



Dreimastbark „Towarischtsch“ in Wilhelmshaven, Stapellauf als „Gorch Fock“ in Hamburg (1933): Symbol der Ohnmacht

SCHIFFFAHRT

„Ich bin Seemann, kein Bettler“

Das ukrainische Segelschulschiff „Towarischtsch“, früher als „Gorch Fock“ im Dienst der Reichsmarine, liegt seit zwei Jahren in Wilhelmshaven fest, marode und seeuntüchtig. Die Crew harret in der Fremde aus und träumt von einer Zukunft auf See. Von Bruno Schrep

Weit ist er gefahren, der Wiktor Konstantinowitsch Winogradow. Indischer Ozean, Atlantik, Bering-See. In Kuba ist er an Land gegangen, in Japan, in Ägypten. Ein Kapitän wie aus einem Seefahrerroman: mit eisgrauem Vollbart, kräftiger Figur, zupackendem Händedruck.

Doch wenn Kapitän Winogradow von Deck seines Großseglers nach Backbord schaut, blickt er nicht auf die unendliche Weite des Meeres, sondern auf Mietkasernen mit verglasten Wintergärten und kleinen Balkonen. Und wenn er nach oben sieht, erblickt er keine sich im Wind blähenden Segel, sondern nur ein Stück weißes Reklametuch. Auf dem steht: „Modehaus Leffers, erste Wahl in Wilhelmshaven.“

Wiktor Winogradow, 65 Jahre alt, ist Kapitän eines Schiffes, das nicht fährt. Genau gesagt: Das nicht fahren kann und nicht fahren darf. „Towarischtsch“ heißt sein Schiff, und das wurde zu Zeiten, als noch die ruhmreiche Sowjetunion existierte, mit „Genosse“ übersetzt und jetzt, etwas schlichter, mit „Kamerad“. Eine mächtige Bark mit drei stählernen Masten, Heimathafen Cherson am Schwarzen Meer. Gestrandet am Bontekai in Wilhelmshaven.

Sechs Jahre ist es her, dass sich die „Towarischtsch“ aus eigener

Kraft bewegte. Seitdem liegt sie, von Schleppmanövern abgesehen, fest: erst in Newcastle, dann im ostenglischen Middlesborough, seit September 1999 nun in Wilhelmshaven.

Nirgends war genügend Geld da, um den Havaristen wieder flottzumachen. Und ohne umfangreiche Reparaturen von der Mastspitze bis zum verrosteten Rumpf lässt kein Hafenmeister das Schiff aus der Ukraine von der Kette. Die „Towarischtsch“ war einst ein Symbol für die Macht der Sowjetunion, jetzt ist sie Symbol für die Ohnmacht der Nachfolgestaaten.

Jewgenij Ambroch, der zweite Offizier, deutet nach oben, dorthin, wo am Mast blaugelb eine kleine ukrainische Fahne flattert. „Alles morsch“, sagt er, „fast alles kaputt.“ Die Wanten der Takelage sind alt

und verwittert, die Querbalken am Mast, die Rahen, knirschen verdächtig, die Tampen zerfasern, wirken spröde und brüchig.

Der Offizier, klein, leicht und behände, turnt trotzdem flugs bis zur Mastspitze hoch, richtet eines der Reklamesegel, balanciert in 35 Meter Höhe; beobachtet von Besuchern, die so etwas noch nie gesehen haben.

Wie täglich entern auch heute Hunderte Neugierige die „Towarischtsch“, Touristen, die zuvor gleich nebenan, im Vorführungszentrum „Oceanis“, die Geheimnisse der Unterwasserwelt bestaunt haben, virtuell. Jetzt fallen sie lärmend, filmend, fotografierend über das Schiff her: Männer mit grellbunten T-Shirts über dem Bauch und Baseballkappen auf dem Kopf, Frauen in halblangen Shorts, viele Kinder. An der Reling hängt ein Schild: „Betreten auf eigene Gefahr.“

Auf dem Mitteldeck wartet schon Schiffsselektiker Hermann Rusin, ein kleiner Mann mit buschigen Augenbrauen, jetzt Souvenirverkäufer. Vor sich auf einem kleinen Tisch hat er Postkarten, Schildkappen und Broschüren ausgebreitet und – als besondere Attraktion – Anstecknadeln mit dem Konterfei des jungen Wladimir Iljitsch Lenin.

