

HAGEN DEECKE

# DER SEEMANN UND DIE TÄNZERIN

**Engelsdorfer**  
VERLAG

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind  
im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2023 Engelsdorfer Verlag Leipzig

Alle Rechte liegen beim Autor.

Lektorat: Barbara Lösel, Nürnberg, [www.wortvergnügen.de](http://www.wortvergnügen.de)

Layout und Cover: Andrea Neuhaus, Jörg Lapczuk, Hamburg

Fotos: S. 233 unten und S. 234 oben: Wolfgang Steche, Visum;

alle weiteren: privat.

Transkription: Isabelle Begier

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)

ISBN: 978-3-96940-643-4

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

# Inhalt

Teil I

Das Jahr der Seefahrt ..... 9

Teil 2

Unser letztes Jahr -  
Logbuch einer Zerstörung ..... 239

Epilog ..... 385



Für Max und Moritz



Teil I

# Das Jahr der Seefahrt



## PROLOG

Was müssen wir tun, um diesen unhaltbaren Zustand zu beenden? Die beiden saßen am langen Küchentisch ihrer Hamburger Wohnung und hatten ihre Hände aufeinandergelegt. So war es leichter, über beschwerliche Dinge zu reden, schließlich mussten sie es einmal besprechen. Sie brauchten eine Entscheidung, bei aller Liebe! Ihre Kinder waren sieben und zwanzig Monate alt.

Sie war es, die das Gespräch herbeigeführt hatte, sie wollte den Druck seiner Schulden nicht länger hinnehmen. Ihn hingegen belasteten seine Finanzen nicht sonderlich – die Bank hielt doch weiterhin schön still, nur einmal hatte sein Kundenberater, der servile Herr Kröger, gequengelt: Da müssen wir mal was tun – ohne aber je wieder darauf zurückzukommen. Trotz allem, es musste etwas geschehen.

Vor ihrer gemeinsamen Zeit war er vierzehn Jahre zur See gefahren, zuletzt als Kapitän mit großem Patent<sup>1</sup>, er hatte unter liberianischer Flagge sehr gut verdient. Schließlich aber hatte er bekennen müssen, dass aus dem Leben auf See nicht das ersehnte Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit erwachsen war, das er als junger Mann einmal herbeigeträumt hatte. Er fühlte sich von der Seefahrt getäuscht und hatte den Dienst quittiert, ohne freilich eine Vorstellung zu haben, wie sein Leben an Land aussehen sollte.

Was machen wir denn jetzt?, fragte sie, als die beiden alle Varianten durchgesprochen, jedoch keine schmerzfreie Lösung gefunden hatten. Beiden war klar, dass sie bei den Kindern zu Hause bleiben müsste, um zusammen mit ihrer Mutter die Ballett-

*1 Staatliches Befähigungszeugnis für nautische und technische Schiffsoffiziere*

schule an der Hamburger Hochallee weiterzuführen. Es würde also an ihm sein, den Schlamassel zu beheben. Ich muss also wieder los ..., sagte er bitter und konnte es nicht glauben. Er stand vom Küchentisch auf, ging ans Fenster und stand dort lange ohne ein einziges Wort. Tags darauf telefonierte er mit Kapitän Haase von der Reederei. Nur wenige Tage später ging er an Bord – wohin er nie mehr hatte zurückkehren wollen.

Während der acht Monate, die er auf bulligen Bohrinselvorsorgern in der nördlichen Nordsee und vor Westafrika verbrachte, schrieben sie sich sechsvierzig Briefe, Briefe von See und von Land. Sie sprachen darin alles an, was sie bewegte. Außerdem schrieb er Tagebuch, ein privates Logbuch, das Erlebnisse, Gedanken und Träume festhielt. Auszüge davon legte er seinen Briefen bei. In diesem Jahr der Seefahrt entstanden Dokumente der Zeit- und Seefahrtsgeschichte und am Rande auch ein Spiegelbild dieser noch jungen Hamburger Familie.

