

Alltag ist sie nicht so zungenlahm. Mit Leibeskräften sucht sie Szenen mit diversen Liebhabern. Als ob sie verlorene Zeit aufholen könnte, so hastig nimmt sie sich die Männer. Nur den, der sie liebt, läßt sie nicht an sich heran – auch vom Hardcore-Porno hat sich Téchiné ein paar saftige Szenen abgeschaut. Nina liebt nur den, der nicht mehr lebt. Er hatte sich, eine männliche Tragödie, vor ihren Augen vor ein Auto geworfen.

„Papa redet immer leiser, bald schweigt er ganz“, läßt Jacques Doillon Sami Frey in dem Film „La Vie en Famille“ andeuten. Dieser Vater ist ein schön-trauriger Clown, sein Familienleben erschöpft sich in den regelmäßigen Besuchen bei seiner kleinen Tochter, die bei Mama lebt; widerstrebend akzeptiert die Tochter seine routinierten Besuche, doch als kleines Mädchen hätte sie Bes-

hilft den beiden – und dem Zuschauer – Brücken zueinander zu finden.

Auch eine Art Familienleben hat Jean-Charles Tacchella in seinem jüngsten Film „Escalier C“ inszeniert – freilich ungleich konventioneller als Doillon, mit glänzenden Dialogen und Typen, die aus dem Kabinett des Broadway-Autors Neil Simon stammen könnten: Ein Einzelgänger, ein Ladykiller, ein Schwuler, ein niedliches Kind und eine depressive alte Jüdin bevölkern ein Mietshaus. Der Einzelgänger ist ein berühmter Kunstkritiker, der seine Verehrerinnen immer schnell wieder aus dem Bett wirft. Da verliebt sich, oh, là, là, der Schwule von oben in ihn.

Mit sicherer Hand für tragikomische Effekte hat Tacchella, dem im deutschen Fernsehen erst kürzlich eine kleine Reihe gewidmet war, seinen kleinen Film

von Erfolg gekrönt. Mit dem israelischen Produzenten Menahem Golan schloß der Franzose einen Vertrag über seinen nächsten Film ab, „den schnellsten Deal der Geschichte“ (Golan). Sein Thema sei Shakespeares „König Lear“, Marlon Brando soll den Lear und Woody Allen „den Narren“ spielen. Bereits „Détective“ erinnerte manche Kritiker an den alten Engländer: Dessen „Sturm“ könnte Godard als Vorlage gedient haben.

SCHIFFFAHRT

Paket ins All

Wird deutsche Spitzentechnik wieder einmal ausgetrickst? Ein amerikanisches Seenotfunk-System soll dem besseren deutschen vorgezogen werden.

Um 3.10 Uhr und um 3.15 Uhr am 12. Dezember 1978 jagte der Funker des deutschen Frachters „München“ einen SOS-Ruf in den Äther. Dann herrschte Funkstille – der Rückruf eines griechischen Schiffes, das den Notruf nur teilweise hatte verstehen können, blieb unbeantwortet.

Als gut neun Stunden später Schiffe die mutmaßliche Unglücksstelle im Nordatlantik anliefen, war der 37 000-Tonner verschwunden. Erst Tage später, 110 Schiffe und mehrere Suchflugzeuge hatten ein großes Seegebiet abgesucht, wurden Wrackteile der „München“ aufgespürt – die 28 Besatzungsmitglieder blieben verschollen.

