



Wolfgang Kietz

SCHUTZLOS AUF SEE

Angriffe auf die zivile Schifffahrt der DDR

HINSTORFF



Für Ruth, Joana und Luisa

Inhaltsverzeichnis

9 Einleitung

13 VÖLKERFREUNDSCHAFT

- 13 »Der Sprung in die Freiheit«
Die VÖLKERFREUNDSCHAFT kollidiert mit dem westdeutschen U-Boot-Jäger NAJADE
- 35 »Durch die Blockade«
Die VÖLKERFREUNDSCHAFT in der Kuba-Krise
- 45 »Außer Kontrolle«
Marinesoldaten der U26 entkommen nur knapp einer Katastrophe
- 51 »Spionageangriff«
Die VÖLKERFREUNDSCHAFT und Alster A50

53 Minen, Bomben und Raketen

- 53 »Die letzte Reise der ARENDSEE«
Kampfschwimmer greifen vor der Küste Angolas an
- 71 »Überall liegen Verletzte und Tote«
Die HALBERSTADT, die FRIEDEN und Bomben auf Nordvietnam
- 85 »Explosion auf See«
Die GEORG SCHUMANN fährt durch ein Minenfeld im Roten Meer

- 92 »Kampfflugzeug attackiert die FLÄMING«
Marokko wirft Besatzung Verletzung eines Sperrgebiets vor
- 95 »Schuss vor den Bug«
Die Küstenwache von El Salvador setzt den Frachter RONNEBURG fest
- 96 »Das Rätsel um die P3 Orion«
Im Tiefflug über die FREITAL
- 97 »Ein harmloses Fischerboot?«
Schüsse auf die GEORG HANDKE
- 98 »LIEBENWALDE unter Beschuss«
Zwölf-Millimeter-Geschoss trifft DDR-Frachter
- 99 »Mehr Geld bei Gefahr«
Die Reise der NAUMBURG nach Vietnam

101 Bürgerkriege und Geheimdienste

- 101 »Rettung aus einem umkämpften Land«
Die Besatzung der MÜGGELSEE nimmt Hunderte Menschen an Bord
- 119 »Das Rätsel um die MAGDEBURG«
Hat die CIA die Kollision auf der Themse inszeniert?
- 139 »Die ALTMARK und das Ende der YAMASHIRO MARU

- 142 »Der letzte Waffentransport über See«
Die **BLANKENBURG** gerät in Kambodscha unter
Beschuss
- 145 »Schwerbewaffnete Posten durchsuchen die
J. G. FICHTE« – Die Besatzung gerät in die Wir-
ren des Pinochet-Putsches in Chile
- 149 »Das Ende einer faszinierenden Metropole«
MS ALTMARK und **MS EICHSFELD** im umkämpften
Beirut
- 152 »Gefahr in Davao«
»Gelbe Hand« bedroht die **APOLDA**
- 153 »Das schreckliche Ende eines Ausflugs«
Besatzungsmitglieder der **HEINZ KAPELLE** in
Indonesien schwer verletzt
- 155 »Unterwegs mit Solidaritätsgütern«
Französische Marine stoppt **STUBBENKAMMER**
und **HEINRICH HEINE**

157 Hochseefischer

- 157 »Schüsse auf Fischer aus Rostock«
Die Besatzungen der **MAGNUS POSER** und der
GRETE WALTER in Gefahr
- 163 »Hat der Supertrawler aus Rostock die
200-Meilen-Grenze verletzt?«
LUDWIG TUREK mit Waffengewalt gestoppt

167 Piraten

- 167 »Jede Nacht wurden Schiffe überfallen« – See-
leute berichten über bewaffnete Angreifer

171 Kollisionen

- 171 »U12 auf Kollisionskurs«
Ein U-Boot der Bundesmarine prallt gegen die
FRITZ REUTER
- 175 »Zerstörer **ROMMEL** gegen die **THEODOR FONTANE**«
Frachtschiff der DDR liegt quer im Nord-
Ostsee-Kanal
- 178 »**ARTERN** gegen **ARCHERON**«
Zusammenprall im Nord-Ostsee-Kanal
- 179 »**NIENHAGEN** gegen **KÖLN**«
Eine Regenbö drückt die Fregatte gegen das
Küstenmotorschiff

180 Abkürzungen

181 Bildnachweis

182 Danksagung

*Friedliche Zeiten – der Hafen von Havanna. Aufgenommen von
Bord des Ausbildungs- und Lehrschiffes J.G. Fichte*



Einleitung

Angriffe auf zivile Schiffe der DDR? Das Land war doch bis zu seinem Untergang im Jahr 1990 zu keinem Zeitpunkt im Krieg. Solche Bemerkungen habe ich oft gehört, wenn ich von der Arbeit an diesem Buch berichtet habe. Tatsächlich hat sich die DDR nicht als reguläre Kriegspartei an militärischen Auseinandersetzungen, also einem »heißen« Krieg, beteiligt. Doch die Geschichte ihrer Seefahrt ist untrennbar mit der Epoche des Kalten Krieges verbunden. Die Konfrontation zwischen Ost und West sowie die Hochrüstung und Stellvertreterkriege in der sogenannten Dritten Welt betrafen die zivile Schifffahrt unmittelbar.

Spätestens nachdem die Besatzung der HALBERSTADT in Vietnam die Luftangriffe der US-amerikanischen Streitkräfte durchlitten hatte, war jedem Seemann der DDR klar, dass die brisante weltpolitische Lage in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch enorme Risiken auf der vermeintlich friedlichen See barg.

Der Anschlag auf die ARENDSEE vor Angola im Jahr 1984 erinnerte ein weiteres Mal daran, dass die Schifffahrt des ostdeutschen Staates als Bestandteil eines Macht- und Herrschaftsgefüges betrachtet wurde und deshalb potenzielles Ziel von Angriffen war. Insbesondere wenn die Ladung aus sogenannten Solidaritätsgütern für Militärs oder militante Befreiungsbewegungen bestand.

Fraglos waren die Seeleute Opfer. Sie erlebten Todesangst bei der Bombardierung Haiphongs und beim Kentern des MS MAGDEBURG auf der Themse, beim Minenangriff auf die GEORG SCHUMANN und bei Attacken von Piraten. Unverschuldet gerieten sie in Gefahr. Und einige litten ihr Leben lang unter den schrecklichen Erlebnissen.

Auch andere Anlässe, die typisch für jene Epoche waren, führten zu Konfrontationen auf See: die Flucht eines DDR-Bürgers von Bord

der VÖLKERFREUNDSCHAFT, die Lieferung von Bussen an Kuba in Zeiten des Embargos oder das misslungene Manöver eines bundesdeutschen U-Boots, das mit einer Kollision endete. Nicht selten handelte es sich dabei auch um Erlebnisse, die Zeitzeugen niedergeschrieben haben. Ich habe auch diese subjektiven Berichte verarbeitet, weil sie oft ein eindringliches Bild von den Ereignissen zeichnen.

