

# Luxusliner inkognito

1. Oktober 2007

Erschienen in MARE

Um keinen Preis soll die „Bremen“ Kriegsbeute werden. Also lässt der Kapitän Tarnfarbe streichen und versucht 1939, sein Schiff vor dem Feind zu retten. Es beginnt eine riskante Jagd über den Nordatlantik

Der Nebel ist verfliegen an diesem Morgen mitten auf dem Atlantik. Es könnte eine Fahrt werden wie so viele zuvor für die „Bremen“: Amerika liegt im Kielwasser, es herrscht klare Sicht, das Schiff läuft Volldampf voraus, Kurs heimwärts. Doch Kapitän Adolf Ahrens befiehlt die Crew an Deck. Knapp sind seine Kommandos, präzise, eindeutig –und ungeheuerlich: Ruderhaus und Kartenstand lässt er mit Matratzen und Sandsäcken polstern, um sie gegen Fliegerangriffe zu schützen. Und er ordnet den Tarnanstrich des Schiffes an. Rund 400 Mann, einschließlich der Musiker des Bordorchesters, müssen pinseln. Weiß sind die Aufbauten, zu auffällig, und gelb die Masten und die Schornsteine. Die Crew malt alles grau, nur der Rumpf bleibt schwarz. Es ist der 3. September 1939, der dritte Tag des Krieges.

Gerade war noch Frieden, eben noch war der Turbinendampfer „Bremen“, 1928 bei der Deschimag in Bremen gebaut, ein Passagierschiff. Jetzt ist es begehrte Kriegsbeute. Denn die „Bremen“, die zwischen Bremerhaven und New York pendelt, ist nicht irgendein Schiff. Sie ist ein Luxusliner, der sich mit dem Blauen Band für die schnellste Atlantikquerung schmücken darf. Die Rekordfahrt gelingt gleich auf der Jungferreise; mit einer Geschwindigkeit von 27,83 Knoten im Schnitt pflügt der 286 Meter lange Dampfer von Ost nach West.

Wegen ihrer verschwenderischen Ausstattung nennt man die „Bremen“ auch die „Königin der Meere“. Das Oberdeck ist ein kleiner Prachtboulevard mitten auf dem Meer. Modosalon steht neben Antiquitätengeschäft, ein Schwimmbad gibt es auch, und neben den großen Speisesälen lockt ein weiteres Restaurant der Extra-klasse. Die Bibliothek an Bord stellt selbst Anspruchsvollste zufrieden, und im luxuriösen Rauchsalon trifft sich die Prominenz jener Jahre: die Dietrich, der Tenor Richard Tauber, der Boxer Max Schmeling. Sie räkeln sich in üppigen Clubsesseln und debattieren über den Gang der Welt. In den letzten Wochen immer häufiger auch über einen drohenden Krieg.

Nein, man kann nicht sagen, dass die Ereignisse die „Bremen“ unvorbereitet treffen, selbst die Jüngsten an Bord ahnen etwas. Schon beim Auslaufen aus Bremerhaven am 22. August überwiegt eine „bedrückte Stimmung“, wie sich der damals 18-jährige Steward Wilhelm Bohling erinnert. Wenig später läuft das mit mehr als 2000 Passagieren voll besetzte Schiff zwei Häfen im Ärmelkanal an. „Ich sah, wie die Hafeneinfahrten von Southampton und Cherbourg mit U-Boot-Netzen gesperrt waren“, sagt Bohling.

Auch der Kapitän hat Vorkehrungen getroffen: Brücke, Funkstation und Feuerwache werden von bewaffneten Posten gesichert. Draußen auf See herrscht bereits absolute Funkstille. Ein englischer Liner nur morse zurück. „Sorry“, lautet seine Botschaft, „wir können keine Verbindung mehr mit deutschen Schiffen aufnehmen.“ Kein Telegramm kommt mehr an, nicht einmal der Wetterbericht.

Im New Yorker Büro des Norddeutschen Lloyds wird man un-ruhig: Warum nur hüllt sich die „Bremen“ seit Tagen in Schweigen? Erst am 28. August – das Schiff befindet sich bereits nahe der Küste südlich von New York – funkt sie den Zeitpunkt ihrer Ankunft. Um 18 Uhr desselben Tages macht sie fest. Noch während die Passagiere aussteigen, beschließen Kapitän und Reederei, die „Bremen“ ohne Passagiere so schnell wie möglich zurück nach Deutschland dampfen zu lassen. Mit etwas Glück würde die Überfahrt noch vor Kriegsausbruch gelingen.

Doch der Hafenkaptän hält das Schiff fest, ein neues Gesetz, alles müsse auf Waffen und Munition kontrolliert werden. In aller Seelenruhe lösen die Zöllner zwei Tage lang Wandverschalungen, lassen Wasser aus dem Swimmingpool und kriechen durch die Wellentunnel der Maschine. Am nächsten Tag dann folgen neue Anordnungen, nun im Namen der Sicherheit. Die Rettungsboote werden zu Wasser gelassen, die gesamte Besatzung muss im Hafenbecken rudern. „Jedem war klar: Das sind bewusste Verzögerungen, um das Schiff später durch die Engländer aufbringen zu können“, sagt Wilhelm Bohling.