Hier sind sie, die Briefe, Notizen und Tagebücher des Seemanns und der Tänzerin.

Entfernungsschilder stehen fast überall auf der Welt. In Feuerland und auf Vancouver Island, in Kapstadt und Panama. Zu den bekanntesten in Nordeuropa gehört die Distanzbake von Longyearbyen. Am Flughafen von Spitzbergen zeigt sie an, dass es von der norwegischen Inselgruppe in der Grönlandsee genau 1.309 Kilometer bis zum Nordpol sind und in welche Richtung man loslaufen muss – Kurs Nord und immer schön geradeaus. Rechts entlang, gen Osten, sind es bis Tokio 6.830 Kilometer und nach unten, Richtung Süden, noch 2.743 Kilometer bis Hamburg.

Ob hier oben in Longyearbyen oder auf der Reise durch ihr Leben – Menschen entscheiden über ihre Ziele und Kurse immer wieder neu. Aufgrund neuer Erkenntnisse wollen sie ihren einmal eingeschlagenen Kurs ändern und Ziele neu bestimmen. Ihr bisheriges Lebensziel erachten sie nicht länger als erstrebenswert. Genau darum ging es auch mir: Ich wollte nicht noch weitere Jahre zur See fahren, denn die Seefahrt fühlte sich für mich inzwischen als falsch an, sie hatte ihre Versprechen nicht gehalten. Was aber in Gottes Namen konnte ich an Land Sinnvolles tun, verstand ich doch lediglich etwas von Schiffen, von der Seefahrt und vom Meer? Ich suchte in mir nach Fingerzeigen wie die auf Longyearbyen, doch die zeigten sich nicht.

An Land orientieren sich die Menschen an Wegmarken und Meilensteinen. Seeleute bestimmen ihren Standort selbst und legen, sobald sie ihn aufgrund von Beobachtungen festgestellt haben, ihren Kurs selber fest. Aber wenn du nicht weißt, wo dein Schiff gerade steht, darfst du auch keine Kursänderung vornehmen, hatte mich mein kluger Kapitän Friedrich Toller einmal gewarnt und mir damit eine seiner tiefen Einsichten ans Herz

gelegt. Doch als ich nach vierzehn Jahren Seefahrt Mitte der siebenziger Jahre zurück an Land ging, war ich genau in dieser Situation. Ich ignorierte die Erkenntnisse des Kapitäns und änderte meinen Lebenskurs, ohne weder meinen Standort noch ein Ziel zu kennen. Ändere deinen Kurs nur, wenn du auch sicher weißt, wo dein Schiff gerade steht, hatte er gewarnt, sonst knallst du auf die Rocks. Ich hielt mich nicht an seine Maxime und knallte auf die Rocks, auf die harten Tatsachen des Lebens. Bis ich aus dem Off schließlich einen Hinweis erhielt – ein einziges Wort nur – ein Zauberwort, nach dem ich unbewusst schon länger verlangt hatte. Als ich es endlich kannte, gab es meinem Leben eine radikal neue Richtung und einen tiefen Sinn. Schifffahrtsjournalist, so hieß das Wort, das ich gesucht hatte.

## 2

Das Sesam-öffne-dich-Wort Schifffahrtsjournalist hatte mich elektrisiert, hatte Funken geschlagen. Mit neuer Energie aufgeladen, ging ich umgehend daran, mir Kontakte in der mir völlig unbekanntem Welt des Journalismus zu suchen. Ich wollte erfahren, wie Journalismus geht, wie er sich anfühlt, und staunte selbst ein wenig darüber, was ich mir zutraute. Bisher hatte ich kein einziges Wort veröffentlicht. Ich wollte vor allem wissen, ob es in meinem Fachgebiet überhaupt eine Chance gab oder doch nicht. Musste ich Voraussetzungen mitbringen? Keine, hörte ich, wenn du schreiben kannst, wäre das von Vorteil, wenn nicht, fliegst du sowieso gleich wieder raus. Keine Minute kam in mir nur ein einziger Gedanke

an lästige Kontostände hoch. Schwarze Zahlen oder rote, das war mir in diesen Tagen völlig egal, sie lenkten nur ab.

