



RETO ZIMPEL

Nazi-Devotionalie „Carin II“*: Fragwürdiges Göring-Flair

ÄGYPTEN

Schwimmende Laube

Im Roten Meer ist ein zutiefst deutsches Schiff wieder aufgetaucht: die einstige Luxusyacht von Hitlers Reichsmarschall Hermann Göring.

Der Badeort El Gouna am Roten Meer wäre gern ein arabisches Saint-Tropez, und der Schiffsmakler Christopher Brunner-Schwer träumt davon, mit einem alten Kahn ein spektakuläres Geschäft zu machen. Während der Sandfleck an Ägyptens Küste auf seinen Durchbruch zum Top-Spot der Millionäre noch warten muss, klaffen bei dem deutschen Bootsverkäufer Wunsch und Wirklichkeit nicht ganz so weit auseinander.

Mit der „Carin II“ hat Brunner-Schwer ein geradezu unglaubliches Stück im Katalog, das lange als verschollen galt. Zu den Eignern der legendären Motoryacht zählte mit Hermann Göring nämlich nicht nur ein Mann, der als Hitler-Intimus, Juden-Verfolger und Luftwaffenchef im Dritten Reich einschlägig Geschichte machte,

sondern mit Ex-„Stern“-Reporter Gerd Heidemann auch einer, der sie später umschreiben wollte. Doch selbst der alte journalistische Bluthund mit der Schwäche für braune Fahrten hatte die „Carin II“-Spur schon vor Jahren verloren. Er wisse nicht, was aus seinem Schiff geworden sei, gesteht Heidemann, 72.

Tatsächlich ist die 1937 aus Teakholz gebaute 27-Meter-Yacht, von Erstbesitzer Göring in Erinnerung an seine verstorbene Ehefrau „Carin I“ getauft („Carin I“ war zu klein und wetteranfällig), ein gruselig deutsches Schiff. Gleich nach dem Stapellauf wurde das Boot zu einem beliebten Ort für Geheimtreffen. Nazi-Größen wie Heinrich Himmler und Martin Bormann, aber auch der Führer selbst sollen auf ihm die Gastfreundschaft des Feldmarschalls genossen haben.

Mit Kriegsbeginn wurde die Yacht zu Görings persönlicher Kommandozentrale. Im Halbdunkel der Kajüte des meist auf Havel, Spree oder Elbe schippernden Bootes reifte wohl der Entschluss zur Luftschlacht um England, die der Reichsmarschall an Bord per Funk und Telefon verfolgte.

Als Deutschland in Schutt und Asche lag, fanden die siegreichen Briten Gefallen an Görings schwimmender Laube. Kriegsheld Feldmarschall Montgomery taufte das Beuteschiff in „Royal Albert“ um und machte es der späteren Königin Elizabeth zum Geschenk. Die benannte es nach ihrem Erstgeborenen „Prince Charles“. Als Flaggschiff der Royal-Navy-Rheinflottille fuhr die Göring-Yacht etliche Jahre in europäischen Gewässern; mit Nachkriegs-

* Oben: im Dezember 2000 im Roten Meer; unten: mit Prinz Paul von Jugoslawien, Emmy Göring, Prinzessin Olga und dem Feldmarschall auf dem Wannsee 1939.



Bootspartie an Bord der Göring-Yacht*: Beliebter Ort für Geheimtreffen von NS-Größen

kanzler Konrad Adenauer durfte sogar wieder ein deutscher Politiker an Bord.

Zurück in deutsche Hände fiel das Boot im Juni 1960. Gerichte sprachen die Yacht der Göring-Witwe Emmy zu, die ihr Erbe jedoch schon bald versilberte. Neuer Eigner wurde ein Druckereibesitzer aus Bonn, der das Schiff mit einem vierten Namen versah: „Theresia“.

Das fragwürdige Göring-Flair gab dem Schiff aber erst „Stern“-Reporter Heidemann zurück. Er verwandelte den Kahn in einen schwimmenden Reliquienschrein für NS-Fetischisten, während er seiner Hamburger Illustrierten Anfang der achtziger Jahre die angeblichen Hitler-Tagebücher unterjubelte. Der Journalist war bei einer Recherche auf das Boot gestoßen und hatte es, zum Teil auf Pump, für 160 000 Mark erstanden. Heidemann stattete das Schiff nach dem grotesken Geschmack des barocken Genussmenschen aus: Bald gab es wieder Göringsches Tafelsilber, Göringsche Trinkbecher und Göringsche Aschenbecher, so berichteten Besucher.

An Bord trafen sich Journalisten-Kollegen, Verlagsmanager und einstige Nationalsozialisten. In seinem Film über die Tagebuch-Affäre („Shtonk“) ließ Regisseur Helmut Dietl den fiktiven Heidemann sogar die Göring-Nichte auf den Planken lieben, was die Originalfigur allerdings als „frei erfunden“ dementiert.

Die Spekulation des „Carin II“-Eigners auf einen hohen Wiederverkaufswert der Yacht platzte mit dem Tagebuch-Schwindel. In einer Zwangsversteigerung erwarb der ägyptische Erdölagent Mustafa Karim 1988 in Hamburg das Schiff für 270 000 Mark. Mit seiner amerikanischen Frau Sandra Simpson schipperte er die „Carin II“ durch Nordsee, Ärmelkanal und Biskaya ins Mittelmeer.

An seinem heutigen Ankerplatz vor El Gouna wirkt das Schiff kaum seetüchtig. Die Reling ist beschädigt, die Planken sind verwaschen. Im Kapitänsraum mit schwerem Eichentisch und grüner Ledercouch schlägt dem Besucher Muff entgegen.

Der erbärmliche Zustand ist die Folge eines gleich zweifachen Schicksalsschlags für die Amerikanerin. Nachdem ihr Mann gestorben war, eröffnete die ägyptische Bürokratie einen erbitterten Krieg um die Verfügungsgewalt über das Schiff. Erst seit wenigen Wochen darf Makler Brunner-Schwer die „Carin II“ in Simpsons Auftrag zum Verkauf anbieten – und verweist auf viel versprechende Anfragen aus den Golf-Emiraten.

Angeblich haben Wüsten-Prinzen und Öl-Scheichs bei dem Bootshändler vorführen lassen, was der betagte Pott kosten soll. Auch aus der Verwandtschaft des irakischen Ex-Diktators Saddam Hussein wurden Erkundigungen über die „Carin II“ eingezogen. „Die Geschichte der Yacht“, gibt sich der Makler zuversichtlich, „gefällt den Arabern. Und das treibt den Preis.“

DIETER BEDNARZ, VOLKHARD WINDFUHR