Viele Besucher waren noch nie auf einem Schiff, stolpern ständig über die hochkantigen Türschwelle, studieren die Informationen



„Towarischtsch“-Kapitän Winogradow: „Gott muss helfen“



Besatzungsmitglied Jewgenij Datschenkow, unter Deck verstaute Segel: „Nur Affen klettern“

über technische Details. Länge: 82 Meter. Breite: 12 Meter. Größte Masthöhe: 42 Meter. Größte Rahlänge: 24,6 Meter. Wasserverdrängung: 1534 Tonnen. Segelfläche: 1797 Quadratmeter.

Gebaut 1933 bei Blohm & Voss in Hamburg, war die „Towarischtsch“ einmal der Stolz der deutschen Reichsmarine. Eingesetzt als Segelschulschiff für Marinekadetten, benannt nach „Gorch Fock“, bürgerlich Johann Kinau, dem seefahrtsbegeisterten und national bewegten Dichter.

Als „Schwan der Ostsee“ wurde die Dreimastbark damals gefeiert, als Symbol für „die Wehrhaftigkeit des deutschen Volkes“, als Basis für „den Kampf mannhafter deutscher Jugend mit der See“.

Weil das Schiff auf keinen Fall der vorrückenden Sowjetarmee zufallen sollte, wurde die „Gorch Fock“ wenige Tage vor Ende des Zweiten Weltkriegs von einem Sprengkommando der Wehrmacht vor Stralsund versenkt – vergebliche Mühe.

Die Sowjets ließen die Bark heben, in Wismar und Rostock neu aufbauen und anschließend ihrerseits als Segelschulschiff über die Weltmeere schippern.

Fast teilnahmslos gucken die Matrosen nun zu, wie Kinder ihren alten Arbeitsplatz in einen Abenteuerplatz verwandeln, kreischend die steilen Treppen hinunterspringen, so dass unter Deck die Wände vibrieren, auf den abgewetzten, vom vielen Scheuern grauen Planken des Oberdecks Nachlaufen spielen, halbschwer über die Aufbauten klettern.

Ohne Besucher ginge es Schiff und Besatzung noch schlechter, nur Spenden sichern das Überleben. Den durchsichtigen Plastikeimer auf dem Deck, in den die Touristen Münzen oder Scheine werfen, betrachten die Männer von der „Towarischtsch“ mit einer Mischung aus Hoffnung und Abscheu.

„Ich bin kein Bettler, sondern Seemann“, empört sich Wladimir Seljonyk, einer der Mechaniker. „Immer wenn ich mitkriege, wie jemand spendet, schäme ich mich.“

Eigentlich gehört der Techniker unten in den Maschinenraum, dorthin, wo der Dieselmotor von Škoda installiert ist, der das Schiff bei Flaute antreiben soll, 550 PS stark, Baujahr 1965.

Doch dieser Motor muss nicht mehr gewartet werden. „Schrott“, urteilt Mechaniker Seljonyk, „nur noch Schrott.“ Alle sechs Zylinder sind defekt, die Antriebswelle ausgeschlagen. Ersatzteile gibt es nicht.

Die gelbe Farbe, die in regelmäßigen Abständen dick aufgetragen wird und den Maschinenraum in ein fahles Licht taucht, soll den maroden Stahl wenigstens vor Rostfraß schützen. „Außerdem sind wir dann beschäftigt“, sagt der Mechaniker.

Seljonyk und seine Kollegen warten jeden Tag ungeduldig, dass es 20 Uhr wird, die letzten Touristen von Bord gehen, endlich ein russisches Brettspiel ausgepackt werden kann. In der Dämmerung klettern willkommener Gäste an Bord: Aussiedler, oft ebenfalls im Westen gestrandet, Leute, die ihre Sprache sprechen, mit denen bei Kerzenlicht und Wodka der Vergangenheit nachgetrauert werden kann.

Zehn Männer halten auf der „Towarischtsch“ die Stellung, wechseln sich im Halbjahresrhythmus mit anderen Seeleuten aus der Marineschule in Cherson ab. An Bord sind mit Ausnahme des jungen ersten Offiziers und des 36-jährigen Smutjes nur verwiterte Seebären, im Dienst ergraut. Männer wie der Kapitän, keiner unter 50. Fast alle sind zu besseren Zeiten auf dem Schiff gefahren.

Boris Dschitschenko ist so einer, der schmächtige Bootsmann mit den vielen Goldkronen und den unvermeidlichen blauen Gummistiefeln, der morgens stets als Erster übers Deck flitzt, argwöhnisch darüber wacht, dass die Holzböden geschrubbt und die Messingbeschläge an Türen und Fenstern gewienert werden.

