

An der Gliencker Brücke fährt ein Dampfer vor, am Bug die Fahne der Weißen Flotte Potsdam. Es ist heiß, die Passagiere nehmen kaum Notiz von der „Vineta“, die sie gerade rauschend passieren. Nur der Schiffsführer schaut rüber, zückt sein Smartphone und fotografiert.

Er hat offenbar erkannt, wer ihm da entgegenkommt. Das Schiff, zu dessen Taufe einst Markus Wolf geladen wurde. Über dessen Deck Erich Honecker schritt, Libyens Machthaber Muammar al Gaddafi, Nicaraguas Revolutionsführer Daniel Ortega und Assad der Ältere. In dessen Sitzpolstern achtern es sich Erich Mielke bequem machte.

Das Schiff, das einst den stolzen Titel Staatsyacht führte und dafür am Ende dieser Ära mit Urin befleckt wurde. Das man danach herumreichte, wie einen Gegenstand, der zu nichts richtig nutzt ist. In Spandau verbrachte die „Vineta“ das zurückliegende Jahr regungslos an einer Kaimauer, nun durchmisst sie die Havelseen in Richtung Teltowkanal. Nach jahrzehntelanger Odyssee ist sie zurück auf Berliner Gewässern. Wolfgang Schulze sagt: „Weil wir gute Arbeit geleistet haben.“

An 380 Wasserfahrzeugen baute er mit, sagt Schulze ohne nachdenken zu müssen, Schubschiffe, Grenzboote, Fahrgastschiffe. Schulze, 69 Jahre alt, gelernter Schiffsbetriebsmeister, ist einer der vielen Lebensabschnittsgefährten der „Vineta“. Niemand ging mit ihr eine längere Beziehung ein, weshalb keiner die ganze Geschichte erzählen kann. Die muss man Stück für Stück zusammensetzen, dafür in die Archive eintauchen, vor allem in das der Stasi.

Die „Vineta“: weiß, 35 Meter lang, ein Sonnendeck, das mehreren Bankreihen Platz bietet. Drinnen liegt im Salon noch ein schwacher Dunst von Wofasept in der Luft, das Putzmittel, dessen Geruch charakteristisch war für praktisch alle öffentlichen Gebäude der DDR. Die Holztafelung an den Wänden sieht edler aus als bei Fahrgastschiffen jenes Alters üblich – die „Vineta“ lief 1974 im Südosten Ost-Berlins, im VEB Yachtwerft am Köpenicker Ufer der Dahme vom Stapel.

Getauft wurde sie am 1. Oktober des Jahres auf den Namen „A. Köbis“. Die dabei zerbrochene Sektflasche aus Rumänien hängt noch an einem Brett in einer der Kabinen im Unterdeck. So ist es maritimer Brauch: Verschwindet die Flasche von der Schiffstafel, ruft das den Klabauertermann auf den Plan. „A.“ stand für Albin – Albin Köbis war der Name eines Matrosen, der 1917 im Ersten Weltkrieg als Rädelführer wegen Meuterei und Rebellion erschossen wurde. Die DDR ehrte ihn als frühen Revolutionär.

Wolfgang Schulze kennt die „A. Köbis“ länger als jeder andere an Bord. Er arbeitete 1974 im VEB Yachtwerft. Damals war er 25. Im Sommer jenes Jahres schraubte er an der Hydraulik und den Generatoren unten im Maschinenraum. „Es war schweineheiß“, erinnert er sich an seinen Arbeitsplatz, den er nicht ohne Weiteres betreten durfte. Die „A. Köbis“ war auf dem Werftgelände ringsum durch einen Zaun gesichert. Wer den Wachtposten passieren wollte, musste einen speziellen Ausweis vorzeigen.

Im Archiv der Yachtwerft finden sich zur „A. Köbis“ nur einige wenige Angaben, und die sind irreführend. Die Stasi zog seinerzeit alle Unterlagen ein. Sie war es, die jeden Baufortschritt beobachtete. Es waren ihre Taucher, die den Schiffsboden regelmäßig kontrollierten. Sie stellte die Besatzung, die Stewards, die dort servierten, ebenso wie den Mann am Ruder.

