

Flaggenwechsel auf hoher See

Burmester, Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Burmester, H. (1980). Flaggenwechsel auf hoher See. *Deutsches Schiffsarchiv*, 3, 227-231. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49663-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

FLAGGENWECHSEL AUF HOHER SEE

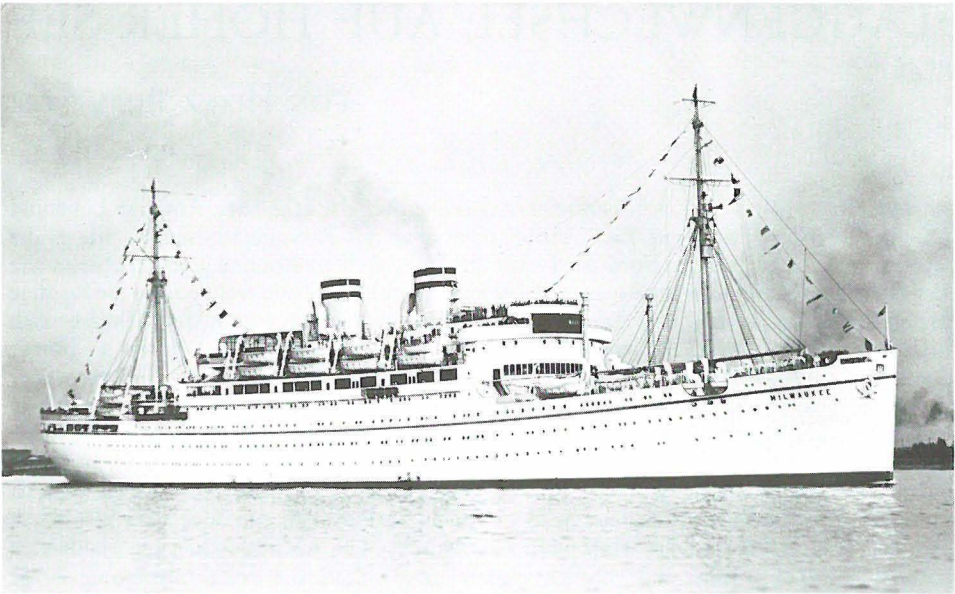
VON HEINZ BURMESTER

Vor dem Krieg stand ich als Schiffsoffizier in den Diensten der Hamburg-Amerika Linie und „pflügte die grüne, kristallene Flut“ mit Fracht- oder mit Passagierschiffen, so wie es die Hapag befahl. Der Dienst an Bord wird zwar durch die tägliche Routine geprägt, ebenso wie jeder Dienst an Land, doch muß man an Bord immer mit Ereignissen rechnen, die die Routine über den Haufen werfen. Oft bringen die entfesselten Naturgewalten den Schiffsbetrieb durcheinander, ein anderes Mal sorgt vielleicht die Ladung für Aufregung, indem sie brennt oder explodiert, doch kommt das Gott sei Dank recht selten vor. Nicht die gefährlichste, aber die schwierigste Art von Ladung waren zu unserer Zeit die Passagiere. Manch einer mag denken, daß eine Ladung Passagiere, die sich aus „mündigen Bürgern“ zusammensetzt, keine Störungen des Schiffsbetriebes hervorbringen könne; unsere Erfahrungen jedoch waren anders. Zwar finden die Leute meistens ihre eigene Kabine wieder, nachdem der Steward sie ihnen ein- oder zweimal gezeigt hat, und sie finden auch schnell den Weg zum Speisesaal, wenn der Gong ertönt und das Schiff nicht zu stark schaukelt. Aber zwischen den Mahlzeiten haben sie oft Langeweile und entwickeln dann Aktivitäten, die der Schiffsleitung Sorge bereiten können. Ich habe auf Passagierschiffen vieles erlebt, was unerwartet kam. Manches davon wäre wohl erzählenswert, doch sind meine Erinnerungen nicht mehr exakt genug, um es mit allen Einzelheiten zu Papier zu bringen.

Sehr deutlich aber erinnere ich mich noch an ein Ereignis im Herbst 1935, als wir auf Geheiß des „Führers und Reichskanzlers“ die Nationalflagge wechseln mußten. Es war nicht der erste Flaggenwechsel, den ich erlebte, und sollte auch nicht der letzte sein; aber dieser hat sich mir besonders eingepreßt, weil zwei Passagiere dem Ereignis einen eigenartigen Abschluß gaben.

