





+++ 14° 43' S, 175° 32' O

+++ IM PAZIFIK, DREI TAGESREISEN VOR SYDNEY

+++ FRACHTER »MS COLUMBUS VIRGINIA«

+++ 23. MÄRZ 1980

39

TAIFUN

Mit wachsender Verzweiflung sucht man an Bord des Frachters einen Seemann. Als das Schiff nach der Sturmreise in Sydney einläuft, erscheint ein Bruder des Vermissten – und äußert einen schlimmen Verdacht. NIELS CALLSEN gerät in polizeiliche Ermittlungen, die selbst im heimischen Buxtehude für Aufregung sorgen.

Ein Taifun zieht auf und ein Seemann ist verschwunden. Ich stehe auf der Brücke des Frachters *Columbus Virginia*, habe Generalalarm ausgelöst, den Ausguck mehrfach besetzen lassen und fahre einen Suchkurs. Der Wind und die Dünung, die Boten des Wirbelsturms, sie werden stärker, es regnet und die Sicht ist schlecht, aber wir werden ein Planquadrat, das ich anhand der letzten Positionen und der Windrichtung festgelegt habe, systematisch abfahren. Meine Hoffnung, den Seemann in der Weite des Pazifiks wiederzufinden, ist gering. In seiner Kammer haben wir ein Stück Papier gefunden, herausgerissen aus einem Schulheft, darauf einige krakelige Zeilen. Es ist eine Art Abschiedsbrief:

»Verzeih, aber ich möchte aus dem Leben scheiden. Übergebet meine Habseligkeiten meiner Mutter. Meine Gedanken sind bei Gott.«

Mit Containern an Bord befinden wir uns auf dem Weg von Long Beach in Kalifornien nach Australien, auf einer langen Reise quer über den Pazifik. Um die Monotonie des Alltags zu durchbrechen, erlaubte ich der Mannschaft, ein Grillfest auf dem Schwimmbaddeck zu feiern, im Stile eines argentinischen Asado. Christoph Müller, so heißt der Seemann, den wir nun mit zunehmender Hilflosigkeit suchen, übernahm die Rolle des Barkeepers. Er ist ein unauffälliger Mann, Ende 20, aus dem Allgäu, auf seiner zweiten Reise mit diesem Schiff,

offiziell ein Decksmann, doch weil er fleißig und gut arbeitet, habe ich mit ihm vereinbart, dass er die Heuer eines Matrosen bekommt und nach seiner Rückkehr die Seemannsschule in Bremen besuchen wird.

Unsere Steakparty war unterbrochen worden, als die Seewache den Abschuss einer grünen Leuchtkugel beobachtete, offenbar handelte es sich um einen Notfall auf einem Fischdampfer. Für eine Stunde änderten wir den Kurs und beteiligten uns an einer Suchaktion, was die Stimmung drückte. Ich zog mich nach dem Essen früh in meine Kabine zurück und hatte mich bereits hingelegt, als es an der Tür klopfte: Müller fragte mich, ob er den Barbetrieb schließen könnte, was ich bejahte. Eine Viertelstunde später meldete er sich erneut, mit einer Art Kapitänsmütze auf dem Kopf, und wollte mir zwei Bücher bringen. »Kommen Sie morgen wieder, wenn es was zu besprechen gibt«, brummte ich, »ich will jetzt schlafen.«

Was danach geschah, erfahre ich aus Gesprächen mit anderen Matrosen, die ich auf die Brücke bestelle: Nachdem sie das Schwimmbaddeck aufgeräumt hatten, trafen sich Müller und vier andere in einer Matrosenkammer, tranken Bier und diskutierten über verschiedene Dinge. Als Müller in seine Kabine ging, um zwei christliche Bücher zu holen, und die Themen Religion und »lange Haare« aufkamen, gerieten die Seeleute miteinander in Streit. Alkohol spielte mit Sicherheit auch eine Rolle und als man um kurz vor vier Uhr auseinanderging, schien Müller ziemlich berauscht zu sein. Worüber sich aber niemand Gedanken machte, zumal er am nächsten Tag, einem Sonntag, frei hatte.

In den nächsten 24 Stunden wurde Müller nicht gesehen, was kaum erstaunlich war, denn das Schiff ist weitläufig, 156 Meter lang, ein moderner Frachter mit Einzelkabinen, auch für die Besatzung; wer frei hat, nimmt die Mahlzeiten nicht unbedingt mit den anderen in der Messe ein. Müllers Verschwinden bemerkte man erst am 25. März (wir übersprangen kalendarisch einen Tag, als wir die Datumsgrenze querten). Gegen halb vier Uhr sollte er zum Wachantritt geweckt werden, aber er war weder in seiner Kammer noch in den Messen zu finden. Am 25. März um 3.55 Uhr, auf Position

14° 43' Süd und 175° 32' Ost, gilt er offiziell als vermisst. Suchtrupps eilen vergeblich durchs Schiff.

Es ist bedrückend, aufs Meer zu starren in der Hoffnung, einen bunten Stofffetzen oder irgendetwas zu entdecken. Mit jeder Stunde, die vergeht, verschlechtern sich Müllers Überlebenschancen. Eine Rettungsweste fehlt in den Kisten, das hat die Suchaktion an Bord ergeben; die Lufttemperatur beträgt 28 Grad und das Wasser ist 30 Grad warm, was es ihm rechnerisch ermöglicht, knapp 50 Stunden zu überleben. Sofern ihn kein Hai entdeckt und sofern der Taifun nicht schneller auf uns zuzieht. 13 Seemeilen entfernt von der errechneten Position, auf der sich unser Frachter befand, als Müller zuletzt gesehen wurde, liegt ein kleines Eiland, das zu den Tuvalu-Inseln gehört. Könnte er es dorthin mit viel Glück schaffen? Aber solche Überlegungen sind eher Rettungsinselfür die eigene Hoffnung.

Das Schiff stampft stark in einer hohen Dünung; einige Windseen sind so hoch, dass sie über die Container und gegen die Aufbauten schlagen. Nachts schalten wir die Scheinwerfer in den Brückennocken ein und starren mit unseren Ferngläsern hinaus, suchen in der grauen Sturmworld nach einem Lebenszeichen, immer auf der eingezeichneten Route, die mein Suchparallelogramm vorgibt. Am 26. März ziehe ich gegen acht Uhr den Ausguck vom Vordeck ab, weil es für den Mann zu gefährlich wird. Der Wind weht mit Stärke neun und mehr. Heftiger Regen prasselt gegen die Scheiben.

Um 14.43 Uhr meldet der Ausguck: »Da ist etwas! Steuerbord voraus!« Doch nach der nächsten Welle erkennen wir, dass es sich um die weißen und grünen Kugeln eines abgerissenen Fischernetzes handelt.

Draußen wird es dunkel und es hat keinen Sinn mehr, die Suche fortzusetzen. 62 Stunden sind seit seinem Verschwinden vergangen. Das Wetter verschlechtert sich weiter und wir sollten nun Abstand zum Taifun gewinnen. Wir gehen auf Kurs Sydney. Der Ausguck bleibt doppelt besetzt, für den Fall, dass ein Wunder geschieht. Mit Telegrammen informiere ich erneut die Reederei und die Behörden über den Abbruch der Suche und ziehe mich in meine Kabine zurück, um einen der schwierigsten Briefe meines Lebens zu schrei-

ben. Ich drücke der Mutter des Vermissten im Namen der Mannschaft mein Beileid aus und kündige an, dass wir die Flagge in den nächsten Häfen auf halbmast setzen werden.