Ich hatte von einer Akademie für Publizistik in der Magdalenenstraße in Hamburg gehört und rief dort umgehend an.

Zwei Plätze wären noch frei, Sie müssen sich beeilen, sagte die Sekretärin.

Einen nehme ich. Sofort buchte ich den auf sechs Wochen angelegten Kursus.

Kurt Maschmann, Leiter der Akademie und Chefredakteur der Hamburger Morgenpost, begrüßte mich sieben Tage später zu Lehrgangsbeginn. Einen Seemann hatten wir noch nie hier, sagte er und wünschte mir eine gute Zeit. Wir lernten, was Cicero bedeutet – eine Schriftgröße; wir erfuhren, was eine Meldung ist, wie sie verfasst wird und was sie von einem Kommentar unterscheidet. Wir lernten, wie eine Redaktion aufgebaut ist, was eine Redaktionskonferenz ist und was dort entschieden wird, was ein Chef vom Dienst zu tun hat und was Artikel 5 des Grundgesetzes über Meinungsfreiheit sagt. Ich war begeistert.

Spiegel-Redakteur Hellmuth Karasek brachte uns in seinen unterhaltsamen Vorlesungen bei, wie man ein Interview führt und Texte aufbaut; er ermunterte uns, sprachlich kreativ zu sein. Als Beispiel gab er eine seiner neuen Kreationen zum Besten: etwas zu verhollywoodsen, wenn man etwas versüßen will. Auch andere Edelfedern von der ZEIT und vom stern gaben ihr Wissen und ihre Erfahrungen an uns weiter. Der Journalismus erlebte gerade eine goldene Phase, die Auflagen der Zeitungen und Magazine stiegen und stiegen, sie stürmten dem Himmel entgegen.

Während des Lehrgangs bewarb ich mich bei Werner Titzrath, Chefredakteur des Hamburger Abendblatts, um eine Anstellung. Gleich morgen können Sie anfangen, sagte er nach einem halbstündigen Gespräch und stellte mich als Volontär ein, danach sehen

wir weiter. Ich beendete zuerst noch den Lehrgang an der Akademie und volontierte dann in allen Ressorts: Politik, Kultur und Lokales, Wirtschaft, Sport und Panorama. Siebenhundert Mark brutto verdiente ich im Monat, ein Bruchteil dessen, was ich zuletzt an Bord bekommen hatte. Nach einem Jahr Volontariat gab Werner Titzrath mir einen unbefristeten Redakteursvertrag.

Meinen Lebensstandard schränkte ich nicht ein. Das Leben war schön. Ich lernte Katrin kennen. Mit jeder Reportage wurde es schöner. Ich schrieb über verdächtige Frachter im Hafen, über das gerade im Aufbau befindliche Wrackmuseum Cuxhaven, einen Schlickschlittenfahrer im Nordseewatt, über Verhandlungen vor dem Seeamt, über Reedereien, Kapitäne und Matrosen.

Mein Minuskonto allerdings schwoll Monat für Monat weiter an wie eine bedrohlich steigende Flut, bis der Geldautomat streikte. Die Gespräche mit Herrn Kröger von der Sparkasse – (Wann kommt denn wieder was rein?) – wurden zur Belastung. Bis schließlich nichts mehr ging und die Rückkehr auf einen Dampfer unausweichlich wurde.

### 3

Als Katrin und ich die Entscheidung getroffen hatten, mir einen neuen Dampfer zu suchen, war mir das Bild der Distanzbake von Longyearbyen in den Kopf gekommen. Mein Ziel kannte ich nun: schuldenfrei werden und meine Familie zuverlässig versorgen können. Nun galt es, diese drei Schlussfolgerungen zu ziehen: Schätze ein, wie weit der Weg zum Ziel noch ist. Mache deutlich,

was dich daran hindert, es zu erreichen. Und stelle dich auf die Widerstände ein, die dich davon abhalten wollen, deiner Bestimmung zu folgen.

