

Leinen los!

von Guenter G. Rodewald

GEDÄCHTNISÜBUNGEN



Im März gab das *Deutsche Schiffahrtsmuseum Bremerhaven* mit Stolz die Schenkung eines Konvoluts von zwei Filmrollen bekannt, die vier Jahrzehnte lang unentdeckt und verborgen auf dem Dachboden des ehemaligen Bremerhavener Schiffahrtsagenten Jochen Kienast geschlummert hatten. Sie enthalten überraschendes Filmmaterial von Ansichten der *SS United States* und zeigen das damalige Leben an Bord des Oceanliners, der bereits bei seiner Jungfernfahrt im Juli 1952 von seinem Heimathafen New York nach Europa, genauer nach Southampton, das heißbegehrte *Blaue Band* (*The Blue Riband of the Atlantic*) gewann. (Link: <https://bit.ly/4b7LJd6>)

Diese Auszeichnung existierte seit den 1860er Jahren. Transatlantische Reedereien hatten sie sich zu Publizitätszwecken einfallen lassen. Sie galt als Siegetrophäe der Passagierschiffe, die die Transatlantik-Route als schnellste bewältigt hatten. In drei Tagen, zehn Stunden und 40 Minuten erreichte die *United States* die Alte Welt. Danach schaffte es auf dieser Route kein Passagierschiff schneller. Damit hatte sie die bisherige Bestleistung überholt, die die *Queen Mary* ihren Rekord immerhin ganze 15 Jahre und elf Monate lang verteidigen konnte.

Die Filmrollen zeigen das mondäne Leben an Bord, in den Salons und Kabinen des seinerzeit modernsten und luxuriösesten Atlantik-Cruisers. Ziemlich weit hinter ihm lagen die Zeiten, als auf diesen Linien – zumindest in ostwestlicher Richtung – Millionen von Auswanderern den unbekanntesten Weg in die Neue Welt und in eine ungewisse Zukunft riskierten. Und all das unter erbärmlichen Transferbedingungen und zu hybriden Kosten, die für die Passagen aufzubringen waren.

Mit der *United States* war ich als ‚Piefke‘ sogar in greifbarer Nähe vertraut: einer meiner älteren Brüder war leidenschaftlicher Fan der legendären papiernen ‚Wilhelmshavener Modellbaubogen‘. So stand unser gemeinschaftliches Jungenzimmer voll von seinen mit UHU-Alleskleber zusammengehaltenen Schiffsmodellen, alle im Maßstab 1:250. Manche Miniaturen, die Flieger – ich erinnere mich an die zivile Version der Junkers 52/3m, allerdings waren auch militärische Flugkörper darunter – kolonisierten, an durchsichtigen Nylonfäden an der Decke hängend, den Flugraum unseres Mansardenzimmers.

Ich liebte es, meinem Bruder dabei zuzusehen, wie er mit seiner geduldigen Geschicklichkeit und Talent für solch feine Konstruktionen vermochte, aus den bunt mit den Details der Objekte bedruckten DIN-A3-Bögen die allerkleinsten

Details herauszuziselieren und sie mit Fingerspitzengefühl zusammenzufügen. Immerhin bestand das Modell der *United States* aus 15 solcher Bögen, um am Ende zu einem Modell von einer Länge von 121 Zentimetern Länge zu wachsen. Immerhin trug dieser Modellbausatz bei der Angabe des Schwierigkeitsgrads das Prädikat *sehr schwierig/very difficult*.

Mein Bruder erlaubte mir sogar, mit seiner in so großer Hingabe konstruierten Schiffsflotte zu spielen. Da es in seiner Sammlung alle Typen von Wasserfahrzeugen gab, vom Hochseeschlepper über Frachtschiffe und aber auch dem immerhin 100 cm langen Modell des Mai 1941 mit um die 2000 Mann versunkenen Schlachtschiff *Bismarck*, bis eben hin zur *United States*, waren alle möglichen Spielideen, die meine Phantasien zuließen, kriegerische wie friedvolle, auf dem Zimmerteppich realisierbar.

Unvergesslich blieb mir aber in gleichem Ausmaß das Ende dieser Flotten: irgendwann hatte für meinen Bruder die Begeisterung für dieses Hobby ein Ende. Er beschloss, sich von all den Fliegern und Dampfern, zivilen wie militärischen, zu trennen. Gemeinsam entschieden wir uns, die Modelle auf möglichst spektakuläre untergehen, beziehungsweise abstürzen zu lassen.

Wir trugen alle Modelle in den Hof hinter unserer Wohnung, übergossen sie alle mit Feuerzeugbenzin und zündeten einen Flieger und einen Dampfer nach dem anderen an. Den Feueranschlag auf die *United States* hoben wir uns bis an das Ende unserer Vernichtungsaktion auf. Noch heute steigt mir bei der Schilderung dieser Apokalypse der Geruch des brennenden, mittlerweile recht vollgestaubten Kartons und der Unmengen von verklebtem UHU in die Nase. Am Ende blieb von dem spektakulären Wilhelmshavener Ensemble nur ein Berg Asche über.

So ging unsere *époque en miniature* zu Ende. Hoffen wir, dass es der *United States* besser ergeht. Heute liegt sie im Hafen von Philadelphia, rostet dort vor sich hin, während die Initiative *SS United States Conservancy* nach Möglichkeiten sucht, ihr einen würdigen neuen Daseinsabschnitt zu verschaffen. Das hätten sie und Bremerhavens Columbuskaje verdient, an der sie immerhin insgesamt 167-mal festgemacht hat.

Im Juli wird im Bremerhavener Schiffahrtsmuseum eine neue Ausstellung eröffnet: *Schiffswelten – Der Ozean und wir*, da wird dann auch ein mehrere Meter langes Modell der *United States* zu sehen sein.