Dennoch schafft es die „Bremen“, am 30. August von New York loszukommen, ohne einen einzigen Passagier an Bord. Bei der Abfahrt versammelt sich die Crew an Deck, reckt den Arm zum Hitlergruß und singt das Deutschlandlied. Eine Geste des Trotzes nach den, wie man findet, Schikanen der Amerikaner.

Kapitän Ahrens steuert sein Schiff auf neuem Kurs – parallel zur Küste Kanadas, dann weiter über den Nordatlantik. Er will vermeintliche Verfolger irreführen. Noch ist der Krieg nicht ausgebrochen, noch ist die „Bremen“ nur ein Passagierschiff. Doch ihr Kapitän fährt bereits taktische Manöver.

Den gesamten folgenden Tag dampft die „Bremen“ durch dichten Nebel, ohne Horn und Lichter, nur mit der Hoffnung, andere Schiffe mithilfe des Funkpeilers zu orten. Am Morgen des 1. September dann erreicht schließlich doch ein Funkspruch die Mannschaft: Das Deutsche Reich hat Polen den Krieg erklärt.

Drei Tage später erfährt Kapitän Ahrens, dass auch England gegen Deutschland in den Krieg eingetreten ist. Und jetzt lässt er das Schiff tarnen. Bereits am Abend ist es so grau wie der Himmel auf See. Kein Schriftzug verrät seine Herkunft, die Bullaugen sind abgedeckt. Längst hat sich auch der Kapitän für den ultimativen Notfall vorbereitet: die Selbstversenkung. In den Speisesälen lässt er Matratzen und andere brennbare Materialien stapeln, daneben stehen Benzinkanister. Zur rechten Zeit sollen die Bodenventile geöffnet, die Hauptwasserleitungen gesprengt und der Wellentunnel geflutet werden. Niemals darf die „Bremen“ in die Hände des Feindes geraten! Das ist ungeschriebenes Gesetz und Kalkül. In Kriegszeiten sind gekaperte Schiffe wertvolle Beute, sie lassen sich jederzeit als Truppentransporter einsetzen.

Der Kapitän hält Kurs weitab von England, als ihn ein weiterer Funkspruch erreicht. Die Kriegsmarine befiehlt das Schiff in einen anderen Hafen. Nicht mehr zurück nach Bremerhaven soll es gehen, sondern nach Murmansk. In der Stadt hinterm Polarkreis, im Hoheitsgebiet der noch neutralen Sowjetunion, soll die Mannschaft den Lauf der Dinge abwarten. Die Crew erfährt davon vorerst nichts. „Nur dass es kälter wurde, merkten wir schnell“, erinnert sich Wilhelm Bohling. Bald tragen die Männer zwei Hosen übereinander und nähen sich aus Woldecken provisorische Winterkleidung. „Darin sahen wir wie unförmige Kobolde aus“, sagt der Steward.

Noch immer fährt die „Bremen“ unter Volldampf, sie will an den rettenden Kai. Jede Nebelbank wird zum Versteck, bei jeder Schiffssichtung wechselt sie den Kurs. Vor Island

stehen nicht nur feindliche Kutter, die sie verraten könnten. Dort treiben auch Eisberge. Doch der Kapitän lässt die Scheinwerfer nicht einschalten. Zu groß ist die Angst vor dem Entdecktwerden.

Am Morgen des 6. September passiert die „Bremen“ glücklich das Nordkap und nähert sich sowjetischem Hoheitsgebiet. In 40 Seemeilen Abstand zur norwegischen Küste steuert sie ihrem Ziel entgegen, als Backbord ein Zerstörer auftaucht. Ist es der Feind? Auf der „Bremen“ hält man den Atem an. Würde das Tempo zur Flucht reichen? Noch fehlen 30 Seemeilen bis zu sowjetischen Gewässern. Der Zerstörer kann mithalten, holt sogar auf. Während alle mit einem Schuss vor den Bug rechnen, setzt der Zerstörer die sowjetische Flagge – Erleichterung. Nun gibt sich auch die „Bremen“ zu erkennen. Zwei sowjetische Offiziere kommen an Bord, sie erlauben nach langen Verhandlungen das Einlaufen in Murmansk.

Per Eisenbahn fährt der Großteil der Besatzung nach Deutschland zurück. Auch für den Steward Wilhelm Bohling ist das unfreiwillige Abenteuer vorbei. In wenigen Tagen wird er die Großmutter in Bremerhaven umarmen können. Wenig später zieht ihn die Wehrmacht ein. An Bord der „Bremen“ bleiben nur die Offiziere und ein paar untere Chargen. Sie erleben, wie der Treibstoff immer knapper wird. Denn die Maschinen produzieren Tag und Nacht Licht und Wärme gegen die Kälte des Nordens, schwere Herbststürme schütteln das Schiff. Bis Ende Oktober würde der Treibstoff reichen, aber was dann? Ahrens und seine Offiziere entwickeln einen Plan.