Außerdem habe ich im Bundesarchiv, im Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes, in der Stasi-Unterlagenbehörde und in anderen Archiven recherchiert, um die Hintergründe von verschiedenen Seiten aus zu beleuchten. Für mich fügte sich in den Geschichten ein Geschehen zusammen, das in den Quellen in Ost und West beschrieben wird, ohne dass Widersprüche zu finden waren. Die Übereinstimmungen haben mich darin bestärkt, auf der richtigen Spur zu sein und der Wahrheit sehr nahe zu kommen, auch wenn naturgemäß Lücken in der Recherche bleiben mussten: Manche Akten sind verschwunden – in Ost und in West. Die seinerzeit westlichen Geheimdienste halten ihre Erkenntnisse auch heute noch unter Verschluss.

Als problematisch erwies sich für mich erneut die Einsicht in Unterlagen der einstigen Deutschen Seereederei Rostock (DSR), der Staatsreederei der DDR. Das ehrenamtlich betriebene sogenannte DSR-Archiv in Rostock ist nur nach langwierigen Absprachen zugänglich. Die Öffnungszeiten sind kurz, eine fachgerechte Katalogisierung fehlt. Die Unterlagen der DSR werden von einem Verein verwaltet und wären sicherlich besser im Stadt- oder Landesarchiv untergebracht.

Somit will und kann ich nicht den Anspruch erheben, Angriffe auf die zivile Schifffahrt vollständig darzustellen. Darüber hinaus

ist auffällig, dass auch die Bestände des Bundesarchivs, der Stasi-Unterlagenbehörde und anderer Archive lückenhaft sind.

Geschichte in Geschichten zu erzählen – diesem Anspruch will ich gerecht werden. Ich habe mich bemüht, so viele Informationen wie möglich durch Quellen, Literatur und Zeitzeugenberichte zu belegen. Ich habe mich außerdem bemüht, so viele Fakten wie möglich zusammenzutragen, damit sich jeder Leser selbst ein Bild der Vorgänge machen kann. Dabei haben mir viele ehemalige Seeleute der DDR geholfen; an dieser Stelle möchte ich ausdrücklich Clemens Külberg und Lutz Mäusezahl sowie besonders Kapitän Andreas Neuendorf nennen und ihnen herzlich danken. Manche Seeleute und ehemalige DSR-Mitarbeiter halfen jedoch nicht. Immer wieder war die Zurückhaltung gegenüber einem Autor zu spüren, der nicht aus dem Kreis der ehemaligen Seefahrer und zudem aus dem einstigen Westen stammt und dort aufwuchs.

Ich habe mir dieses Verhalten mit der menschlich verständlichen Tendenz erklärt, die damalige Zeit zu verklären und diesen Beruf mit dem Motto »Seefahrt ist Freiheit« zu definieren, das in der DDR jedoch stets besonders fragwürdig war. In den einschlägigen Foren und in den sozialen Medien ist dieser Blick in die Vergangenheit stets präsent. Auswüchse der sozialistischen Gesellschaftsform wie Unfreiheit, Überwachung und Militarisierung werden nur selten erwähnt. Diese Betrachtungsweise ist sicherlich in manchen Fällen mit der Nähe der Seefahrer zum Staat zu erklären: Nur wer als politisch zuverlässig galt, kam in den Genuss der Privilegien eines Seemanns. Wer zur See fuhr, durfte reisen.

Zu den weiteren Merkwürdigkeiten der Recherche zählte Anfang 2018 das plötzliche Auftauchen und Verschwinden von zwei Männern mit russischen Namen in einer Facebook-Gruppe, in der sich Menschen mit Interesse an der Schifffahrt der DDR zusammen-

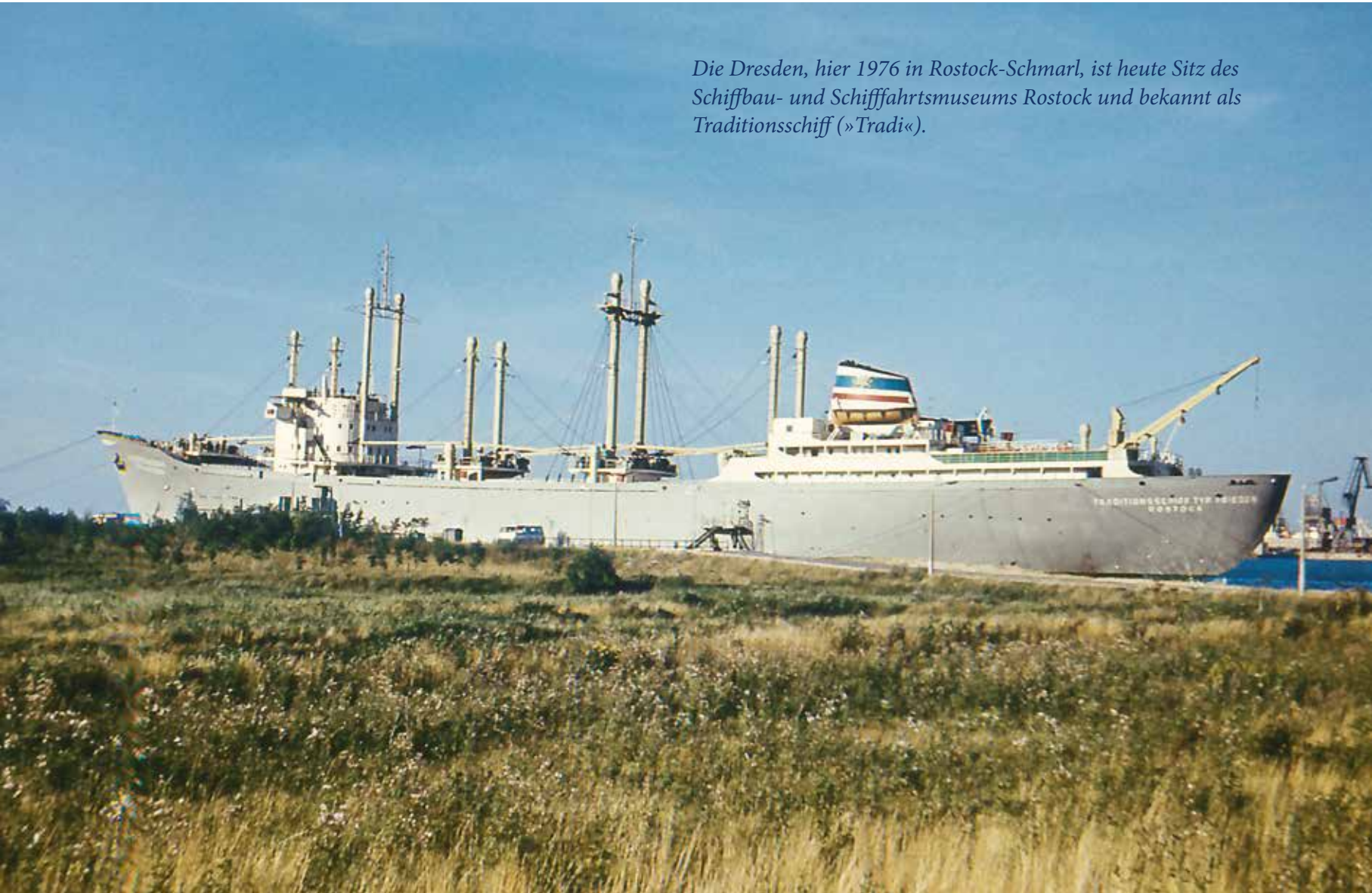
gefunden haben. Einer war auffallend gut über die Themen informiert, die ich bearbeitete, und lieferte mir interessante Links und Literaturhinweise. Die Person war angeblich früher auf diversen Schiffen unterwegs und gab auf direkte Nachfrage zu, damals für einen Geheimdienst tätig gewesen zu sein. Kurze Zeit später verschwanden beide Personen wieder aus der Gruppe. Nachforschungen zu ihren Namen führten in einem Fall in die Ukraine – mit einem verwirrenden Ergebnis. Eine Person mit demselben Namen wurde dort 2014 erschossen. Sie soll einer russisch-nationalistischen Gruppe angehört haben und sei bei einer Waffenlieferung in das umkämpfte Gebiet im Osten des Landes getötet worden. Eine zufällige Namensgleichheit?