Ich war damals Dritter Offizier auf dem Motorschiff *Milwaukee*, einem großen Passagierschiff, das für die Fahrt nach New York gebaut worden war, aber schon seit einigen Jahren nur noch für Kreuzfahrten benutzt wurde. Im Gegensatz zu einigen anderen Passagierschiffen stand die *Milwaukee* nicht für die sogenannten „Kraft-durch-Freude-Fahrten“ zur Verfügung, sondern bot den Touristen für entsprechende Preise einen Erste-Klasse-Komfort, der eine Beschränkung der Passagierzahl auf etwa 500 voraussetzte. Etwa die Hälfte unserer Passagiere hatten die deutsche Staatsangehörigkeit; die anderen kamen aus dem europäischen Ausland, größtenteils waren es deutschsprechende Schweizer, Österreicher und Ungarn, aber auch einige Franzosen, Engländer und Skandinavier waren meistens dabei. Die Ausländer fuhren nicht nur wegen unserer blauen Augen und des guten Service mit uns; sie kamen vor allem, weil sie Guthaben in Deutschland hatten, die aufgrund der Hitlerschen Devisenvorschriften eingefroren waren. Wenn sie also etwas von ihrem Geld haben wollten, mußten sie es in Deutschland verzehren oder Passagen auf deutschen Schiffen buchen. Diese besonderen Motive der ausländischen Touristen waren in Deutschland wenig bekannt. Wir erfuhren es von unseren Passagieren, und ich habe bis heute nicht vergessen, wie einmal eine junge Schweizerin, mit der wir jüngeren Offiziere auf freundschaftlichem Fuß standen, recht deutlich wurde. Wir hatten vor Piräus über das kümmerliche Aussehen einiger griechischer Kriegsschiffe gespottet, worauf sie sagte, das Spotten stünde uns schlecht an, denn die Griechen hätten ihre Kriegsschiffe mit eigenem Geld bezahlt . . . Die junge Dame wußte, wovon sie sprach; ihr Vater war Bankdirektor in Bern. Aber ich komme vom Thema ab.

Im Herbst 1935 standen drei Mittelmeerreisen in unserem Programm, mit Passagierwechsel in Genua und Venedig. Auf einer dieser Reisen erhielt unser Kapitän Nachricht von der neuen Flaggenverordnung, durch die die Hakenkreuzflagge zur Reichs- und Handelsflagge erklärt wurde. An einem bestimmten Tag – ich glaube, es war Ende September – sollte die schwarz-



MS Milwaukee um 1935. (Foto Hans Hartz)

weiß-rote Flagge, die wir seit 1933 ohne den schwarz-rot-goldenen Einsatz führten, niedergeholt und durch die Hakenkreuzflagge ersetzt werden. Ohne Begeisterung und ohne Kommentar informierte der Kapitän seine Offiziere. Als wir zwei Tage in Port Said lagen, ließ er von einem Schneider, der Ali Achmed oder so ähnlich hieß, eine große Hakenkreuzflagge anfertigen, die für den Flaggenstock am Heck bestimmt war. Kleinere Hakenkreuzflaggen waren schon an Bord, mußten wir doch die Parteifahne schon seit 1933 in den Häfen als „Gösch“ am Bug zeigen. Als Achmed die neue Flagge brachte, waren wir erstaunt über ihre Größe und glaubten zunächst, der Araber hätte aus Begeisterung von sich aus einen Meter zugelegt. Tatsächlich aber hatte der Kapitän sie so ungewöhnlich groß bestellt. „Wenn schon, denn schon“, mag er sich gesagt haben, denn er war ein kluger Mann. Dazu muß ich bemerken, daß der Kapitän im Ersten Weltkrieg als Reserveoffizier bei den Marinefliegern gewesen war und mehr noch als wir Jüngeren an der schwarz-weiß-roten Flagge hing.