Katrin und ich hatten in vielen, oft hochgehenden Diskussionen unsere Position – also unsere familiäre Standortbestimmung – vorgenommen und aufgrund meines zu erwartenden Verdienstes auf See überschlagen, dass ich vielleicht acht, allenfalls zehn Monate zur See fahren müsste, um meine finanzielle Stabilität wiederzuerlangen. Und – als Gegenprobe – was schlimmstenfalls passieren würde, wenn ich nicht wieder losfahren, weiter immer nur ins Blaue hoffen und mein Verhalten nicht ändern würde: Ich werde auf die bitterharten Felsen des Lebens knallen. Zuerst würde ich persönlich auf die abschüssige Bahn geraten, in deren Folge finanziell stranden und meine Familie mit hinunterziehen. Ich würde den Respekt vor mir selbst verlieren und gesellschaftlich ins Abseits geraten.

Wir würden scheitern, wenn ich nicht aufhören wollte, mit Ausflüchten und Spitzfindigkeiten zu jonglieren, ich hatte meine Lage lange genug beschönigt. Ich musste mich – Herrgott noch mal – an meine ureigenen Einsichten halten und endlich auch das umsetzen, was ich selbst lange für richtig erachtet hatte! Doch trotz aller Vorkehrungen, die ich traf, um wieder loszufahren, konnte ich meine heimliche Hoffnung auf eine Möglichkeit nicht länger verheimlichen: eine wirkliche Big Story auszugraben. Und wenn sie dann geschrieben wäre, würde ich sie für Big Money an ein Magazin verkaufen und aller Sorgen ledig sein. Fantasien eines Unverbesserlichen, der alles darum geben würde, bei Frau und Kindern bleiben zu können. Eines Mannes, der nicht wieder in ein schmutziges Bordmilieu zurückfallen wollte.

Ungeachtet unserer Entscheidung sah es zunächst noch so aus, als könnte ich tatsächlich zu Hause bleiben, und ich glaubte kurz,

nicht wieder loszumüssen. Drei Alternativen hatte ich herausgefunden und daraufhin bewertet, ob sie meine finanziellen Probleme lösen könnten: Die Festanstellung als Wirtschaftsredakteur bei einer Tageszeitung war die eine reale Option. In diesem Bereich kannte ich mich aus, hatte ich doch schon einmal beim Hamburger Abendblatt als Redakteur gearbeitet. Eine weitere Chance sah ich darin, mich als Nautischer Inspektor bei einer Reederei zu bewerben, deren Schiffe zu betreuen oder als Ladungsoffizier – als sogenannter Supercargo – Verantwortung zu übernehmen. Eine dritte, allerdings eher vage Chance sah ich darin, mich als Lotse im Hamburger Hafen, auf der Elbe oder auf der Außenelbe zu verdingen. Ich kannte Klaus Petersen ganz gut, den Ältermann<sup>2</sup> der Hamburger Elblotsen, und sprach ihn an.

Wir sehen uns fortwährend nach Neueinsteigern um, hatte er wohlüberlegt geantwortet, mit dem großen Kapitänspatent bringst du ja die Voraussetzungen mit, aber du müsstest erst einmal für zwei Jahre als Lotsenanwärter mitfahren und langsam in die Lotserei hineinwachsen.

Mit anderen Worten: In zwei Jahren erst hätte ich mich über die dann allerdings sehr stattliche Lotsenheuer freuen können. Bis dahin wollte und konnte ich allerdings nicht warten, weil ich meinen Ausflug aufs Meer zeitlich begrenzen und weitaus früher hinter mich bringen wollte.

Als ich zudem noch erfahren hatte, was ich in den drei ins Auge gefassten Berufen verdienen würde, kehrte ich enttäuscht an den Küchentisch zurück. Katrin teilte meine Auffassung. Das habe ich mir ganz anders vorgestellt, sagte sie abgekühlt, ich dachte, diese Berufe würden bedeutend besser bezahlt werden.