Für Seefahrt-Experten belegt das Schicksal der „München“ die Mängel des gegenwärtigen Seenotfunk-Systems. Denn ob Besatzungen sinkender Schiffe Hilfe zuteil wird, bleibt leider weitgehend dem Zufall überlassen:

- ▷ Um Hilfe erlangen und gewähren zu können, muß jedes Seeschiff jeweils auf *einer* Notfrequenz empfangen und funken können – weltweit aber sind *acht* wichtige Notfrequenzen in Gebrauch.
- ▷ Hilfe bleibt Havaristen verwehrt, wenn die Reichweite ihrer Notruf-Frequenz nicht ausreicht, das nächste Schiff zu alarmieren.
- ▷ Sinkt ein Schiff schon kurze Zeit nach der Havarie, bleibt keine Zeit für einen ausreichenden Notruf: Genaue Positions- und Geschwindigkeitsangaben fehlen, die Suche nach Überlebenden wird zum Glücksspiel.

In dieser Woche nun treffen sich Vertreter des Seefahrts-Sicherheitsausschusses „Maritime Safety Committee“ in London, um über ein „Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem der Zukunft“ zu beraten. Und wieder einmal – wie kürzlich bei dem deutsch-amerikanischen Clinch um ein „Freund-Feind-Erkennungssystem“ für Flugzeuge – sieht es so aus, als sollte ein deutsches Gerät, das in Konkurrenz zu einem amerikani-



Godard-Film „Détective“: Auf klingende Namen gesetzt

seres vor: die Welt und sich selbst darin zu entdecken.

Vater kultiviert in ihrem Beisein immer nur die Konflikte, die er mit ihr zu haben glaubt. Das färbt auf die Kleine ab, macht sie unzugänglich und aggressiv. Da kommt Papa auf die Idee, gemeinsam auszubrechen. Auf einer Reise durch den Süden erwärmen sich unter der Sonne auch langsam die Gefühle der beiden – eine zarte Liebe zwischen dem Vater und seiner kleinen Tochter entsteht.

Doillons zauberhafte Kinderspiele sind Szenen aus dem Erwachsenenleben. Eine Videokamera dient beiden Personen als Mittel, miteinander ins Gespräch zu kommen, auch als Spiegel ihrer eigenen Existenz. Eine Art Ciné-Psychotherapie, ist Doillons „Familienleben“ doch kein Cinéasten-Mysterium geworden: Die Videokamera verschlüsselt nicht, sie

inszeniert, mit mitreißenden Schauspielern, an denen das moderne französische Kino reich zu sein scheint. Viele von ihnen wurden von den Regisseuren der alten Neuen Welle entdeckt, vor allem von Godard.

Doch in seinem neuen Film „Détective“ hat Godard diesmal auf klingende, bekannte Namen gesetzt. Der Schlagersänger Johnny Halliday spielt darin einen müden, ahnungslosen Box-Manager – eine späte Rückkehr ins Kino. Wochenlang bereitete er sich auf die Aufgabe vor, mit dem tyrannischen Godard zu filmen, er schaute den Männern im Ring zu, stahl Szenen aus deren Leben. „Alle Schauspieler“, sagt Halliday, sind Zuschauer bei den Leben anderer und die Regisseure „Diebe, die dieses Leben stehlen“.

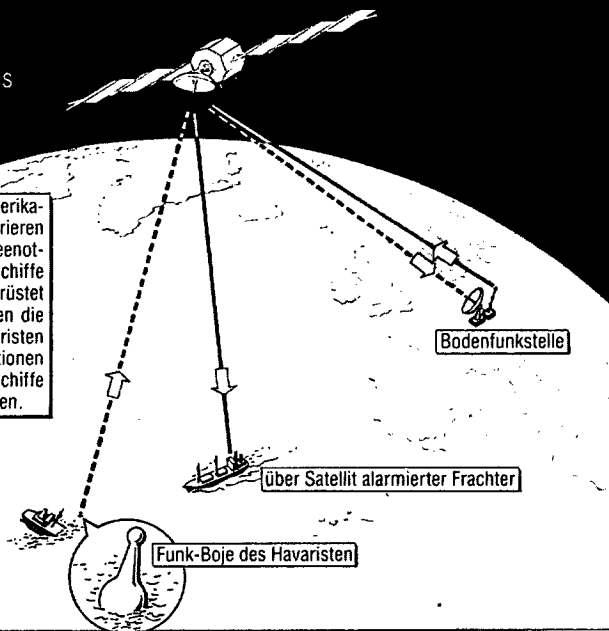
Godards Trick mit drei glänzenden Namen – neben Halliday spielen noch Nathalie Baye und Claude Brasseur – war vierundzwanzig Stunden nach der Uraufführung von „Détective“ sogleich

* Mit Nathalie Baye, Johnny Halliday.