Als der Tag des verordneten Flaggenwechsels kam, waren wir auf dem Weg nach Venedig und steuerten die Adria an. Das Wetter war schön, der Wind leicht von achtern. Auf See führten wir die Flagge nicht am Flaggenstock am Heck, sondern hoch oben an der Gaffel am hinteren Mast. Weil die von arabischer Hand genähte Hakenkreuzflagge für diesen Platz zu groß war, mußten wir eine der kleineren Göschflaggen nehmen. Der feierliche Akt war vom Kapitän im Einvernehmen mit dem Ortsgruppenleiter auf 16 Uhr festgesetzt; zu dieser Zeit war ein großer Teil des Bedienungspersonals dienstfrei und konnte an der Zeremonie teilnehmen. Ein Zwang zur Teilnahme wurde nicht ausgeübt; als Ortsgruppenleiter fungierte auf der *Milwaukee* ein Oberstewards-Assistent, der harmlos und vernünftig war. Gegen 16 Uhr nahmen die Mannschaften Aufstellung auf dem Achterdeck, geordnet nach den Ressorts Deck, Maschine und Dienstleistung. Auch ein Teil der Passagiere hatte sich dort eingefunden und fotografierte eifrig. Andere Passagiere standen auf dem Bootsdeck und dem Promenadendeck, um die Sache mehr aus der Ferne zu beobachten.

Wie ich schon sagte, waren unter unseren Passagieren viele Ausländer, die Geld in Deutschland hatten. Auch die deutschen Passagiere hatten natürlich Geld, kamen aber aus recht unterschiedlichen Gesellschaftsschichten. Es waren Angehörige der ehemaligen Fürsten-

häuser darunter, aber auch einige wohlbeliebte Bäcker- und Schlachtermeister, die in den letzten Jahren durch Lieferungen an Kasernen und Arbeitsdienstlager viel Geld verdient hatten. Auch Juden gehörten noch zu unseren Passagieren; sie wurden bei der Hapag so gut behandelt wie eh und je und erhielten auf Wunsch auch koschere Speisen. Eine Abgrenzung von den übrigen Passagieren gab es nicht, zumindest war sie für uns nicht erkennbar. Eine deutliche Außenseiterrolle spielten dagegen zwei Parteifunktionäre, die ihre Reise nicht auf eigene Kosten machten. Es hieß an Bord, sie hätten die Reise für ihre Arbeit im Dienste der Partei geschenkt bekommen. Ich glaube nicht, daß sie als Spitzel an Bord geschickt wurden; aber ein guter Parteimann ist stets wachsam. Obgleich sie sich unauffällig benahmen, oder es wenigstens versuchten, hatte der Bordklatsch dafür gesorgt, daß alle wußten, wes Geistes Kind sie waren. Sie schienen sich selber nicht recht wohl zu fühlen auf diesem Schiff, dessen Offiziere zum Gruß die Hand an die Mütze legten, statt sie mit ausgestrecktem Arm zu erheben. Aber ihr großer Tag kam mit dem Flaggenwechsel; jedenfalls hatten sie gehofft, daß es für sie ein großer Tag würde.

Um 16 Uhr stand also ein Teil unserer Mannschaft in loser Ordnung auf dem Achterdeck; ein Quartermaster und ein Matrose hielten sich an der Flaggenleine bereit. Der Kapitän, der sein Eisernes Kreuz I. Klasse angelegt hatte, hielt eine Ansprache, die sich mehr mit der alten Flagge als mit der neuen beschäftigte und die fast wie eine Trauerrede wirkte, wenngleich sie mit dem üblichen „Sieg Heil“ abgeschlossen wurde. Dann wurde die Flagge niedergeholt, unter der sich die deutsche Handelsschiffahrt großes internationales Ansehen erworben hatte. Anschließend ging die Hakenkreuzflagge hoch und nahm zum ersten Mal den Platz ein, der auf jedem Schiff der Nationalflagge vorbehalten ist. Die Zeremonie war kurz, aber für viele an Bord schmerzlich.

