



Schwere See

Glaubt man Udo Horns Händen, war der Raum, in dem er die beste Zeit seines Lebens verbrachte, nur so groß wie der Tisch, an dem er jetzt sitzt. „Viermalzweimeter“, sagt er. Doppelstockkoben, ein Waschbecken, zwei Zimmergenossen. „Ich fühle mich wie im Gefängnis“, schreibt er 1973 in einem Brief an seine Eltern. Drei Wochen später legt die Georg Buchner ab Richtung Kuba.

Zwei Jahre brauchen sie in Rostock, um aus Männern Matrosen zu machen. Die jungen Kerle kommen von überall her, Potsdam, Erfurt, Erzgebirge. Der Traum von der weiten Welt ist groß, und die DDR ist klein. Der 17-jährige Udo Horn hat Tagebuch geführt über die erste Seereise. Seine saubere Handschrift füllt gelbes Papier, und die Rückseiten unscharfer Fotos: schwächliche Kerle, die in die Sonne blinzeln, weiß wie Fischbäuche. Der Atlantik ist blauer als ein Pioniertuch, und die Haare sind lang. „Der Kahn war was Besonderes“, sagt Udo Horn.

Scheitern heißt es in der Seefahrersprache, wenn ein Schiff auf Grund läuft und entzweibricht. Mit vier Knoten ist die Georg Buchner am 30. Mai 2013 vor der polnischen Küste unterwegs. Es ist ihre letzte Reise. Das einstige Ausbildungsschiff soll nach Litauen geschleppt und verschrottet werden. Kurz vor 19 Uhr neigt sich die Buchner zur Seite, Wasser dringt ein, die Schlagseite wird größer. Um 19:53 Uhr löst der Schlepper die Leinen, um nicht mit in die Tiefe gezogen zu werden. Polnische Taucher werden später das Wrack begutachten: Wie ein weißer Wal liegt das Schiff in 35 Meter Tiefe vor der Halbinsel Hel. Das Warum bleibt ungeklärt.

Kurz vor Havanna bekommt Udo Horn einen Unterarmfurunkel. An Bord gibt es einen Krankensaal mit zwei Betten. „Aber nix mit Anästhesie. Nur Rum.“ Horn geht verkatert und mit einem Verband an Land. Immer dabei, Kaugummis für die Kinder und Strumpfhosen für deren schöne Mütter. Manchmal sagen die danke. Manchmal auch: Komm doch mit rauf. Horn spart auf einen Jeansanzug. „Wenn die Mädels in der Heimat so was sahen, wussten die: Der fährt zur See.“

Die Georg Buchner ist ein stolzes Schiff. In den Fünfziger- und Sechzigerjahren fährt sie unter belgischer Flagge und dem Namen Charlesville über die Weltmeere. Achtzylinder Dieselmotor, 9.200 PS. Es ist die Zeit der Kombischiffe – luxuriös wie ein Passagierdampfer, geräumig wie ein Frachtschiff. An Bord der Charlesville gibt es einen Swimmingpool, eine Bibliothek und ein Spielzimmer, einen Friseursalon, eine Bügelstube. 1967 kauft der VEB Deutsche Seereederei Rostock das Schiff und tauft es um. Bis zur Wende lernen hier die Vollmatrosen der DDR-Handelsflotte das Spleißen und Knoten und bei schwerer See das Essen bei sich zu behalten.

Manchmal bedankt sich Udo Horn bei dem Schiff für die gemeinsame Zeit, so als hätte ihn der Koloss aus genietetem Stahl das Leben gelehrt und nicht der Kapitän, die Mannschaft, das Meer. Er kann nicht genau sagen, wann es sein Schiff wurde. Als er mit einem kleinen Hämmerchen übers Deck kriecht, um den Rost von den empfindlichsten Stellen zu klopfen, vielleicht. Vielleicht, als der erste große Sturm tobt und die Wellen so hoch schlagen, dass ein Mann mit dem Kopf gegen ein Schott schlägt und sich die Unterlippe abbeißt.

Schiffe scheitern in der Nähe des Ufers, sagt ein Sprichwort. Weil große Pläne oft gleich zu Beginn oder kurz vor der Vollendung misslingen. 1991 kauft die Stadt Rostock die „Buchner“ für den symbolischen Preis von einem Euro, um es vor der Abwrackung zu bewahren. 2001 übernimmt der Förderverein Traditionsschiffe e.V. die Instandhaltung, eröffnet an Bord eine Jugendherberge und ein Hotel mit insgesamt 150 Betten. Die Unfreundlichkeit des Personals ist legendär, noch heute findet man Negativbewertungen auf Reiseportalen im Internet: Rülpsende Wasserhähne, Linoleum statt Teppichboden, auf dem B-Deck zieht Gestrüpp genügend Nährstoffe aus den verwitterten Holzplanken, um mehr als einen Meter hoch zu wachsen. Rostfraß, steigende Ölpreise und die bevorstehende TÜV-Prüfung für den Heizkessel machen zusätzlich Probleme. Fünf Millionen soll eine Sanierung laut Experten kosten. Der Verein erkundigt sich nach dem Schrottwert des Schiffes. Eine Briefkastenfirma mit Sitz auf den Seychellen will 900.000 Euro zahlen.

Die Skyline einer Hansestadt ist die Kaikante. Viele Schiffe haben den Rostocker Hafen in den vergangenen Jahren verlassen. Das Portcenter zum Beispiel, ein siebenstöckiges, schwimmendes Einkaufszentrum, 1990 für 50 Millionen D-Mark gebaut, um den Hunger nach bunten Waren zu stillen. Am Ende beherbergt es ein Casino und einen Erotikshop. Der Liegeplatz wird 2001 wegen Mietrückständen gekündigt, das Shopping-Schiff aus dem Hafen geschleppt. Zurück bleibt die BÜCHNER. Mehr als zehn Jahre liegt das Schiff gegenüber eines Konzertclubs. Generationen flanellhemdtragender Kids versuchen von der Kaikante aus den rostigen Bug anzupinkeln. Trunkene Liebeserklärungen an das Schiff, das schon immer da war, so selbstverständlich wie ein Arm oder ein Bein.

300 Menschen kommen am 26. Mai 2013 in den Stadthafen. Nicht mehr um Unterschriften zu sammeln oder Mahnwachen abzuhalten. Nach Monaten des Protestes ist der Verkauf der Georg BÜCHNER besiegelt. Zwei junge Männer rudern mit einem Schlauchboot zum Bug des Schiffes und küssen das kalte Metall. „2 Meter 2 Mark“ hat irgendwer in einer Nacht- und Nebelaktion daran gesprüht. Der Schriftzug ist noch zu sehen, als das Schiff aus dem Hafen geschleppt wird.

Es gibt drei Arten von Menschen: die Lebenden, die Toten und die, die zur See fahren, heißt es. Udo Horns Haar ist über die Jahre weiß geworden. Wenn er spricht, klingt das ein bisschen, als würde er mit Salzwasser gurgeln. Als Kreuzfahrtjournalist schreibt er über die verchromten Riesenkähne, die mit Zaubershow und Meeresfrüchte-Buffer. Seit einem Jahr hat er einen Laden am Rostocker Stadthafen. Im Schiffe & Mehr verkauft er Küstenkalender und Kreuzfahrttickets. Im Hintergrund läuft La Paloma. „Hätte schlimmer kommen können“, sagt Horn und klappt das Tagebuch zu. „Mein Schiff hat ein Seemannsgrab.“