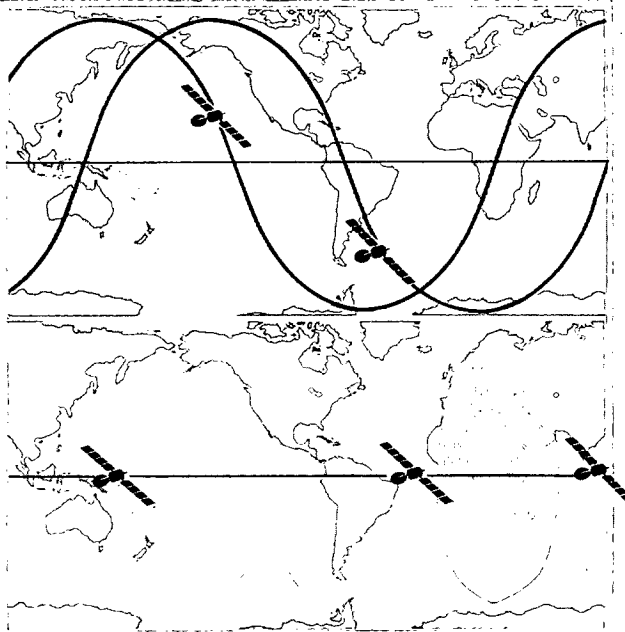
SOS ins All

Pläne für ein weltweites
Seenotfunk-System

Eine deutsche und eine amerikanische Entwicklung konkurrieren um die Einführung als Seenotfunk-System, mit dem Seeschiffe von 1990 an weltweit ausgerüstet werden sollen. Dabei werden die Positionsdaten des Havaristen über Satelliten zu Bodenstationen gefunkt, die ihrerseits Hilfsschiffe oder Hilfsflugzeuge alarmieren.



Das amerikanische „Sarsat“-System will zwei, später sechs Satelliten auf Pol-Umlaufbahnen einsetzen. Nachteil: Nur ein Teil des Seegebietes ist jeweils in Reichweite des Satelliten. Havaristen müssen womöglich Stunden warten, ehe ein Satellit in ihr „Blickfeld“ kommt.



Das von Deutschen entwickelte System arbeitet mit geostationären Satelliten, die aus allen Regionen der Weltmeere jederzeit direkt angefunkt werden können.

schon System steht, unterliegen, obwohl es als überlegen gilt.

Von 1990 an, so beschloß Ende der siebziger Jahre die Seefahrt-Organisation „Imo“ (International Maritime Organization), solle das neue, einheitliche Seenotfunk-System weltweit in der Schifffahrt eingeführt werden. Die Imo-Anforderungen: Nicht nur zufällig benachbarte Schiffe, sondern stets „ansprechbare“ Satelliten sollen von Havaristen angefunkt werden können. Nicht mehr Bordsender – die mit den Schiffen im Meer versinken –, sondern unsinkbare Bojen sollen den Notruf abstrahlen.

Bereits 1973 hatten Nachrichtentechniker der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) ein Seenotfunkgerät zu entwickeln begonnen, das die Imo-Anforderungen vorwegnahm: Eine unsinkbare

Notfunk-Boje, die sich bei Schiffsunfällen selbsttätig einschaltet, sollte über geostationäre Satelliten einen Notruf absetzen, den Bodenfunkstellen an die zuständigen Seenot-Dienststellen weiterleiten.