Geht mir genauso, stimmte ich zu.

## 2 *Sprecher einer Lotsenbrüderschaft*

Die Gegenprobe hatte ergeben, dass ich als Erster Offizier auf einem Versorger in der Ölbranche weit mehr als das Doppelte rein netto verdienen würde; meine Aussichten auf eine gepflegte Seemannsheuer stand also, verglichen mit den Einkommen an Land, weitaus besser da.

Warum die Verdienste an Land und auf See so bemerkenswert voneinander abwichen, liegt an der 183-Tage-Regelung. Wer seinen Wohnsitz in der Bundesrepublik abmeldet und sich länger als ein halbes Jahr, also 183 Tage, im Ausland aufhält, muss keine Steuern entrichten! Und meine Schiffe – das wusste ich längst – würden unter Liberiaflagge segeln, unter dem Hoheitszeichen des westafrikanischen Landes Liberia. Insbesondere seine steuerrechtlichen Vorzüge sollten wesentlich dazu beitragen, mir die Entscheidung um einiges geschmeidiger zu machen.

#### 4

Du kannst nicht einfach so deinen Seesack packen und mich hier alleinlassen, sagte Katrin am folgenden Morgen, die neue Situation, die kriege ich nicht einfach mal so hin, wie soll das denn gehen? Auf einmal bin ich dann mit allem allein. Und sie zählte auf, was da alles zusammenkommen würde, mit zwei Kleinkindern, mit Haushalt und Einkauf, mit den ganzen Tanzschülerinnen, wie soll das alles zusammengehen? Und fügte gleich hinzu: Auch mit den Freunden und der Freizeit, wie soll das denn alles gehen, ganz allein?

Katrin hatte ohnehin weitaus mehr zu tun als ich und nun sollte mein Anteil an Hausarbeit und Kinderbetreuung auch noch

ganz wegfallen und von ihr zusätzlich geleistet werden müssen.

Unser neues Leben würde in etwa so aussehen: Ich würde zwei Monate ununterbrochen auf See sein und danach sechs Wochen meinen Urlaub zu Hause verbringen. Der neue Rhythmus, zwei Monate auf See und sechs Wochen bei der Familie, würde unseren Alltag bestimmen. Diese Perspektive, die noch am Tag nach der Entscheidung mit uns durch die Wohnung lief, hatte uns beunruhigt, uns den Schlaf geraubt. Ganz schlecht geträumt, muffelten wir, schwarze Träume gehabt, doch unsere Gereiztheit sollte kein Dauerzustand bleiben. Wir machten uns Mut, denn wenn wir das Problem erst einmal aufgegriffen und umgesetzt haben würden, wäre es auch schon beinahe geschafft. Unser harmonisches Familienleben würde beträchtlich gestört und völlig anders verlaufen; es würde uns emotional verunsichern, und nichts würde mehr so sein, wie wir es liebten. Denn eigentlich ging es zu Hause nicht ohne mich. Gleichwohl hatten wir so entschieden.

Schon wegen der Kinder mussten wir uns von außen Beistand holen; die beiden sollten behütet und versorgt werden, während Katrin montags bis donnerstags Ballettunterricht gab. Stina, unsere junge schwedische Bekannte, hatte schon öfter bei uns eingehütet und war mit den Kindern vertraut, sie würde gewiss öfter einspringen können. Auch Thoda, die herzenswarmer Italienerin aus Milano, die seit Jahren in Hamburg lebte und gut Deutsch sprach, müssten wir noch fragen, ob sie öfter und regelmäßiger kommen könnte. Vielleicht könnte auch Staschi aus Hamburg-St. Georg für ein paar Stunden aushelfen. Durch unseren allgemeinen Umgang mit den infrage kommenden Kindermädchen wussten wir sie einzuschätzen und konnten ihnen vertrauen.