Ich war während des Aktes auf der Kommandobrücke, wo ich zusammen mit einem Zweiten Offizier die Wache von 16 bis 20 Uhr hatte. Auch die beiden Offiziere der vorhergehenden Wache waren noch auf der Brücke, dazu der Quartermaster am Ruder und ein Leichtmatrose als Läufer sowie eine Anzahl prominenter Passagiere, die vom Kapitän die generelle Erlaubnis zum Betreten der Brücke hatten. Als die Hakenkreuzflagge gehißt war,



Die Decksbesatzung von MS Milwaukee 1936 in Athen. (Foto Slg. Burmester)

aber mangels Windes nicht auswehte, sagte unser Benjamin, der Vierte Offizier, ziemlich laut in seinem heimatlichen Plattdeutsch: „Doar hangt he nu, de rode Lappen.“ Ich stand dicht neben ihm und machte instinktiv einen großen Schritt seitwärts, um mich irgendwie zu distanzieren. Solche Äußerungen konnten gefährlich werden, wenn sie einer hörte, der nicht echt war. Aber der Leichtsinns unseres Jüngsten hatte glücklicherweise keine Folgen, außer daß sein Zweiter Offizier ihm nachher im stillen Kämmerlein gehörig den Kopf wusch. Eine Denunziation hätte in diesem Fall wahrscheinlich dazu geführt, daß der Mann nicht mehr ins Ausland hätte fahren dürfen, was für einen Schiffsoffizier damals den Verlust der bürgerlichen Existenz bedeutete.

Schon eine Viertelstunde nach dem Flaggenwechsel hatte überall auf dem Schiff die Bordroutine wieder ihren Lauf genommen. Auf der Brücke kontrollierten wir die Feuer- und Rauchmeldeanlage, warfen ab und zu einen Blick auf Kompaß und Kielwasser, um zu sehen, ob der steuernde Quartermaster auch ganz bei der Sache war, und nahmen eine Sonnenhöhe zur Kontrolle des Schiffsortes. Dann guckten wir wieder voraus und hingen unseren Gedanken nach.

Um 18 Uhr, kurz nachdem der Gong die Passagiere zum Dinner gerufen hatte, ging auf der Brücke das Telephon. Der Obersteward am anderen Ende des Drahtes bat um Unterstützung durch einen Offizier, weil zwei randalierende Passagiere den Eingang zum Speisesaal versperrten. So etwas war auf unserem gepflegten Schiff ungewöhnlich. Ich eilte hinunter ins C-Deck und fand rings um den großen Vorplatz die zum Dinner gekleideten Passagiere, gedrängt bis auf die Treppen und in die Gänge, weil sie nicht in den Speisesaal hinein konnten oder wollten. Denn vor der großen Tür des Speisesaals waren unsere beiden Partei-Passagiere zugange, völlig betrunken und laut grölend. Vergeblich versuchte unser kleiner Schiffsarzt die beiden Krakeeler zu beruhigen, während sich der Obersteward mit seinen Assistenten diskret zurückhielt. Die beiden Parteifunktionäre hatten anscheinend den Flaggenwechsel auf ihre Art gefeiert oder sich Mut angetrunken für ihren Auftritt. Möglicherweise war unser schlitzohriger Barsteward, der auf den Namen Pepi hörte und aus Wien stammte, an ihrem Zustand nicht ganz unschuldig. Schreiend und lallend versuchten die Zwei, dem versammelten Publikum klar zu machen, daß die Art, wie der Flaggenwechsel zelebriert worden sei, eine Schmach wäre, oder noch Schlimmeres. Es fiel ihnen zwar schwer, ihre Gedanken zu artikulieren; vom „Führer“ und vom „Reichsminister Goebbels“ war ständig die Rede, die alles erfahren sollten, und man hörte heraus, daß sie eine fürchterliche Wut auf das Schiff und die Schiffsleitung hatten. Der ganze Groll über die persönliche Geringschätzung, die sie während der Reise hatten erfahren müssen, brach aus ihnen heraus.