Erste Tests mit der Funk-Boje nördlich der Azoren im Atlantik bestätigten 1975 die Richtigkeit des DFVLR-Konzepts: In schwerer See funkte die Versuchsboje einen SOS-Ruf an einen geostationären Nachrichtensatelliten. Der Satellit übermittelte den „Notruf“ an eine Bodenfunkstelle, Schiffe und Flugzeuge der amerikanischen Küstenwacht wurden alarmiert – nach nur drei Stunden konnte die Boje aus der aufgewühlten See geborgen werden.

Ingenieure der Firma Dornier entwickelten die Notruf-Boje zur Einsatzreife. Wichtige Daten – etwa Schiffskennung, Position, Uhrzeit und Schiffsgeschwin-

digkeit – werden regelmäßig von der Bord-Navigationsanlage in die Boje gespeist oder, bei Schiffen ohne moderne Navigationshilfen, von Hand eingegeben.

Wenn der Notfall eintritt, strahlt die Boje ihr Datenpaket in kurzen Intervallen bis zu vier Stunden lang an einen von drei „Inmarsat“-Satelliten ab.

Die Amerikaner machten sich die Sache leichter. Sie griffen zurück auf einen Notsender für die Zivilluftfahrt: „Sarsat“ („Such- und Rettungssystem mittels Satelliten-Bahnverfolgung“) erleichtert bei Abstürzen in entlegenen Regionen die Suche nach Flugzeugwrack und Überlebenden (SPIEGEL 46/1982).

Um „Sarsat“ seemarktfähig zu machen, nahmen die Amerikaner eine Seenotruf-Frequenz hinzu. Aber ein entscheidender Nachteil blieb: Die „Sarsat“-Satelliten werden nicht auf geostationären, sondern auf erdnahen Pol-Umlaufbahnen kreisen.

Kanadiern und Russen muß das Sarsat-Programm aus geographischen Gründen attraktiv erscheinen: Die Umlaufbahnen der geplanten Pol-Satelliten überstreichen die entlegenen arktischen Regionen Kanadas und der Sowjet-Union.

Doch was bei der Suche nach havarierten Eismeerfahrern und Poffliegern von Vorteil sein mag, bedeutet für die internationale Schifffahrt eine beträchtliche Einbuße an Sicherheit. Denn der „Ausleuchtungsbereich“ der geplanten Pol-Satelliten ist nur über den Eiskappen der Erde gut – mit abnehmender geographischer Breite ergeben sich Funklücken.

Inmarsat-Satelliten sind, da sie in 36 000 Kilometer Höhe gleichsam unverrückbar am Himmel hängen, zwischen dem 70. Grad nördlicher und dem 70. Grad südlicher Breite unmittelbar anfunkbereit. Mithin können aus einer Zone, in der sich 99,9 Prozent aller Schiffsbewegungen abspielen, Notrufe ohne Verzögerung abgesetzt werden.

Nicht so bei den Pol-Satelliten des Sarsat-Systems: In niedrigen Breiten können Stunden vergehen, ehe ein Satellit in das „Blickfeld“ eines Havaristen rückt (siehe Graphik).

1983 erwies sich die DFVLR/Dornier-Boje in einem Vergleichstest als so überlegen, daß Imo-Gremien die „weltweite Einführung“ der deutschen Funkboje empfahlen. Gleichwohl bereitete die ostwestliche Sarsat-Lobby den Deutschen auf einem Imo-Treffen am 19. April in London eine erste Abstimmungsniederlage.

Diese Woche nun wollen die Deutschen verlorenen Boden gutmachen. Ihr Hebelpunkt: Die Imo-Richtlinien verlangen, jeder Notruf müsse „unmittelbar“ absetzbar sein. An der Erfüllung dieser unverzichtbaren Forderung, so der Imo-Gesandte, Regierungsdirektor Uwe Hammerschmidt, „haben die Sarsat-Leute zu knacken“.