Weitere Recherchen führten in diesem Fall bislang zu keinem Ergebnis. Vermutlich ging es den sonderbaren Informanten darum, zur Wahrheitsfindung beizutragen, ohne selbst in Erscheinung zu treten. Über die Gründe will ich an dieser Stelle nicht spekulieren. Zwar gelangten die Hinweise auf diese Quellen auf Umwegen zu mir, doch sie lieferten schlüssige Informationen, die den bisherigen Recherchen in keinem Punkt widersprachen, sondern sich glaubhaft in den bisherigen Stand der Informationen einfügten. Daher habe ich sie verwendet. Es ist in diesem Kontext kein einziger Beleg erkennbar, dass ich bei meinen Recherchen auf eine falsche Fährte geschickt werden sollte.

Bei Zitaten aus Dokumenten habe ich die damals übliche Schreibweise übernommen. Nicht bei jedem Foto ist es gelungen, den Anlass, den Zeitpunkt oder den Ort der Aufnahme festzustellen. Wer die Berichte von den Zwischenfällen mit Informationen oder Fotos ergänzen möchte, ist dazu herzlich eingeladen. Ich freue mich auf neue Informationen. Vorab herzlichen Dank!

Wolfgang Klietz, Hamburg im Oktober 2019

Die Dresden, hier 1976 in Rostock-Schmarl, ist heute Sitz des Schiffbau- und Schiffahrtsmuseums Rostock und bekannt als Traditionsschiff (»Tradi«).





Das Urlauberschiff Völkerfreundschaft, fotografiert von der Staatssicherheit

VÖLKERFREUNDSCHAFT

»Der Sprung in die Freiheit«

Die VÖLKERFREUNDSCHAFT kollidiert mit dem westdeutschen U-Boot-Jäger NAJADE

Dem Mann blieb nur diese eine Chance. Mühsam hatte er sich durch das enge Bullauge gezwängt und die Wäscheleine bereitgelegt. Unter ihm rauschte die hell angestrahlte Ostsee, die VÖLKERFREUNDSCHAFT fuhr mit voller Fahrt durch den Fehmarnbelt. Wenn Manfred Semmig jetzt nicht springen würde, wären die monatelangen Vorbereitungen seiner Flucht aus der DDR dahin. Vermutlich würde die Staatssicherheit ihn wenige Stunden später, am Morgen des Ostersonntags 1968, bei der Ankunft in Rostock-Warnemünde verhaften, denn die Gefahr war groß, dass sein waghalsiger Fluchtversuch an Bord auffallen würde – selbst wenn er jetzt noch durch das Bullauge in seine Kabine zurückklettern würde. Die Uhr zeigte 0.25 Uhr, die meisten anderen Passagiere feierten in den Gesellschaftsräumen das Abschiedsfest nach einer fast fünfwöchigen Kuba-Reise.

Wie erhofft, fuhr der U-Boot-Jäger NAJADE der Bundesmarine mit der Kennung P6113 parallel zum DDR-Passagierschiff. Die Soldaten auf der NAJADE sollten ihn auffischen – nach seinem Sprung. Doch der Weg in die schwarze Tiefe war weit. An der Wäscheleine wollte sich Semmig abseilen. Der eisige Fahrtwind zerzte an ihm und seiner Kleidung, die VÖLKERFREUNDSCHAFT fuhr 18 Knoten. Immer noch hielt die NAJADE parallelen Kurs und hatte sämtliche Scheinwerfer auf das Passagierschiff gerichtet. Sollte dieses waghalsige Manöver wirklich seine Chance sein,

endlich die DDR zu verlassen und in der Bundesrepublik ein neues Leben in Freiheit zu beginnen? Das Seil riss, Semmig stürzte in die Tiefe und tauchte ins kalte Wasser ein. Die Ostsee hatte in diesem April 4,8°, die Lufttemperatur lag bei 7° Celsius.

VÖLKERFREUNDSCHAFT (ex STOCKHOLM)

Passagierschiff

Werft: Götaverken Göteborg, 1948

In- und Außerdienststellung (DSR): 1960–1985

Tragfähigkeit: 4775 tdw

Besatzung: 220

Passagierzahl: 550

Fünf Minuten zuvor hatte VÖLKERFREUNDSCHAFT-Kapitän Gerhard Thiemann die NAJADE und ihr Schwesterschiff TRITON zum ersten Mal gesehen, ohne sie jedoch als westliche Marineboote zu identifizieren. Er glaubte zunächst, zwei Fischerboote auf dem Radar entdeckt zu haben.¹ Thiemann hatte den Ruf eines erfahrenen und besonnenen Seemanns. In dieser Nacht zum 14. April 1968 stand er selbst auf der Brücke des Urlauberschiffs, das vom Großen Belt in Richtung Feuerschiff FEHMARNBELT fuhr. Am frühen Morgen sollte die VÖLKERFREUNDSCHAFT mit ihren 497 Passagieren und 220 Mann Besatzung an Bord in ihrem Heimathafen Ros-



Der westdeutsche U-Boot-Jäger Najade in Wilhelmshaven, 1974 (mit alter Kennung, später P6113)

tock-Warnemünde eintreffen. Dass einer von ihnen fehlen würde, ahnten weder Thiemann und seine Seeleute noch die fröhlichen Reisenden in den Gesellschaftsräumen, die den letzten Abend an Bord genossen.