Innerhalb von drei Nächten und zwei Tagen wollen sie den Durchbruch nach Bremerhaven wagen – falls sie den nötigen Treibstoff für die 1600 Seemeilen bekommen. Doch mit den Russen ist nicht zu verhandeln. Wochen vergehen. Immerhin versorgen die freundlichen Russen die Männer mit Winterkleidung und Tanzvergnügen bei Sekt und Kaviar. Da taucht ein deutscher Tanker am Horizont auf, tief im Wasser liegend, sein Bauch ist voller Öl. Berlin hat ihn geschickt, man will die „Bremen“ heimholen. Ahrens beordert Anfang Dezember 57 seiner heimgekehrten Leute zurück nach Murmansk. Erst jetzt ahnt die Stammmannschaft, dass die Rückreise naht.

In der Nacht vom 9. auf den 10. Dezember, bei Neumond, geleitet ein russischer Lotse die „Bremen“ aus dem Hafen. Dichtes Schneetreiben begünstigt die geheime Mission. Wie ein Schatten gleitet sie weit draußen vor Norwegens Küste gen Nordwest. Das Schiff umrundet das Nordkap und nähert sich der 150 Seemeilen breiten britischen Sperrzone zwischen den Shetlands und Norwegen. Die Wolken haben sich verzogen, es ist sternenklar, und als ein Scheinwerfer aufflammt, starren die deutschen Seeleute mit ihren Schwimmwesten in das zehn Seemeilen entfernte Lichtbündel. Ist dort ein britisches Schiff? Jederzeit kann aus dem Dunkel der Feuerstrahl einer Bordkanone aufblitzen. Die unbewaffnete „Bremen“ wäre machtlos. Doch der andere, wer immer es war, entdeckt sie nicht.

Am kommenden Tag fährt der Luxusliner unerkant bis auf wenige Seemeilen an den deutschen Sperrgürtel heran. Jetzt gilt es, nicht auf die eigenen Minen zu laufen. Plötzlich erscheint ein Flugzeug am Himmel. Es umkreist die „Bremen“ und verschwindet wieder. Seine Nationalität ist nicht zu erkennen. Ein zweite Maschine taucht auf, eine dritte. Dann wieder die erste. Hintereinander halten sie direkt auf die „Bremen“ zu. Ein Angriff? So kurz vor dem Ziel? Doch dann funken die Piloten, dass sie Deutsche sind. Sie wollen die „Bremen“ nach Hause geleiten. Zum Glück: Unweit entdecken die Flieger ein britisches U-Boot. Gemeinsam können sie es zum Tauchen zwingen. Im Zickzackkurs nähert sich nun der graue Dampfer der Öffnung in der deutschen Minensperre. Vor der Wesermündung erwartet sie ein

deutsches Torpedoboot als Lotse, die Bootsbesatzung mag kaum glauben, dass sie die berühmte „Bremen“ eskortieren. In Deutschland gilt sie schon als verschollen. Kaum in der Weser angekommen, lässt Kapitän Ahrens den Anker fallen. Eine letzte Nacht an Bord, die „Bremen“ soll erst am nächsten Morgen einlaufen. Denn die Presse ist gehalten, den Triumph gebührend zu würdigen, die Heimkehr der „Bremen“ eignet sich gut zur Propaganda. Als die Mannschaft schließlich die Columbuskaje betritt, wird sie von Marineblau in Reih und Glied begrüßt.

Nachzutragen ist ein trostloses Ende. Im März 1941 legt ein junger Matrose namens Gustav Schmidt Feuer an Bord – angeblich aus Rache an einem Vorgesetzten. Der Brand ruiniert das Passagierschiff. In Friedenszeiten wäre dies eine Sache der Versicherung gewesen. Doch jetzt ist Krieg, die „Bremen“ untersteht der Marine. Der Täter wird zum Tod verurteilt und hingerichtet. Die Reste des Doppelbodens werden nach dem Krieg weseraufwärts geschleppt und bei Blexen auf eine Sandbank gesetzt. Noch heute kann man das Skelett des einst stolzen Luxusliners bei Niedrigwasser sehen.

Autor Hans Wille, Jahrgang 1963, traf den 86-jährigen Wilhelm Bohling in Bremerhaven. Der ehemalige Steward der „Bremen“ erzählte unter Tränen, wie ihn sein Onkel in New York kurz vor Kriegsausbruch beknetet hatte, doch im sicheren Amerika zu bleiben. Bohling jedoch reiste zurück nach Deutschland, weil er seiner Großmutter nicht das Herz brechen wollte. Immerhin legte der Onkel die üppigen Trinkgelder, die Bohling während der Überfahrten bekam, an der Wall Street an. Bohling investierte das Kapital später in sein Eigenheim bei Bremerhaven. Für die wissenschaftliche Beratung und die Hilfe bei der Bildbeschaffung danken wir dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven.