, um das Vertrauen seiner Protagonisten zu gewinnen, und der Drehentscheidungen aus der Dynamik der jeweiligen Situation heraus trifft – also so ziemlich das Gegenteil von dem, was sich Militärs vorstellen. Während dieses an sich schon sehr schwierigen Drehs ereignete sich der wirtschaftliche Zusammenbruch des Landes. Zurück in Österreich begannen wir mit dem ersten Schnitt, der allerdings an dem fehlenden 'Hauptprotagonisten' krankte. Ich hoffte, ich wartete ab, ich zögerte die Fertigstellung des Films hinaus – und endlich, im Januar 2000, gab es eine Wendung: Es fand sich ein chinesischer Käufer für das Schiff (übrigens bereits der dritte Flugzeugträger, den China aus den Restbeständen der sowjetischen Marine erworben hat), wir konnten die 'Kiew' auf ihrer letzten Fahrt begleiten, das Material war vollständig, wir schnitten wieder, und im Oktober 2001 war der Film fertig.

1993 wusste ich wenig über Russland, über Schiffe, über das Militär. Zwei Umstände haben damals mein Interesse geweckt. Zum einen die romantische Neugierde des Binnenländers auf das Meer, die Seefahrt, und der Wunsch, solch einen fliegenden Holländer zu begleiten. Zum anderen beschäftigte mich die Frage, was eigentlich aus all den ehemaligen Marineoffizieren wurde, die früher stolze Sowjetbürger mit hohem sozialen Ansehen waren, aber durch den Lauf der Geschichte plötzlich von niemandem mehr gebraucht wurden. Wie würden diese Militärs ihre plötzliche Bedeutungslosigkeit verarbeiten? Durch die äußeren Umstände gezwungen, mussten sie sich doch Fragen nach dem Sinn ihres gesamten bisherigen Tuns, ihres Daseins stellen. Was für Menschen, was für seelische Landschaften würde ich antreffen? Nun, nach Gesprächen mit beinahe hundert Marineoffizieren und einigen tausend Fragen, die ich ihnen gestellt habe, kenne ich die 'Anatomie' des russischen Offiziers besser, als mir manchmal lieb war. Im Film sind sieben Protagonisten zu sehen, von denen jeder auf seine Art existentiell mit dem Schiff verbunden ist. Ich porträtiere sie unter einem psychologischen

was particularly difficult for someone like me who likes to take his time in order to gain his protagonists' confidence and who likes to take directorial decisions based on the dynamics of the situation in question – in other words, effectively the opposite of how the military thinks. It was during this very difficult phase of shooting that the Russian economy collapsed. Back in Austria we began editing, although we still lacked our main character. I hoped and waited and held back from completing the film. Then the tide finally turned in January 2000 when a Chinese buyer was found for the ship – incidentally the third aircraft carrier that China had bought off the Soviet navy. We were thus able to accompany the Kiev on its last voyage, get the footage we needed, continue editing and finish the film in October 2001.

In 1993 I knew little about Russia, ships and the military. Two factors aroused my interest at the time. On the one hand, there was the romantic curiosity people from a landlocked country feel about the sea and seafaring coupled with the desire to accompany such a flying Dutchman. On the other I was curious to discover what had happened to the former navy officers who were once proud Soviet citizens with a high social status, but whom no one needed anymore. How were these sailors coming to terms with their sudden insignificance? External circumstances forced them to question everything they had ever done, their very existence. I wondered what sort of people, what personalities I would encounter. Now, after speaking to nearly a hundred navy officers and posing several thousand questions, I understand the anatomy of the Russian officer better than I sometimes care to. Seven people appear in the film, each of whom is existentially bound in his own way to the ship. I portray them from a psychological point of view because that is my primary interest as a filmmaker.

As such, the ship is the reason for and theme of the film, but it is not the subject. It merely serves as a screen on which memories, fantasies, transfiguration and repression are projected. I was less interested in producing a military history of the Cold War than in my protagonists' view of that which has been lost and their lives between tradition, history and the freedom to take decisions independently. If just a fraction of our feelings for these people and their vulnerability rubs off on our viewers, this arduous work will have been worth it for my team.

Johannes Holzhausen

About the film

"Shall I tell you a story? There once was an enormous warship, a ship like no other. She was called the Kiev." A bell chimes, a man and a child stand on the harbour's edge looking out to sea.

Johannes Holzhausen's ON THE SEVEN SEAS starts like a fairy tale, a story a father tells his son, about a maritime colossus, an invincible fortress that once sailed the seven seas. – "Kiev? Never heard of it!" the child replies.

Aspekt, denn darin liegt ganz grundsätzlich mein filmisches Interesse. So ist zwar Anlass und roter Faden des Films das Schiff, aber es ist nicht das Thema, es dient mir lediglich als Projektionsfläche für Erinnerungen, Phantasien, Verklärungen, Verdrängungen. Der Blick meiner Protagonisten auf das Abwesende und ihr Schicksal in der Wechselwirkung von Tradition, Geschichte und individueller Entscheidungsfreiheit haben mich mehr interessiert als eine militärische Geschichte des Kalten Krieges. Wenn sich etwas von unserer Anteilnahme für diese Menschen und ihre Verletztheit auf den Zuschauer überträgt, hat sich diese langwierige Arbeit für mein Team und mich gelohnt.