Die NAJADE und die TRITON hielten sich hinter dem Licht des Feuerschiffs verborgen, um die Identifikation zur erschweren. Die U-Boot-Jäger lagen in Warteposition. Die Männer an Bord wussten: Sie sollten einen DDR-Bürger retten, der die VÖLKERFREUND-SCHAFT auf See verlassen wollte. Würden sie ihn nicht an Bord holen, wäre sein Tod gewiss – im kalten Wasser oder in den Schrauben des Passagierschiffs.

Kurz darauf konnte Thiemann erkennen, dass es sich um zwei Militärschiffe handelte. Bei einem Abstand von 0,6 Seemeilen zur VÖLKERFREUND-SCHAFT nahmen sie langsam Fahrt auf und wurden immer schneller. Beide Marineschiffe hielten auf die VÖLKERFREUND-SCHAFT zu, bis sie in einem Abstand von etwa 180 Metern parallel liefen. »Sie liefen von achtern zu uns«, erinnerte sich Thiemann später. Er und seine Offiziere konnten sich das Manöver nicht erklären. Die Sicht war gut, der Vollmond schien, der Wind wehte schwach. Die Männer auf der Brücke und der Ausguck auf der Back des Passagierschiffs waren geblendet. Dennoch sah der Ausguck die Kennungen und meldete: Bei den Schiff-

fen handele es sich um zwei U-Boot-Jäger der Bundesmarine: NAJADE und TRITON.²

Ob Semmig von der Steuerbord- oder der Backbordseite springen würde, wussten die Besatzungen der westdeutschen Boote nicht. Ein Marinesoldat auf der NAJADE entdeckte endlich das vereinbarte Zeichen: Hinter einem Bullauge an der Backbordseite, 15 Meter über der Wasserlinie, war das weiße Blinken von Semmigs Taschenlampe zu erkennen.³ Auf der NAJADE löste der Kommandant den Alarmplan aus, ohne zunächst auf die Signale zu antworten. Er versuchte außerdem, die TRITON zu informieren, die auf der anderen Seite des Passagierschiffs fuhr. Doch dort wurde die Meldung nicht verstanden. Die Besatzung der NAJADE richtete einen Scheinwerfer kurz auf das Bullauge. Mit diesem vereinbarten Zeichen war Semmig klar: Seine Retter waren eingetroffen. Der Mann öffnete nun das Bullauge. Er wollte nicht, wie vereinbart, von der Back springen.

Die Männer an Bord des westdeutschen Schiffes beobachteten, wie der Passagier mit einer Wäscheleine hantierte und offenbar versuchte, sich hinabzuseilen. »Ein Seil und ein Bein wurden sichtbar«, schrieb der Kommandant später in seinem Bericht.⁴ Er reduzierte die Fahrt auf 15 Knoten. Dadurch sackte das Boot schnell achteraus. Die Besatzung hatte Mühe, präzise zu leuchten. Die Mannschaft der VÖLKERFREUNDSCHAFT bemerkte davon nichts. Der Kommandant der NAJADE befahl, einen Scheinwerfer auf die Wasseroberfläche zu richten. Semmig sollte nicht ins schwarze Nichts der Ostsee springen. Würden die Marinesoldaten ihn aus den Augen verlieren, wäre er kaum noch zu retten.

Als STOCKHOLM fuhr das Schiff in den 1950er-Jahren unter schwedischer Flagge. Am 25. Juli 1956 kollidierte es im Nebel vor der US-amerikanischen Ostküste mit dem Passagierschiff ANDREA DORIA, das nach dem Unglück sank. 51 Menschen starben, davon fünf auf der STOCKHOLM. 1960 kaufte die DDR die STOCKHOLM für Reisen mit dem Freien Deutschen Gewerkschaftsbund (FDGB). Nach zahlreichen Namenswechseln fährt das Schiff seit 2016 als ASTORIA.

Dann riss dessen Leine, Semmig stürzte ins Meer.⁵ Die NAJADE lief immer noch in hohem Tempo auf das Passagierschiff zu, das zu diesem Zeitpunkt planmäßig auf dem Schifffahrtsweg seinen Kurs nach Steuerbord änderte. Jetzt musste funktionieren, was die Besatzung regelmäßig geübt hatte. Aus den Lautsprechern des Marineschiffs kam immer wieder die Ansage »Mann über Bord«.⁶

Die leichte Drehung der VÖLKERFREUNDSCHAFT nach Steuerbord hatte NAJADE-Kommandant Johannes Hass offenbar nicht bedacht, als er schnell auf das Passagierschiff zuhielt, um Semmig zu retten. Dessen Achterschiff bewegte sich in Richtung des U-Boot-Jägers. Semmig schwamm um sein Leben. Während das mächtige Heck der VÖLKERFREUNDSCHAFT immer weiter auf den U-Boot-Jäger zukam, versuchte Hass, die NAJADE zwischen den Mann und das Passagierschiff zu manövrieren. Er befahl: »Volle Kraft zurück!« und erkannte zugleich, dass eine Kollision nicht zu verhindern war. Anderenfalls wäre Semmig von der NAJADE überfahren worden.

Es kam zur Kollision, fast im rechten Winkel trafen die Schiffe aufeinander.⁷ Bei dem Aufprall schlug auf dem vorderen Aufbau der NAJADE das Maschinengewehr hoch und fiel sofort wieder zurück. Der Mann am Maschinentelegrafen wurde durchs Boot geschleudert. Auf der Brücke begann das Licht zu flackern, die NAJADE legte sich 30 Grad auf die Seite. Das Durcheinander war groß: Hass hatte Mühe zu manövrieren, die Motorenanlage an Steuerbord versagte für einen Moment. Maschinenkommandos wurden zunächst nicht quittiert. Der Kommandant wartete auf Schadensmeldungen, Gegensprechanlage und die Kommunikation mit der TRITON fielen

kurzzeitig aus. Dort wussten die Männer nicht, was auf der anderen Seite der VÖLKERFREUNDSCHAFT geschah. Sie warteten weiterhin auf den Mann, der auf ihrer Seite von Bord springen würde.

»Es dauerte nach der Kollision gut ein bis zwei Minuten, bis sich die noch völlig unausgebildete Besatzung gefangen hatte«, berichtete Hass, damals im Rang eines Kapitanleutnants.⁸ Seine Männer mussten sofort zurück auf ihre Position und bekamen das Schiff wieder auf Kurs. Ein kleines, aber ungefährliches Leck war entstanden. Immer noch schwamm Semmig in der kalten Ostsee. Auch die TRITON nahm nun Kurs auf ihn, nachdem das erste Lagebild von der NAJADE eingetroffen war. Der Kampf gegen die Zeit ging weiter. Semmig konnte nur noch wenige Minuten im Wasser überleben.

Der nächste Anlauf, den Mann zu retten, war vier Minuten nach der Kollision gescheitert. Doch der NAJADE-Besatzung gelang es, ihm eine beleuchtete Rettungsboje zuzuwerfen. Jetzt war Semmig in der Dunkelheit zu erkennen, auch wenn die Männer an den Scheinwerfern ihn verlieren würden. Weitere fünf Minuten später folgte die Rettung. Der Flüchtling hatte es geschafft, er war an Bord des westdeutschen Marineschiffs. »Seid ihr aus dem Westen?«, war seine erste Frage. Semmig hatte zwei Portemonnaies dabei. In einem befanden sich 1650 Mark der DDR, in dem anderen 8,90 D-Mark. Außerdem trug er eine Brille, einen Kamm, eine Armbanduhr und eine Brieftasche mit Dokumenten bei sich.

»Steif wie ein Brett« sei der Mann gewesen, berichtete Hass. »Er war stark geschwächt, kam jedoch wegen seiner kräftigen Konstitution unter ärztlicher Hilfe bald wieder zu Kräften.« Der Bordarzt versorgte ihn. Außer einer Unterkühlung war Semmig nicht zu Schaden gekommen. Nun bereitete die Besatzung der NAJADE ihm ein heißes Bad.

Während sich die Crew der NAJADE um den Flüchtling kümmerte, leuchtete die TRITON den beschädigten Vordersteven des

Schwesterschiffs aus, um die Schäden festzustellen. Die NAJADE hatte die VÖLKERFREUNDSCHAFT achtern im Bereich der Spanten 41 bis 50 im A-Deck getroffen und dabei die Kabinen A10, A12, A14 und A8 beschädigt.⁹ Kommandant Hass berichtete später, der Schaden sei vergleichbar mit den Folgen einer Granatenexplosion. An Bord des Passagierschiffs hatte man den Aufprall jedoch kaum gespürt: Als die NAJADE mit der VÖLKERFREUNDSCHAFT kollidierte, befanden sich nur wenige Passagiere an Deck. Dem Schlag, der das Schiff traf, maßen die meisten kaum eine Bedeutung bei.¹⁰

Das DDR-Schiff verlangsamte seine Fahrt nach der Kollision nur kurz, dann setzte es die Reise in Richtung Rostock mit hohem Tempo fort. Auf der Brücke herrschte Unsicherheit, ob es sich bei dem Manöver des westdeutschen Marineschiffes um einen kriegerischen Akt gehandelt haben könnte.¹¹ Dass einer der Passagiere von Bord in die Freiheit gesprungen war, ahnten weder Mannschaft noch die anderen Reisenden.

Die Besatzung des DDR-Schiffes stellte nach dem Zusammenprall starke Deformationen an der Stelle fest, die die NAJADE getroffen hatte. Dort befanden sich mehrere Passagierkabinen, Menschen waren jedoch nicht zu Schaden gekommen. Weil der Bug der NAJADE direkt einen Spant der VÖLKERFREUNDSCHAFT getroffen hatte, war der U-Boot-Jäger nicht in dem Rumpf des Passagierschiffs eingedrungen.¹²

Sofort funkte die VÖLKERFREUNDSCHAFT eine Meldung zur Reederei nach Rostock, die Besatzung protokollierte die Schäden. Die erste Information über die Kollision erreichte Rügenradio am 14. April 1968 Minuten nach dem Zwischenfall von Bord: »MS ›Völkerfreundschaft‹ wurde am 14.04.1968 durch ein MS der Bundeswehr gerammt. Position 54 35 Grad Nord, 10 58 Grad Ost.«¹³ Kurz darauf erfuhr die NVA durch Rügenradio von der Kollision. Außerdem fing die Funkaufklärung der Volksmarine einen Funkpruch der NAJADE ab und leitete ihn an das Verteidigungsminis-

terium in Strausberg weiter.¹⁴ »*Ein Mann an Bord – laufen Hafen Kiel an*«, war zu hören und »*Mann wohlauf – Schadensumfang erheblich – Meldung über Vorkommnisse folgt*«. ¹⁵ Dass kurz zuvor ein DDR-Bürger im Fehmarnbelt Republikflucht begangen hatte, ahnten die Lauscher offenbar nicht. Die Volksmarine der DDR hörte im Kalten Krieg routinemäßig den Funkverkehr der Bundesmarine ab. Schnell erreichte die Nachricht außerdem das Verkehrsministerium in Ostberlin und die Staatssicherheit. Nachdem die NAJADE abgedreht war, folgte die TRITON der VÖLKERFREUNDSCHAFT noch etwa eine Seemeile, dann fuhr auch sie davon.

Auf dem Weg nach Kiel sprach NAJADE-Kommandant Hass kurz mit dem Geretteten. »*Es stellte sich heraus, daß S. nicht annähernd eine Vorstellung von den Risiken seiner Flucht hatte*«, schrieb er später in seinem Bericht. »*Mit der Möglichkeit, in die Propeller zu geraten, hat S. gar nicht gerechnet.*« Und weiter: »*S. wurde von mir darauf aufmerksam gemacht, daß er unter allen Umständen den Anschein einer zufälligen Fluchtgelegenheit wahren müsse.*«¹⁶ Morgens um 4 Uhr traf die NAJADE in Kiel ein. Nachdem das Boot im Marinehafen an der Tirpitzmole festgemacht hatte, wurde die Mannschaft zur Geheimhaltung über den Zwischenfall verpflichtet. Dennoch sprach sich die Kollision schnell herum.

Noch während der Fahrt der VÖLKERFREUNDSCHAFT nach Rostock wurden die Stasi-Kommandostellen in Rostock und das Ministerium in Berlin unterrichtet. Minister Erich Mielke ordnete persönlich eine Untersuchung des Zwischenfalls an. Als die VÖLKERFREUNDSCHAFT um 6.10 Uhr in Warnemünde eintraf, warteten Polizei und Staatssicherheit bereits am Anleger.

