




Riesige Wände aus Containern warten im Hamburger Hafen darauf, auf gigantische Frachtschiffe verladen zu werden.



Sind diese tausenden Tonnen Fracht, Stahl und Schweröl wirklich unabdingbar notwendig für den freien Welthandel.



Nach der Arbeit ist vor der Arbeit. Auf dem Schiff bleibt das Umfeld immer gleich, egal ob – wie hier – auf der Jean-François de la Pérouse oder anderswo...



Überfahrt – im Containerschiff nach China

Als zahlende Passagiere auf einem Frachter machen Autor Roman Ehrlich und Fotograf Michael Disqué sich auf den Weg, berichten in ihrem Buch *Überfahrt* vom Leben auf dem Schiff und in den Weiten der Meere. Eine faszinierende Fahrt, die auch die dunklen Seiten solcher Weltreisen beschreibt. Eine Rezension von Christine Wolfrum.

„Es riecht nach Öl, Lack und Rost. Die Containertürme knarren ... Auf den Containerschiffen sind die Passagiere als Mitfahrer und zahlende Lebendfracht eine Art Zwischenwesen zwischen Touristen und Arbeitern“, stellen Roman Ehrlich und Michael Disqué fest. Autor und Fotograf besteigen im Hamburger Hafen den Frachter *Jean-François de la Pérouse*, um bei der Weiterreise in die chinesische Hafenstadt Qingdao, auf der Halbinsel Shandong, sich selbst und unbekannte Welten zu erkunden.

Dabei geht es ihnen nicht um traumhafte Strände, abenteuerliche Erfahrungen, fremd klingende Sehnsuchtsorte oder gar um leicht gesponnenes Seemannsgarn. Vielmehr beobachten beide den eintönigen Schiffsalltag, hören den Seeleuten aufmerksam zu, recherchieren, assoziieren, lesen in der inspirierenden Bordbibliothek, fragen und denken laut nach, was sie später in Impressionen, kleinen Szenen, historischen Ausflügen und Alltagsgeschichten in Worten und beeindruckenden Fotos festhalten. Während sie dieses eine Containerschiff samt Innenleben mit der Welt

*Roman Ehrlich,
Michael Disqué
Überfahrt, 338
Seiten, DE, Softcover
Spector Books,
Leipzig
22 Euro*

draußen zu verknüpfen versuchen. Das neue gemeinsame Buch *Überfahrt* von Ehrlich und Disqué ist eine unterhaltsame, zum Nachdenken anregende, berührende Lektüre.

Das Schiff – ein abgeschiedener Ort

30 bis 35 Männer sind mit ihnen an Bord – die Zahlen variieren durch vereinzelte Ab- und Neuzugänge –, nur wenige in solider Festanstellung, etwa der Kapitän, technische und nautische Offiziere. Alle übrigen wie Maschinisten und Öler kommen über Vermittlungsagenturen in Zeitarbeit an ihre Jobs, die normalerweise bis zu zehn Monaten dauern. Zwischen den Verträgen erhalten sie keinen Lohn.

Da die Liegezeiten in modernen Häfen oft nur wenige Stunden betragen, ähnelt das Leben auf diesem Schiff eher dem in einem Gefängnis als dem in großer Freiheit, wie

manche vielleicht vermuten mögen. Mit dieser Illusion räumen Autor und Fotograf auf: „Unterscheiden sich die ereignislose Wache auf der Brücke, die Stunden vor den Kontrollmonitoren im Maschinenraum, die unendliche Wiederholung derselben Handgriffe durch ihre Definition als *Arbeitszeit* (und den dafür ausgehandelten Stundentarif) tatsächlich qualitativ von der *Freizeit*, die auf sie folgt, wenn beide am selben Ort, im Stahlgebäude des Schiffes, verbracht werden müssen?“ Die zwei Mitreisenden liefern auch gleich die Antwort: „Da auf dem Schiff kein anderer Alltag vorgesehen ist als der der Beschäftigten, [haben] die richtigen Arbeiter auf dem Schiff in ihrer Freizeit nicht wirklich freie Zeit.“

Ein weiteres Klischee räumen sie gleichfalls aus: Obwohl Seeleute Weltreisende sind, bekommen sie auf ihren Transportrouten vor allem industrielles Hafengelände zu sehen. Nichtöffentlichkeit. Je nach Ort leicht verändert durch Regeln, Verbote, das Klima und die vielen Sprachen zum üblichen Minimalenglisch.

Fragwürdiger Welthandel

Der Frachter, auf dem sich die beiden Passagiere für Monate einquartieren, besteht im Wesentlichen aus Raum für Megatonnen an Waren. Allein ihr schwimmender Untersatz hat unvorstellbare 14.000 Container an Bord. In der Straße von Singapur, als die Zwei an hunderten anderen ebenso voll beladenen Frachtern vorbeiziehen, glauben sie für einen Moment, eine Ahnung von der unüberschaubaren weltumspannenden Warenbewegung zu bekommen, die jedoch sofort aufgehoben wird, als sie sich klar machen, dass das, was sie hier sehen nur ein Bruchteil des gigantischen Transports ausmacht. Beide zweifeln daran, ob diese tausenden Tonnen Fracht, Stahl und Schweröl wirklich unabdingbar notwendig für den freien Welthandel sind. Warum Gegenstände um die halbe Welt karren?