Über den Film

(...) Der Flugzeugträger 'Kiew', einstiger Stolz der sowjetischen Kriegsmarine, liegt seit 1994 außer Dienst gestellt in einem Nordmeerhafen; aufgegeben, verrostet, harrt er seiner Verschrottung. Über einen Zeitraum von mehr als fünf Jahren hat Johannes Holzhausen die 'Kiew' verfolgt, vorerst ohne Genehmigung der Marine, aus der Ferne. So konzentriert sich sein Film auch auf die Menschen, die ihr Leben auf der 'Kiew' verbracht haben: Ihre letzten Kapitäne und Offiziere, ihren Techniker, einen Marinetaucher und einen Maler, dessen Atelier voller Bilder der Marineglorie und des Untergangs steht. Die Geschichten dieser Menschen sind mit dem Schicksal des Schiffs allegorisch verbunden: Mit dem Zerfall der Sowjetunion haben auch sie ihren Platz in der Gesellschaft verloren. „Auf dem Schiff habe ich verlernt, zu Hause zu leben“, sagt einer von ihnen. Heimatlose sind sie alle: Über die Nachfolgerepubliken der Union verstreut, in unvertraute Arbeitsfelder oder den vorzeitigen Ruhestand gezwungen, bleiben ihnen bloß ihr Humor, ihre Nostalgie oder gar die 'höhere' Bestimmung als Diener Gottes.

AUF ALLEN MEEREN macht begreiflich, was das viel beschworene 'Ende der Geschichte' bedeuten kann. Der Verlust einer Weltordnung produziert eine Vielzahl von Sehnsüchten, mit denen die Überlebenden die leere Mitte auszufüllen trachten: Der eine hütet seine Flagge, der andere hat ein Teeservice vom Schiff geklaut; individuelle und kollektive Erinnerung fallen in den Bildern zusammen, die Johannes Holzhausen den Porträts dieser Menschen zur Seite stellt: Grobkörniges, zerkratztes Archivmaterial aus den Dienstjahren von Schiff und Mannschaft erhalten in der Montage und dem suggestiven Sounddesign eine traumähnliche Qualität, die mehr vom Wirken der Zeit spricht, als eine reine Technikgeschichte das je könnte. Die 'Kiew' ist längst zum Erinnerungsbild geworden, ein Geisterschiff, das beständig durch die Träume ihrer Protagonisten kreuzt. – Dennoch ist AUF ALLEN MEEREN keine nostalgische Revue historischer Größe und rezenten Verfalls geworden. Die Geschichte selbst ist ironisch genug: Am Ende des Films machen die Sehnsüchte des Sozialismus des zwanzigsten Jahrhunderts denen der Marktwirtschaft asiatischer Prägung Platz, als die 'Kiew', vom Filmteam begleitet, ihrem letzten Hafen entgegenläuft – einem Erlebnispark an der südchinesischen Küste, wo sie ihren Ruhestand als Touristenattraktion verbringen wird.

Michael Löbenstein

Biofilmographie

Johannes Holzhausen wurde 1960 in Salzburg geboren. Er studierte von 1987 bis 1995 an der Wiener Filmakademie. Er lebt und arbeitet seit 1980 in Wien.

The aircraft carrier Kiev, once the pride of the Soviet navy, has been out of service and in a Northern Sea harbour since 1994. Abandoned and rusting, it awaits the inevitable. Johannes Holzhausen tracked the Kiev's progress for more than five years, initially without navy permission and from afar. His film therefore also focuses on the people who spent their lives on the Kiev, her last captains and officers, her technicians, a marine diver and a painter whose studio is full of pictures of the glorious navy and its demise. These people's lives are linked allegorically to the ship's fate, for the collapse of the Soviet Union also robbed them of their place in society. "On the ship I forgot what it was like to live at home," one of them says. They are all homeless, spread across the republics of the former Soviet Union, forced into unfamiliar work or early retirement. All they have left is their sense of humour, their nostalgia or a higher calling as a servant of God.

ON THE SEVEN SEAS shows what the oft-quoted end of story can really mean. The new world order has produced a variety of yearnings with which the survivors attempt to fill the hole in their lives. One guards his flag, another has a tea set he stole off the ship. Individual and collective memories fall together like pieces of a puzzle that Johannes Holzhausen presents alongside the portraits of these people. Edited together with a suggestive soundtrack, the grainy and scratched archive footage of the ship and crew's years of service attain a dreamlike quality that says more about the passage of time than a purely technical story ever could. The Kiev has long faded into a visual memento, a ghost ship that constantly sails through its protagonists' dreams.

But ON THE SEVEN SEAS is not a nostalgic review of historical greatness and recent decline. The story itself is ironic enough. At the end of the film, the yearnings of 20th-Century socialism make way for Asian-style market economics as the Kiev – accompanied by the film crew – steers towards its final resting place, an amusement park on the southern Chinese coast where it will live out its dying days as a tourist attraction.

Michael Löbenstein

Biofilmography

Johannes Holzhausen was born in Salzburg in 1960. From 1987 to 1995 he studied at the Vienna Film Academy. He has lived and worked in Vienna since 1980.

Films / Filme

1989: *Family Portraits* (short feature film). 1990: *Märchen von einem, der auszog* (short feature film). 1992: *Wen die Götter lieben* (documentary, 16mm, 35 Min.). *Das letzte Ufer* (documentary, Video, 58 Min.). 2000: *Zero Crossing* (documentary, Video, 40 Min.). 2001: AUF ALLEN MEEREN/ON THE SEVEN SEAS.