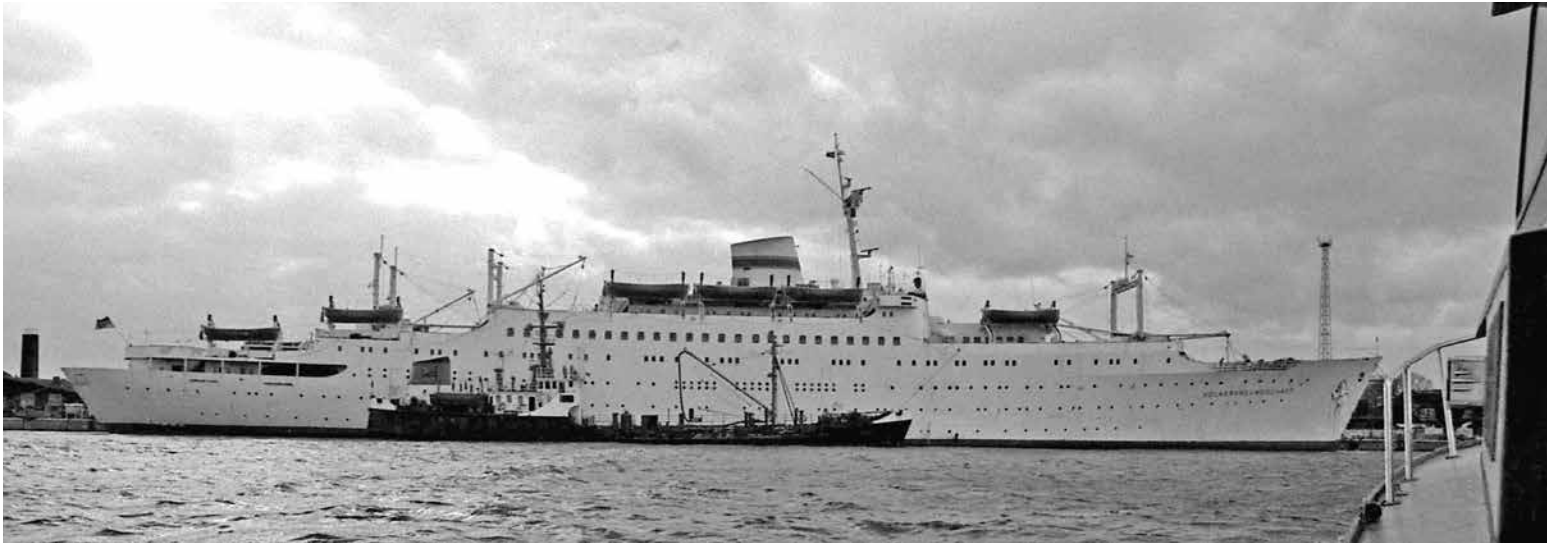
Um 7 Uhr verließen die Passagiere das Schiff. Dass Semmig überfällig war, stellte sich erst heraus, als die Besatzung die Reisedokumente ausgab. Außerdem meldete sich der Mitreisende, ein Berliner, aus Semmigs Zweibettkabine O20. Das Bett nebenan sei leer geblieben, teilte er der Besatzung mit.¹⁷ Er habe seinen Zim-

mergenossen zum letzten Mal gegen 23 Uhr gesehen. Der Chefsteward informierte den Politoffizier, der das Gepäck des Flüchtlings durchsuchte. Die Männer stellten nahezu seinen gesamten persönlichen Besitz sicher, den er zurückgelassen hatte: Hemden, Anzug, Schuhe, Rasierapparat, Fotokamera, eine westdeutsche Seekarte des Fehmarnbelts, eine Uhr sowie einen Marschkompass aus DDR-Produktion, eine Flaggentafel der Bundesmarine sowie Fotos der NAJADE und der TRITON, die offenbar aus Prospekten der Bundeswehr stammten. Bei einer anschließenden Durchsuchung seiner Wohnung hingegen fand die Staatssicherheit keine Hinweise auf Vorbereitungen der Flucht oder auf Verbindungen nach Westdeutschland.

Für den Ersten Wachoffizier, Oberleutnant zur See Wolfgang Jungmann, war die Reise auf der NAJADE sein erstes Bordkommando gewesen. Er hatte die dramatischen Momente, als Semmig sich abseilen wollte, durch sein Nachtglas beobachtet. Angekommen in Kiel, erhielt Jungmann den Auftrag, Semmigs Eltern, die in Elmschenhagen in der Nähe von Kiel eine Gärtnerei betrieben, über dessen geglückte Flucht zu informieren.

»*Der Vater war herzkrank*«, erinnert sich Jungmann. »*Wir mussten ihm alles sehr vorsichtig beibringen.*« Er holte mit einem Dienstwagen die Eltern ab, gegen sechs Uhr trafen sie am Hafen ein. »*An Bord gab es sehr schöne, sehr bewegende Momente. Umarmungen, Tränen. Wir fühlten uns wie Helden*«, erinnert sich Jungmann.¹⁸ Die Eltern hatten Kleidung mitgebracht und begleiteten ihren Sohn zur Passstelle. Sie und der Seelsorger im Hafen wurden auf die Verschwiegenheit hingewiesen.

An der VÖLKERFREUNDSCHAFT blieb eine große Delle zurück, die noch am selben Abend im DDR-Fernsehen zu sehen war. Auch Kapitän Gerhard Thiemann wurde interviewt. Ihn spannte man komplett in die Propaganda der DDR ein. In diesem Zusammenhang ist auch das Interview mit der staatlichen DDR-Nachrichtenagentur



Das Lotsenboot Wels (rechts) auf dem Weg zum Passagierschiff Völkerfreundschaft am Warnemünder Passagierkai, 1988

ADN zu sehen, das am 16. April 1968 im Neuen Deutschland nachzulesen war. »Wir wurden«, so Thiemann hier, »offensichtlich erwartet, denn die westdeutschen Kriegsschiffe belästigten keines der anderen Fahrzeuge, die den Schiffahrtsweg in beiden Richtungen befuhren.« Und weiter: »Wenn friedliche Schifffahrt auf solche Weise gefährdet wird, Leben und Gesundheit von Hunderten Menschen an Bord eines Passagierschiffes derart bedroht werden, glaubt niemand der Bonner Regierung das Gefasel von Menschlichkeit. Diese Piraterie ist ein Glied in der Kette der Provokationen jener Faschisten, die Mörder ermutigen und Kriege planen.«¹⁹

Gegenüber ADN wurde Thiemann noch deutlicher: »So etwas ist mir in meiner 17-jährigen Seefahrt noch nicht begegnet und steht außerhalb jeder Norm«, wird er zitiert. Unter den Reisenden habe helle Empörung geherrscht. Von der Flucht eines Passagiers

war in dem Interview und den ADN-Berichten nicht die Rede. Sie wurde in derselben Ausgabe des Neuen Deutschlands in einem anderen Artikel als »Übernahme eines Feindes« ohne nähere Erläuterung erwähnt.²⁰