Zäh ist er trotz seiner 65 Jahre – und unendlich traurig. Den Niedergang der „Towarischtsch“ vom stolzen Windjammer zur

Sehenswürdigkeit für Landratten empfindet er als persönliche Niederlage.

1963 ging Dschitschenko als Matrose an Bord, hat sich hochgedient. Er lebt seit fast 40 Jahren auf der Bark. Sein Zuhause liegt ganz unten im Schiffsbauch, in Kajüte 27. Der winzige, karg eingerichtete Raum mit einem weißen Stoffhund als einzigem Schmuck ist alles, was er besitzt: Seine Frau, die er nur selten sah, ist längst tot, der einzige Sohn irgendwo verheiratet.

Der Mann lebt von der Erinnerung. Seine Sätze beginnen fast immer mit „damals“. Damals, als die „Towarischtsch“ noch größtes Ausbildungsschiff der sowjetischen Handelsmarine war. Damals, als der Großsegler noch internationale Regatten gewann. Damals, als beim Einlaufen in große Häfen Tausende am Kai standen und klatschten.

Doch nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion, das Schiff ging in den Besitz der Ukraine über, veränderte sich alles. Dem neuen Staat fehlten die Mittel für die notwendigsten Wartungsarbeiten, die dringendsten Reparaturen. Der Segler wurde 1995 seeuntüchtig.

In einem der früheren Schlafräume spielt die Notbesatzung jetzt Tischtennis oder Billard. In einem anderen, etwas großspurig zum „Museum“ deklariert, ist Nippes ausgestellt, hängen Ölbilder eines ukrainischen Marinemalers, in einem dritten liegen die Segel gestapelt.

„Die Kadetten waren wie unsere Kinder“, versichert Boris, der alte Bootsmann, „wir haben sie gut behandelt. Mit Respekt.“ Tausenden hat er im Lauf der Jahre gezeigt, wie gemeinsam Sturmsegel gesetzt werden, den 16-, 17-Jährigen beigebracht, sich bei Windstärke 8 und hohem Seegang sicher in der Takelage zu bewegen. „Die sind da oben nicht geklettert, sondern gelaufen“, verkündet er stolz – ein Unterschied, auf den er großen Wert legt. „Nur Affen klettern.“

Die Kadetten spürten jedenfalls derart, dass die „Towarischtsch“ bei vielen Segelwettbewerben siegte. 1976, anlässlich eines



Touristen auf dem Oberdeck: „Wie lange soll der Drecks Kahn noch hier liegen?“

Wettrennens zum 200. Geburtstagsjahr der USA, hängte sie Dutzende anderer Großsegler ab, die Siegesplaketten hüten die Besatzungsmitglieder bis heute. Auch dass ein paar Jahre zuvor, in Baltimore, die Tochter des damaligen US-Präsidenten Richard Nixon an Bord kam, Kapitän und Offizieren die Hand schüttelte, gehört zu den Anekdoten, die nach fast 30 Jahren noch erzählt werden.

Der Mann, der nachmittags gegen 16 Uhr aufs Schiff kommt, wird so stürmisch begrüßt, als sei er mindestens Präsident. Er heißt Rolf Dornbusch und ist einer der Nachbarn von gegenüber.

Ein besonderer Nachbar. Auf seinem Balkon im dritten Stock hat Herr Dornbusch die ukrainische Flagge gehisst. Manöver auf der „Towarischtsch“ begleitet er mit seiner Bootsmannspfeife, manchmal tutet er auch mit einer fest installierten Hupe.

Der Mann ist Schiffsfanatiker wie ein paar andere Wilhelmshavener auch. Gemeinsam haben sie die „Initiative Towarischtsch“ gegründet, gemeinsam gehen sie seit zwei Jahren Firmen, Vereine und Privatleute um Hilfe an:

Eine Bäckerei backt unentgeltlich Brötchen, eine Brauerei spendiert regelmäßig Bier, ein Zahnarzt bohrt umsonst. Hallenbad und Marinemuseum gewähren der Besatzung freien Eintritt. Neulich hat ein Süßwarenhersteller sogar eine Lastwagenladung Schokolade herankarren lassen, das Verfallsdatum war abgelaufen.

Umtriebiger Initiator ist Karl-Heinz Schulze, ein pensionierter Marinesoldat, der 17 Jahre selbst zur See fuhr. Die „Towarischtsch“ ist sein Lebensinhalt.

Täglich radelt er mehrmals zwischen Schiff und Stadt hin- und her, besorgt hier eine Kühlbox für die Kombüse, schleppt da einen gebrauchten Fernseher für die Messe an. Er sorgt auch für die Aus-

stellung von Pässen, hilft Urlaubern, Verbindungen für die beschwerliche Heimreise herauszusuchen, redet mit der Stadtverwaltung.