Gerne verfolgt man sie bei ihren Gedanken, dem unsinnigen Treiben ein Ende zu setzen. Schließlich verbraucht

Der Kontakt an Bord ist teuer: ein Dollar pro Megabyte Datenverbindung per Internet

allein ein mittelgroßes Containerschiff bei voller Ladung 300 Tonnen schmutziges Schweröl pro Tag: „Der ganze irrsinnig riesenhafte Kahn und seine schweineteure Mission, die Jahre und Jahrzehnte der auf ihm gelebten Leben, bleiben trotz physischer Überpräsenz Behauptung, abstrakt und unwirklich.“

Getrennte Welten – brüchige Verbindung

Täglich kommen Instruktionen und Informationen aus der Reedereizentrale. Wie Kommunikation abläuft, finden Ehrlich und Disqué grundsätzlich spannend, insbesondere mit den Familien oder engsten Nächsten. Dass das keine einfache Übung ist, wird deutlich, wenn man sich vorstellt, wie wenig sich die jeweiligen Welten und Erfahrungen der auf dem Festland Lebenden mit denen auf dem Meer decken. Auf ihrem Schiff bleibt die Besatzung für die Daheimgebliebenen fast unerreichbar, da der Kontakt an Bord teuer ist: ein Dollar pro Megabyte Datenverbindung per Internet.

Zumeist während der Liegezeiten in den Häfen versuchen die Seeleute über internationale SIM-Karten oder WLAN-Verbindungen in den Seemannsmissionen Kontakt zu ihren Familien und engen Freund*innen aufzunehmen. Ersehnte Gespräche als verstreute, vertraute Momente. Vielleicht zur Unzeit gewählt mit

langen Pausen oder gar quälendem Anschweigen? Was soll der Seemann auch Neues berichten aus seinem gleichförmigen Alltag? Ihm geht das Wissen der Festlandwirklichkeit ab. Folglich misslingt der Austausch öfter. Das führt, wie Roman Ehrlich schreibt, zu Resignation und zum Verstummen der Seeleute, wenn sie endlich ihre Lieben am Telefon haben. So fällt beispielsweise dann der „Ehefrau die Aufgabe des Erzählens zu ...“ Der Autor merkt an: „Die wenige Zeit, die die Seeleute an Land verbringen können, wird unverhältnismäßig lange imaginiert und ausgegalt, angefüllt mit Erwartung, mit Sehnsucht und Hoffnung, bis sie als tatsächlich eintretende Wirklichkeit nur noch Enttäuschung sein kann.“ Interessant übrigens: Niemand in der Belegschaft fragt sich, was ihr übliches Fehlen im Alltag an Land für ihre Verwandten, Partner*innen und Freund*innen bedeutet.

Zerfallende Zeit

Nicht nur die Belegschaft, auch die Mitfahrenden verändert das Leben auf dem Frachter im Irgendwo. Die ganz eigene Realität des Schiffes als unwirklicher, kaum in Worte fassbarer Raum lässt die Tage von Ehrlich und Disqué nur noch im Ungefähren wie der Horizont in der Ferne. „Die Zeit [verliert], tagsüber und nachts beim Blick aus den Fenstern, von der Reling, von Bug und Heck auf die Landschaft aus Wellen und Wasser ... ihre Form und Funktion, zerfließt in Unbestimmbarkeit und ist zu Orientierungszwecken nicht mehr zu gebrauchen.“ Und so sind Wetter, Wind und Wellen, „die übermäßig strahlenden Fischerboote in der Nacht ... fliegende Fische, Sturmvögel, Schaum ... zerfallende Zeit, Dunkelheit, Vergessen, Losgelösetheit vom Weltgeschehen“, die großen Ereignisse der Überfahrt. Ein Versuch, romantisierende Vorstellungen abzuwehren.

Wen wundert's, dass beide Passagiere sich völlig überfordert fühlen, nachdem sie in Qingdao in einer lauten, grellen Welt, voll fremder Zeichen und Gerüche gelandet sind: „Erst in dieser Überforderung wird den beiden Künstlern voll bewusst, wie weit zurückgezogen, weg und draußen sie auf ihrem Schiff tatsächlich gewesen sind“, schreiben sie. Mit diesem Begriff „Künstler“, der auf manchen Seiten mehrmals auftaucht und mit dem sie sich selbst bezeichnen, wollen beide möglicherweise eine klare Grenze ziehen zwischen den Arbeitern und Festangestellten auf dem Schiff einerseits und andererseits sich selbst. Schade, es wirkt manieriert, bremst den Lesefluss, die sinnliche Erfahrung. Denn das Buch hat Atmosphäre, verdichtet durch fantastische Fotos, von denen man sich wünschen würde, sie größer zu sehen. Disqué gelingt es

damit, die farbige Weite, Licht und Schatten, das erschöpfende Arbeiten, technische Details, Stimmungen und den Verfall des metallenen, enormen Schiffskolosses unmittelbar zu zeigen. Kluge, freche, ergreifende und tieftraurige Zitate aus Büchern der Bordbibliothek runden den Band ab. Fotograf und Autor wünschen sich: „gäbe es doch nur eine Möglichkeit, die Wiederkehr des Immerselben, die Leere, die wortlose Weite, erzählbar zu machen.“ Wer so reist, dem folgt man gern.<

Christine Wolfrum,
*Wissenschaftsjournalistin und
Buchautorin lebt in
München und im
Irgendwo.*