Der Historiker Andreas Stirn geht davon aus, dass in diesem Fall das Neue Deutschland zum ersten und einzigen Mal über die Flucht eines DDR-Bürgers von der VÖLKERFREUNDSCHAFT berichtete und dabei die Gelegenheit nutzte, den »vorsätzlichen Piratenakt der westdeutschen Marine« anzuprangern.²¹ ADN verschwieg, dass ein Schiff der Bundeswehr einen Mann aus der eiskalten Ostsee gerettet hatte und deutete sogar an, dass er von der VÖLKERFREUNDSCHAFT geholt worden war. Für die Kollision trage die Bonner Regierung die volle Verantwortung. Offenbar war man sich im Propagandaapparat nicht ganz einig, ob man die »Übernahme ei-



„Najade“ stolz auf Rettungstat

Leverkusener „Patenjungs“ unverletzt
Kommandant: „Wir waren schneller“

VON @-MITARBEITER BERND SONNENBERG

„Wir sind stolz, daß wir das geschafft haben.“ Mit dieser Feststellung kommentierte Leutnant zur See Wolfgang Jungmann, Kommandant des Leverkusener Patenschiffs „Najade“, die spektakuläre Aktion, bei der die Besatzung in der Nacht zum Ostersonntag einen DDR-Flüchtling aus der Ostsee gefischt hat.

DIE „NAJADE“ bei einer früheren Fahrt auf See. Bei der Kollision mit dem DDR-Schiff in der Nacht zum Ostersonntag hat das Lever-

kusener Patenschiff nach Aangabe der Bundeswehr nur geringere Schäden am Bug erlitten.
Foto: Bundesmarine

Meldung zum Vorfall in der Leverkusener Rundschau vom 16. April 1968, archiviert vom Ministerium für Staatssicherheit

nes Feindes« verbreiten wollte oder die Spekulation, Semmig sei »geholt« worden.

Auch die westdeutschen Medien berichteten ausführlich über den Zwischenfall vor Fehmarn. »Lichtzeichen aus dem Bullauge – Rettungsmanöver auf der Ostsee« lautete am 16. April eine Schlagzeile in der Bild-Zeitung.²² In dem Bericht wird der Vorfall vor Fehmarn ganz anders dargestellt. Die Besatzung der NAJADE habe überraschend Lichtzeichen aus einem Bullauge entdeckt und beobachtet, wie sich ein Mann an einem Tau aus dem Fenster hangelte und sich fallen ließ. »Hart Steuerbord, rettet den Mann!«, sollte der Kommandant, Kapitänleutnant Hass, befohlen haben. Bei der Aktion sei es laut Bild zu einer leichten Kollision gekommen, die VÖLKERFREUNDSCHAFT habe ihre Reise mit voller Fahrt fortgesetzt. »Und Pankow erhebt schärfsten Pro-

test gegen den Rammstoß und den Piratenakt der westdeutschen Kriegsmarine«, heißt es am Ende des Berichts. Die Bezeichnung Pankow wurde jahrzehntelang als herabwürdigendes Synonym für die DDR-Regierung verwendet.

Das Hamburger Abendblatt schrieb am 16. April 1968 unter der Überschrift »Flüchtling sprang in die eiskalte Ostsee« von einer »routinemäßigen Patrouillenfahrt der westdeutschen Marineschiffe« und von einem »schlanken Mann«, der sich an einer Leine aus dem Bullauge abseilte.²³ In anderen Berichten ist von einem untersetzten Mann die Rede. Er habe nach der Ankunft im Westen um Asyl gebeten. Tatsächlich war es gar nicht erforderlich, dass DDR-Bürger in der Bundesrepublik um Asyl bitten mussten.

Die B.Z. vom selben Tag schrieb: »Zonen-Flüchtling aus der Ostsee gefischt«. Das Nachrichtenmagazin Der Spiegel zitierte einen

Sprecher des Kommandos Küste des Bundesgrenzschutzes, der berichtete, zwischen dem Mauerbau und dem Jahr 1968 hätten etwa 1 000 Menschen versucht, übers Meer in die Bundesrepublik, nach Dänemark oder Schweden zu kommen.²⁴

RIAS, Deutschlandfunk und der Sender Freies Berlin (SFB) widmeten sich ebenfalls ausführlich der spektakulären Flucht auf der Ostsee. Demnach sollte es sich bei Manfred Semmig um einen selbstständigen Landwirt handeln, der sich ohne Erfolg gegen die Kollektivierung eines Agrarbetriebs gewehrt hätte. Immer wieder habe er vergeblich versucht, zu seinen Eltern in die Bundesrepublik überzusiedeln. Eigentlich hätte er sich mit einer Wäscheleine abseilen wollen, doch der Versuch sei gescheitert.

Dem Rundfunkreporter Klaus Peters war es am 16. April gelungen, Semmig für die Sendung »Deutschlandecho« des Deutschlandfunks und für das »Echo am Morgen« des SFB zu befragen. Die Abteilung Information des Staatlichen Rundfunkkomitees der DDR dokumentierte das Gespräch und stellte es der Stasi zur Verfügung, die das Material als vertraulich einstufte. In dem Interview berichtete Semmig von seinen jahrelangen erfolglosen Versuchen, aus der DDR auszureisen, und von der Enteignung des großväterlichen Betriebs, den er geerbt hatte.²⁵ Offenbar sprach der einstige DDR-Bürger mit stark sächsischem Dialekt. Dabei kam es zu einem Missverständnis mit dem Reporter über seinen Namen. In den Niederschriften wird Semmig stets als »Herr Sämisch« angesprochen. Über den Grund seines Sturzes in die See sagte er dem Deutschlandfunk: »Das war eine ganz neue Wäscheleine, die hatte ich mir in Rostock gekauft. Und ich hing ja noch gar nicht richtig dran, da riss sie schon – also das war Spitzenqualität, würde ich sagen.«²⁶

In der Rundschau zitierte der Sender am 17. April eine ADN-Meldung über eine Note des DDR-Außenministeriums an Bundesaußenminister Willy Brandt und sprach von einem »traurigen Zeitdokument«. Hierin war von einem »Anschlag« auf das Schiff und

der »Übernahme eines Feindes« sowie von einem »vorsätzlichen Piratenakt« die Rede. Der Zwischenfall stelle einen groben Bruch des Völkerrechts dar, hieß es in der Note. Die DDR fordere die Bundesrepublik auf, eine Wiederholung zu verhindern. Die Verantwortlichen müssten strafrechtliche Konsequenzen erwarten. Staatschef Walter Ulbricht hatte die scharfe Protestnote genehmigt.²⁷ Die Rundschau kommentierte die Einlassungen aus Ostberlin so: »Nach der sowjetzonalen Note könnte man den Eindruck haben, daß ein im Wasser treibender Feind der Rettung nicht bedürfe.«²⁸