Viele Anwohner am Bontekai wünschen die Bark jedoch weit, weit weg. „Wie lange soll der Drecks Kahn hier noch liegen?“, schimpft eine Mieterin, droht wie andere auch ihrer Wohnungsbaugesellschaft mit Mietkürzung. Die Nachbarn verweisen auf eine lange Leidenszeit.

Anfangs habe Tag und Nacht ein uralter Dieselmotor gedöhnt, der das Schiff mit Strom versorgte; dessen Abgasschwaden seien bis in die Häuser gezogen. Später hätten Besatzungsmitglieder mit Pressluftschlämmern den Rost von der Außenwand gebrochen, den Kai in eine Werft verwandelt. Jetzt lärmt ständig die Touristen.

Dabei war der Großsegler zunächst in Wilhelmshaven hochwillkommen. Die Stadt suchte noch eine Attraktion für die Weltausstellung Expo, der Kämmerer zahlte deshalb ohne Murren fast zwei Jahre lang die Kosten für Wasser, Strom und sogar die Heuer für die Matrosen – rund 900 Mark pro Mann und Monat. Doch seit der Vertrag Ende Juni ablief, die Expo vorbei ist, sind die Zahlungen reduziert,



Veteran Dschitschenko: „Die Hoffnung stirbt zuletzt“

die Liegeerlaubnis läuft Ende September ab. Wie es weitergeht, ist offen.

Museumsschiff, schwimmende Disco, segelndes Erziehungsheim für straffällige Jugendliche – es gibt kaum eine Variante, über die noch nicht spekuliert wurde.

Die ukrainische Regierung sucht im Westen Geldgeber, will aber Verfügungsgewalt und Flaggenhoheit keinesfalls aufgeben. Mehrere Stiftungsmodelle, die derzeit kursieren, sehen jedoch genau dies vor. Die „Towarischtsch“ ist zum Streitobjekt von Interessengruppen geworden.

Den „Tall-Ship-Friends“, einem Zusammenschluss von Segelenthusiasten, geht es vor allem um Mitfahrgelegenheiten für die 1800 Mitglieder. Der Verein, der immerhin die Überführung des Dreimasters von England nach Deutschland organisierte, scheiterte jedoch am Geldmangel. Ein Vertrag mit der Ukraine platzte, jetzt droht Streit um Schleppkosten und über die Verwendung von Spendengeldern.

Die Stadt Stralsund, vor deren Küste die ehemalige „Gorch Fock“ einst versenkt und wieder gehoben wurde, verspricht sich Werbewirkung; Oberbürgermeister Harald Lastovka hat deshalb einen unbefristeten Liegeplatz, die Versorgung und eine Notreparatur offeriert. Eine von der Ukraine favorisierte Investorengruppe aus Hamburg macht ihr Engagement noch vom Ergebnis eines Gutachtens von Blohm & Voss abhängig. Schätzungen für die Restaurierungskosten schwanken zwischen 5 und 25 Millionen Mark.

Die Besatzungsmitglieder glauben inzwischen an gar nichts mehr. „Nadeschda umerajet poslednoj“, sagt zwar der alte Bootsmann Boris Dschitschenko – „die Hoffnung stirbt zuletzt“. Der Veteran träumt mit anderen Kameraden noch immer davon, wie früher um die Welt zu segeln. Mechaniker Wladimir Seljonyk winkt jedoch resigniert ab: „Das wird nichts mehr mit diesem Schiff.“ Und Kapitän Winogradow breitet die Arme aus, hebt die Schultern und deutet mit dem Daumen nach oben: „Gott muss helfen.“

Nur ein paar hundert Meter Luftlinie von der „Towarischtsch“ entfernt, auf der Wilhelmshavener Jade-Werft, bekam kürzlich gerade ein anderes Segelschiff den letzten Schliff: die „Gorch Fock“ 2, 1958 ebenfalls bei Blohm & Voss gebaut, jetzt für rund 35 Millionen Mark generalüberholt. Ausgestattet mit einem 1660-PS-Motor, neuem Bugstrahlruder, größeren Bullaugen und sogar einer Klimaanlage.

Der Segler ist der Stolz der Bundesmarine, Schulschiff für jeweils 180 Kadetten. Diesen Monat geht die Bark auf große Fahrt, segelt zuerst nach Dublin, wird später in Malaga, Las Palmas und Madeira anlegen.

Auf ihr weht Schwarz-Rot-Gold, da geht alles. ♦