Ich versuchte gemeinsam mit dem Doktor, die beiden von der Tür des Speisesaals abzudrängen, wagte aber nicht, Gewalt anzuwenden oder anwenden zu lassen; denn mehr als zwei Jahre Parteiherrschaft hatten mich, der ich damals kein „Pg“ war, vorsichtig gemacht. Es gelang uns auch so, die beiden einige Meter seitwärts zu bugsieren, so daß der Eingang zum Speisesaal frei wurde. Zu unserer Enttäuschung stellte es sich nun heraus, daß die meisten unserer Passagiere es gar nicht eilig hatten, in den Speisesaal zu kommen. Sie genossen das Schauspiel, das ihnen da außerplanmäßig geboten wurde, und amüsierten sich köstlich, obgleich die Äußerungen der beiden immer eintöniger wurden. Der eine beschränkte sich im zweiten Akt darauf, laut schreiend zu versichern, daß der „Führer“ die Schweinerei in Ordnung bringen werde, während der andere sich mit seinen guten Beziehungen zu „Reichsminister Goebbels“ brüstete, der ihn zum Mitglied der Reichskulturkammer ernannt hätte. Allmählich schlafften die „alten Kämpfer“ ab; der von der Reichskulturkammer lallte zuletzt nur noch: „Leckt mich am Arsch, ich bin in der Reichskulturkammer“, und wiederholte sich ständig. Unterdessen gelang es uns, die Zwei in einen Seitengang abzuschieben, wo der Spektakel endete.

Die Passagiere begannen ihr Dinner mit einiger Verspätung, hatten aber nun bei Tisch Stoff genug für eine angeregte Unterhaltung. Einige Stewards, die den Auftritt der Funktionäre miterlebt hatten, waren ebenfalls beeindruckt und erzählten die Geschichte weiter, so daß bald

die gesamte Mannschaft über die Höhepunkte der Parteiveranstaltung informiert war. In der Folgezeit brauchten unsere Seeleute – wenn sie glaubten, unter sich zu sein – noch lange das Götzzitat mit dem Zusatz: „Ich bin in der Reichskulturkammer“.

Nach dem Vorfall mußte ich unserem Kapitän ausführlich berichten, denn die Geschichte, über die sich unsere Passagiere gefreut hatten, war für die Schiffsleitung eine ernste Angelegenheit. Der Kapitän war aber nicht unzufrieden über den Lauf der Dinge, konnte er doch nun einen Bericht schreiben, der den beiden Parteihelden den Wind aus den Segeln nehmen würde. Ich bin sicher, daß der Vorfall an Land ein Nachspiel gehabt hat, obgleich an Bord darüber nichts bekannt wurde. Der Kapitän, der das Kommando der *Milwaukee* behielt, sprach nicht mehr über die Angelegenheit. Im Hapaghaus an der Alster flüsterte mir später ein Bekannter zu, daß die beiden Funktionäre von ihrer Partei gemaßregelt worden seien.

Die Geschichte mag wie ein Seemannsgarn klingen, aber ich habe sie selbst erlebt und so objektiv und wahrheitsgetreu wie möglich geschildert. Das Resultat dieser wahren Geschichte war jedoch nicht typisch für das Wirken der Parteimacht in der Schifffahrt, das in der Regel weder komisch noch harmlos war. Der Ausgewogenheit wegen muß ich deshalb noch eine weitere Geschichte von der *Milwaukee* erwähnen, die möglicherweise nur die Fortsetzung der geschilderten Ereignisse war:

Im Frühjahr 1937 schiffte sich auf der *Milwaukee* der SS-Führer Reinhard Heydrich mit kleinem Gefolge für eine Mittelmeerreise ein. Der spätere „Reichsprotector in Böhmen und Mähren“ war damals noch wenig bekannt; außerhalb der SS wußten nur wenige, daß er seit langem die rechte Hand Himmlers war. Auch die Leitung der Hapag hat anscheinend nichts von der gefährlichen Macht dieses Mannes gewußt, oder sie hat es versäumt, die Schiffsleitung zu warnen. So nahm das Schicksal seinen Lauf. Heydrich sorgte dafür, daß am Ende jener Reise eine größere Anzahl von Besatzungsmitgliedern verhaftet wurde, weil sie angeblich homosexuell waren, und er sorgte dafür, daß der Kapitän und der Erste Offizier nicht mehr ins Ausland fahren durften. Dem Kapitän, der als ehemaliger Marineflieger Freunde in Görings Luftwaffe hatte, gelang nach fast einem Jahr die Rehabilitierung; er übernahm die Führung des Motorschiffes *Orinoco*. Der Erste Offizier erschoss sich wenig später im Hamburger Hafen, weil er keine Hoffnung mehr hatte.

Auch das sind keine Döntjes, sondern wahre Begebenheiten, von denen allerdings nichts in den Zeitungen stand.