Politisch führte die Kollision zu erheblichem Streit zwischen beiden deutschen Staaten. Der Ministerrat der DDR befasste sich mit dem Zwischenfall und erhielt einen umfassenden Bericht inklusive aller Zeugenaussagen. In dem Schreiben des stellvertretenden Verkehrsministers Horst Schlimper für den Rat hieß der Flüchtige »Manfred Simmig«, er sei ledig und habe in Zschaitz gelebt. Spuren der Flucht seien an Bord nicht gefunden worden. Als Beruf Semmigs gab Schlimper »Kraftfahrer bei der Privatfirma Rosßberg in Döbeln (Limonadenfabrik)« an.²⁹

Das bundesdeutsche Verteidigungsministerium vermied es, auf die vehementen Angriffe aus der DDR in ähnlicher Weise zu reagieren und wiederholte auch in den Tagen nach Ostern, dass die Marine bei einer Routinefahrt zufällig einen Flüchtling entdeckt und gerettet hätte. Zumindest in Grenznähe war damit über die Westmedien diese Nachricht auch in der DDR bekannt. Die propagandistisch übertriebenen Meldungen von einem Angriff auf die VÖLKERFREUNDSCHAFT bewerteten die westdeutschen Medien gleichfalls deutlich anders und wiesen darauf hin, dass die NAJADE mit ihrer Wasserverdrängung von 650 Tonnen einem Schiff mit einer Verdrängung von 12500 Tonnen bei einer Kollision kaum ernsthaften Schaden zufügen könne.³⁰

Intern reagierte das Marinekommando der Bundesrepublik hingegen verärgert auf die Kollision. Die erhoffte Belobigung der

Großeltern in Zschaitz unter, die einen 38 Hektar großen Betrieb führten. Dort arbeitete er nach seiner Ausbildung und übernahm 1953 nach dem Tod des Großvaters den Hof. 1958 wurde auch dieser Besitz enteignet. Damit hatte Manfred Semmig zum zweiten Mal Grund und Boden an den Staat verloren. Seine Versuche, auf dem ehemaligen Gut in Zschaitz einen Arbeitsplatz zu finden, scheiterten, sodass er 1961 eine Stelle als Kraftfahrer antrat.

Zwischen 1961 und 1968 beantragte Semmig 16 Auslandsreisen. Die Ziele waren Rumänien, die ČSSR, Bulgarien, Ungarn, die UdSSR und China. Drei Anträge lehnte die Kreisdienststelle Döbeln der Staatssicherheit ab: zweimal mit dem Ziel China und einmal für eine Fahrt in die Sowjetunion. Die Reisen bezahlte er laut Ermittlungen der Staatssicherheit stets von erspartem Geld.³⁴

Am 10. Oktober 1963 hatte Semmig erstmals eine Eingabe für den Rat des Kreises Döbeln, Abteilung Inneres, geschrieben und darin seine offizielle Ausreise verlangt. Als Begründung gab er an, »daß er von den zuständigen örtlichen Staatsorganen in der Zeit, als er seinen Betrieb noch selber führte und auch danach schikaniert worden sei und deshalb nicht mehr länger in der DDR leben wolle«, heißt es in einem Bericht der Staatssicherheit. An seinem Wohnort sei er als Nichtwähler aufgefallen.³⁵ Nach der Ablehnung dieser Eingabe habe sich Semmig an die Abteilung Inneres beim Rat des Bezirks Leipzig gewandt und offen seine »Gegnerschaft zur DDR« erklärt. 1966 beantragte er erneut die Ausreise.

»Politische Einstellung und gesellschaftliche Arbeit im Wohngebiet und auf der Arbeitsstelle sind negativ«, hieß es dazu in einer Beurteilung Semmigs durch die Kreisdienststelle der Staatssicherheit in Döbeln. Der Mann habe sich bis 1961 oft in Westberlin aufgehalten. Er lehne die sozialistische Entwicklung ab. Bekannt sei außerdem, dass er Verwandtschaft im Westen hätte.

Semmig ging nach der mehrfachen Ablehnung seiner Ausreise daran, langfristig seine Flucht vorzubereiten. 1967 begann er, in Döbeln Schwimmunterricht zu nehmen und schwamm regelmäßig längere Strecken. Im selben Jahr traf er sich heimlich mit seinen Eltern auf der Leipziger Frühjahrsmesse und berichtete seinem Vater von den Fluchtideen mit der VÖLKERFREUNDSCHAFT.³⁶ Offenbar war es nicht das erste Treffen, bei dem es um die Flucht ging. Die Mutter hatte für ihren Sohn ein Foto der THETIS im Gepäck, einem baugleichen Schwesterschiff von NAJADE und TRITON. Nach Hause in die Bundesrepublik zurückgekehrt, vertraute sich die Familie einem Verwandten an: einem Kapitän zur See der Bundeswehr.³⁷ Vermutlich war es dieser hochrangige Offizier, der die Flucht eines Familienmitglieds aus der DDR mit so hohem Aufwand dann möglich machte.

Trotz der negativen Beurteilungen gelang es Semmig im Frühjahr 1968, einen Urlaub mit der VÖLKERFREUNDSCHAFT zu buchen. Vermutlich war es nur durch eine fast unglaubliche Panne möglich, dass die Reise nach Kuba von den DDR-Behörden trotz Semmigs Verhaltens nicht abgelehnt wurde. Die Bezirksverwaltung Leipzig hatte hierzu ein Schreiben erhalten. »Zeitpunkt der Ablehnung zu kurz«, hieß es später in einem Vermerk nach der gelungenen Flucht.³⁸ Die Fahrt nach Kuba, die mit seiner Flucht in die Bundesrepublik endete, kostete 3500 Mark. Zunächst hatte Semmig sich bei der Zweigstelle des Reisebüros der DDR in Döbeln für eine Reise, die 1800 Mark kosten sollte, interessiert.

Semmig war anscheinend durch die engen Maschen des Systems gerutscht, obwohl die »Politisch-operative Absicherung der Schiffstouristik« durch die Staatssicherheit erfolgte. Die für Passkontrolle, Reise- und Touristenverkehr zuständige Hauptabteilung VI erfasste penibel alle Passagiere und führte genaue Statistiken – allerdings zum eigenen Verdruss offenbar erst nachträglich.