Katrin sah bekümmert aus und übernächtigt. Ihre Stimme klang dennoch ausgeruht, klaglos und von Überlegungen geleitet, wie denn all die Tage und Wochenenden auch ohne mich gehen könnten. Sie passte sich trotz ihrer Vorbehalte, wie sie das alles schaffen sollte, der neuen Lage schneller an als ich, was wohl auch daran lag, dass ich in Gedanken bereits an Bord war und die Tage und Nächte dort schon einmal durchspielte. Du wirkst bedrückt, bemerkte sie, aber vielleicht ist ja alles weniger krass als erwartet. Vielleicht, sagte ich mir daraufhin, vielleicht hatte sie ja recht und die Seeleute auf Versorgern würden, wenn es gut läuft, zivilisierter sein als jene auf den Frachtern in der großen Fahrt<sup>3</sup>. Auf Dampfern, Massengutschiffen, die Erz und Getreide transportierten, und Öltankern hatte ich so manches Jahr auf See verbracht, doch an meine Erfahrungen von damals wollte ich wirklich nicht anknüpfen, ich hatte genug davon.

Katrins pragmatisches Verhalten in dieser völlig neuen Lage war kennzeichnend für sie. Das Organisieren lag ihr, etwas zu gestalten, das gehörte zu ihren Talenten, und sie war auch bereit, diese Herausforderung anzunehmen. Wenn ich auch den Unterton einer leisen Vorhaltung in meine Richtung aus ihren Worten herauszuhören glaubte: dass ich ihr, den Kindern, ihren Eltern im Haus und unseren Freunden diese saure Suppe vorgesetzt hatte. Aber so war es ja.

An diesem Sonnabend frühstückten wir im Bett, hörten Tom Jones' Delilah und Darlin und Hey Jude von den Beatles und fielen mit Ringo und George, mit John und Paul in ihren nicht enden

<sup>3</sup> *Befähigungszeugnisse, die für alle Ozeane und Meere zugelassen sind*

wollenden Glücksrefrain Na-na-na, na, hey Jude ein. Taumelnd vor Glück und selbstvergessen fielen wir in Trance und mochten gar nicht mehr damit aufhören. Wir vergaßen unsere Beschwerden, doch endlich, endlich mussten wir hinnehmen, dass selbst der beste Song irgendwann einmal zu Ende war. Und schon bald glaubten wir wieder daran, es schaffen zu können: unser Leben an den Hörnern zu packen und in unsere Richtung zu ziehen.

Marlene, gerade einmal zwanzig Monate alt, zuckelte mit ihrem Neng-Neng zwischen den Fingern, einem weichen Baumwolltuch gegen alle Unbilden der Welt, und einem Daumen im Mund, in unser Schlafzimmer. Schuschu, nuschelte sie, sie wollte kuscheln. Ich trug Maximilian ins extrabreite Elternlager, er strahlte und strampelte vor Vergnügen, als gäbe es kein Morgen für unseren sechs Monate alten Pamperspunker. Auf seinem Blondkopf ragten kräftige Haare wie bei einem Punk strahlenförmig in die Luft, als hätte er einen Finger in die Steckdose gesteckt. Manchmal riefen wir ihn aus Spaß so, unseren Pamperspunker.

Dieses lange Wochenende Ende Januar 1982 verbrachten wir in Nachthemd und Bademantel, stromerten durch die Wohnung, breiteten uns auf dem Wuschelteppich im großen Wohnzimmer unter dem Oberlicht aus, tranken Tee und Sekt und Saft und Milch aus der Flasche, hörten Lieder von Konstantin Wecker und Reinhard Mey, sangen laut mit. Lasen die kleine Raupe Nimmersatt vor und kritzeln weiße Blätter mit bunten Stiften voll. Bett- und Pralinentage nannten wir diese kollektive Leichtigkeit, wenn uns rein gar nichts aus unserer warmen Viersamkeit herauszulösen vermochte. Uns Eltern geisterte die bevorstehende Trennung in Herz und Kopf herum, wir wollten Liebe und Familienwärme auf Vorrat speichern, das war alles, was wir brauchten.