

Die Seele der Schiffe

Tom Fröhlichs Dokfilm »Vom Traum, unsinkbar zu sein«

Von Ronald Kohl

»Life« war einmal ein passender Name für dieses Schiff. Man kann ihn noch immer an der Bordwand erkennen. Nur scheint der Kutter mittlerweile mehr tot als lebendig zu sein. Dort, wo das Tageslicht durch die Bullaugen ins Innere fällt, sehen wir zwar etwas Unordnung, aber immerhin auch die noch immer tadellos intakten Sprelacartwände der Unterkünfte.

Im Maschinenraum hingegen: zappenduster. Ole, der eigentlich Oliver heißt, damals auf dem Schiff von seiner Mannschaft jedoch nur mit dem hanseatischer klingenden Namen angesprochen wurde, lässt den Strahl der Taschenlampe über die Ventile und Kabel unter Deck gleiten. »Alter, hier muss aber einer richtig panne gewesen sein.« Da liegt er vermutlich nicht ganz falsch. Die »Life« wurde auf ihrer letzten Fahrt von der Guardia Civil vor der spanischen Mittelmeerküste gestoppt. Das frühere Schiff des VEB Fischfang Rostock hatte tonnenweise Haschisch geladen. Danach wurde der Kahn per behördlicher Weisung aus dem Verkehr gezogen; es war nicht das erste Mal. Für die spanische Küstenwache ist die »Life« so etwas wie ein alter Bekannter. Einer der Beamten sagt über das Boot: »Es war nicht wie die anderen. Es war ein besonderes Schiff. Es war, als ob es eine Seele hätte.«

Auch wenn Filmemacher Tom Fröhlich in »Vom Traum, unsinkbar zu sein« das Schicksal von vier Schiffen erzählt, die sämtlich in der DDR für den Fischfang gebaut wurden und auch bis zum »Untergang« des Staates unter seiner Flagge fuhren, hat Fröhlich doch keinen Film über die sozialistische Hochseefischerei gedreht. Was ihn fasziniert, ist, dass einige Schiffe tatsächlich so etwas wie eine Seele zu haben scheinen; die Seele seiner menschlichen Protagonisten interessiert den Regisseur nur, solange sie dem Schiff gehört.

Alles, was wir zum Beispiel über den Kapitän der »Nida« erfahren, hängt mit seinem Leben auf diesem einen Schiff zusammen. Die »Nida« wurde 1986 als Gefriertrawler vom Stapel gelassen. Zunächst trug sie den klangvollen Namen »Wilhelm Rügheimer«. Danach hieß sie kurzzeitig »Fornax«. Sie ist das einzige der vier Schiffe im Film, das wir in Ausübung seiner ursprünglichen Funktion erleben.

Ein Netz voller Rotbarsche wird an Bord gezogen. Tausende von Fischen rutschen mit weit geöffneten Mäulern unter Deck. Erst wird ihnen der Kopf abgeschnitten, dann werden sie verpackt und in der Kühlkammer gelagert. Seit einigen Jahrzehnten fährt die »Nida« unter estnischer Flagge. Die Männer an Deck haben den Beruf des Fischers erlernt. Der Kapitän sogar auf diesem Schiff. »Natürlich weiß ich, dass irgendwann die Zeit kommen wird, und das Schiff wird entweder verkauft werden oder verschrottet.« Die Meere sind

überfischt. Und die Besatzung der »Nida« besteht längst nicht mehr aus den über 40 Mann, für die sie gebaut wurde. Es sind höchstens zehn.

In Landolf Scherzers Reportage »Fänger & Gefangene«, die das Leben auf einem DDR-Trawler beschreibt, gibt es eine Stelle, an der die Fischer zu den Jungs in der Verarbeitung sagen: »Ab morgen schießen wir euch mit Fisch zu.« Das waren noch Zeiten. Auf der »Nida« kann die Verarbeitung sich nur selbst zuschießen.

Am besten von den vier gezeigten Schiffen hat es noch die »Stubnitz«. Niemand von den jungen Menschen, die diesen riesigen Kahn zu Beginn der 90er Jahre erworben haben, hatte etwas mit der Seefahrt am Hut. Die »Stubnitz« trägt keine fremde Flagge, und sie konnte ihren alten Namen behalten. Sie ist eine »schwimmende Kulturplattform« im Hamburger Hafen. Einer der Betreiber beschreibt die Zeit des Erwerbs, als unter anderem das Fischkombinat abgewickelt wurde, als »Untergang und Aufbruch« zugleich. »Rückblickend«, fügt er hinzu, »eine der genialsten Zeiten schlechthin«.

Noch während dieser Satz nachklingt, sehen wir den Chor der früheren Hochseefischer. Die Blicke der alten Männer sind in eine imaginäre Ferne gerichtet. Wir hören einen anhaltenden, gleichtönigen Klagelaut, wobei die Münder der Sänger offenstehen wie die der Rotbarsche auf der »Nida«. Wie innig das Verhältnis zwischen dem Regisseur und »seinen« Schiffen im Laufe der achtjährigen Dreharbeiten wurde, lässt sich daran erkennen, dass er es sich und uns nicht zumutet, eines der uns bereits vertrauten Schiffe im letzten Kapitel bei dessen Zerlegung zu begleiten.

Wir lernen den »Blauwal« erst kurz vor dessen Ende kennen. Da ist er bereits in Dänemark bei Schiffsbestatter Jensen »gestrandet«. Ich weiß nicht, ob er wirklich Jensen heißt, weil Tom Fröhlich ohne Namen arbeitet. Aber Schiffsbestatter trifft es auf jeden Fall besser als Verschrotter. Jensen: »Die Seefahrer behandeln wir mit größtem Respekt. Bei ihrer Ankunft versuchen wir sie aufzubauen, sie zu beruhigen.« Im Hafenbecken der dänischen »Recyclingwerft« liest man sehr klangvolle Namen: »Sanremo« und »Kapitän Thomsen«. Aber diese beiden Boote sind noch nicht dran. Nach dem »Blauwal« wird erst einmal die »Westbank« geschreddert.

→ »Vom Traum, unsinkbar zu sein - Ein Heimatfilm auf dem Meer«, Regie: Tom Fröhlich, BRD 2024, 91 Min., Kinostart: heute

<https://www.jungewelt.de/artikel/525318.kino-die-seele-der-schiffe.html>