Kurz bevor wir am 31. März in Sydney einlaufen, erhalte ich ein Telegramm der Reederei aus Hamburg: Niemand darf die *Columbus Virginia* verlassen, bis Polizisten und Mitarbeiter des deutschen Generalkonsulats eintreffen. Neben den Beamten, einer trägt Uniform, drei sind in Zivil gekleidet, kommt ein junger Mann an Bord, der sich als Bruder des Verschollenen vorstellt. Er hatte sofort einen Flug nach Australien gebucht, als er vom Verschwinden seines Bruders erfuhr. Wir gehen in die Offiziersmesse, wo ich kondoliere und ihm den abgerissenen Zettel zeige, den wir in der Kabine fanden. Er betrachtet ihn lange, dann sagt er:

»Kapitän, das ist nicht die Schrift von Christoph.«

Er mag nicht glauben, dass sein Bruder Selbstmord beging. Als wir in Müllers Kammer kommen – die ich sofort nach der Vermisstenmeldung hatte versiegeln lassen –, finden wir kein Geld, sondern nur einige Münzen. Müllers Bruder ist nun überzeugt, dass sich ein Verbrechen ereignet hat. Ich versuche, dem aufgeregten Mann zu erklären, dass Geld an Bord eines Schiffes nicht nötig ist, weil man Zigaretten oder Schokolade in Listen anschreiben lässt, aber ich spüre, dass er meine Schilderung nicht annehmen will. »Vielleicht ist es seine Art, mit dem Verlust fertig zu werden«, denke ich. Die Polizisten beginnen mit der Spurensuche und vernehmen die Besatzung. Routine, nach solch einem Unglücksfall.

Einen Mann auf See zu verlieren, unter welchen Umständen auch immer, ist schwer für einen Kapitän. Doch ich weiß, dass ich die Ereignisse nicht verhindern oder beeinflussen konnte. Ein halbes Jahr später, als ich gerade daheim bei meiner Familie bin, kehrt die Erinnerung in einem amtlichen Schreiben zurück, das wir nach einem Ausflug im Briefkasten unseres Hauses finden.

»Herr Niels Callsen! Sie möchten sich bei der Kripo im Hamburger Hafen fernmündlich melden. Es ist sehr wichtig!«, schreibt mir ein Beamter des Reviers Buxtehude. Ich wundere mich, wähle die angegebene Rufnummer und erfahre, dass die Kripo neue Ermittlungen

aufgenommen hat. Müllers Bruder hat Anzeige gegen Unbekannt erstattet wegen »des Verdachts eines nicht natürlichen Todes«.

Man holt mich ab, zu einer Vernehmung auf der Wache in Hamburg. Weil sich Polizeiwagen sonst selten in unser Viertel verirren, einer ruhigen Wohngegend am Rande der idyllischen Kleinstadt Buxtehude, freuen sich unsere Nachbarn über ein Tuschelthema. »Liegt gegen Ihren Mann etwas vor?«, erkundigt sich eine Dame aus unserer Straße bei meiner Frau und klingt ehrlich besorgt. Zu den heiteren Momenten gehört auch, als mein Sohn und andere Kinder aus der Nachbarschaft im Peterwagen Probe sitzen dürfen, aber angenehm ist mir der Polizeibesuch nicht. Nach knapp einem Jahr werden die Ermittlungen mangels jedes Hinweises auf ein Verbrechen eingestellt; das Hamburger Seeamt kommt zu dem Urteil, dass mir als Kapitän und der übrigen Besatzung kein Vorwurf zu machen ist. Meine Betroffenheit darüber, dass sich ein junger Matrose, dem viele Wege offenstanden, selbst das Leben nahm, diese Ratlosigkeit beschäftigt mich noch, als ich lange wieder auf See bin.



Kapitän Niels Callsen, 1941 in Hamburg geboren, kam durch die Erzählungen von »Tante Schlegelmilch« zur Seefahrt. Die Mutter der Thüringer Familie, in die man ihn als Jungen nach den Bombenangriffen auf die Hansestadt einquartiert hatte, erzählte ihm von Seereisen über den Atlantik. »Ich saß auf der Treppe und musste rudern«, erinnert sich Callsen. 1956 begann er die Seefahrt und heuerte ein Jahr später als Decksjunge auf dem Frachter *Ravensberg* an. 1975 übernahm er sein erstes Kommando als Kapitän. Callsen fuhr bis zu seiner Pensionierung fast 53 Jahre lang für die Reederei Hamburg-Süd zur See, so lange wie bisher kein anderer Seemann der Reedereigruppe. Der Familienvater, der 2004 seine Frau verlor, lebt mit seinen vier Söhnen (einer ist Seemann) in Buxtehude, Niedersachsen.