Im April 1974 hatte das Büro des DDR-Ministerrats ein Anliegen: „Werter Genosse Wolf“, heißt es in einem Brief mit dem MfS-Aktenzeichen HA PS Nr. 6371, „ich bitte Sie in Ihrer Eigenschaft als Reeder an den Feierlichkeiten zum Stapellauf teilzunehmen.“ Mit Reeder war Generalmajor Markus Wolf gemeint, 1974 Chef des Auslandsgeheimdienstes der DDR, der Mann, von dem es damals im Westen nur ein einziges unscharfes Foto gab.

Den größten Teil des Hauptsalons nimmt ein Konferenztisch ein. In Größe und Form entspricht das Möbel jenem, an dem Erich Honecker Hafiz al Assad gegenüber saß, dem Vater des jetzigen syrischen Diktators. Im Moment sitzt daran Stefan Grosenik, 39 Jahre alt, groß, ein wenig schlaksig, Jeans und T-Shirt. Grosenik ist Chef der Segelschule Flux Ahoi und seit einem knappen halben Jahr Besitzer der „Vineta“. Sein Plan: Das Schiff soll schwimmendes Hauptquartier seiner Schule sein, an diesem Tisch wird die Theorie gelehrt.

Grosenik bringt das Schiff zur Spree nach Alt-Treptow, gleich gegenüber von der Zentrale der Stern- und Kreis-Schiffahrt soll es liegen. Er ist der bislang letzte in einer Reihe von Eignern. Der erste war der Ministerrat der DDR, so steht es in den Schiffspapieren. Tatsächlich hatte aber auch dieses mächtige Gremium nicht die Kontrolle über die „A. Köbis“. Auch nicht Erich Honecker, der sie als offizielle Staatsyacht der DDR nutzte. Es war das MfS, das die Regeln vorgab.

Staatsgäste schipperten mit der Köbis über die Berliner Gewässer, die bevor-



Am alten Arbeitsplatz. 1974 hat Wolfgang Schulze das Schiff mitgebaut. Nun kletterte er wieder in den Maschinenraum.

Foto: Andreas Austilat

## Klar zur Wende

Über ihr Deck schritten Erich Honecker und Muammar al Gaddafi. Bald darauf begann ihre Odyssee. Nach Jahrzehnten kehrt die ehemalige Staatsyacht der DDR nun in Berliner Gewässer zurück

VON ANDREAS AUSTILAT



Mit allen Wassern.

Erich Honecker lud 1978 Libyens Diktator Gaddafi zur Dampferfahrt (links). Stasi-Minister Erich Mielke machte es sich auf der „A. Köbis“ mit Geheimdienstkollegen gemütlich (links unten). Heute liegt das Schiff als „Vineta“ in Alt-Treptow, neuer Eigner ist Stefan Grosenik (unten).

Fotos: BStU (2), Grosenik, Austilat



zugte Route startete ab Karolinenhof am Köpenick herum in den Müggelsee und durch den Gosener Kanal an Schmöckwitz vorbei zurück, eine Tour von zweieinhalb Stunden. Dabei empfing Erich Honecker 1978 Gaddafi an Bord und bedankte sich bei der Gelegenheit für einen 250-Millionen-Dollar-Kredit. Im gleichen Jahr machte Hafiz al Assad „die Rundfahrt auf den Berliner Seen“, wie das „Neue Deutschland“ schrieb, und zwar in „aufgeschlossener und herzlicher Atmosphäre“ im Schiffssalon. Später fuhr Finnlands Urho Kekkonen mit Honecker die gleiche Runde, sowie Österreichs Franz Vranitzky. Beschworen wurde „die friedliche Koexistenz“, wie es anderntags in den Ost-Berliner Zeitungen hieß. Für private Spritztouren nutzte Honecker das Schiff nie.

Die Maschinen des Schiffes, zwei 178-PS-Diesels, lieferte die MAN aus dem damaligen Westdeutschland. Bedauerlicherweise unterließ der Deutrans, jenem DDR-Monopolisten, der für den sensiblen, grenzüberschreitenden Verkehr zuständig war, beim Transport eine Pann-

Eines der Aggregate fiel vom Gabelstapler, wurde dabei beschädigt. Auch das andere war defekt.

Oberstleutnant Matter, damals Chef der Abteilung IV in der Hauptabteilung Personenschutz, machte Meldung, sein Schreiben listete 18 registrierte Schäden auf – vom verbogenen Entlüftungsventil bis zur gebrochenen Ölumpumpe. Der Ministerrat sei sofort zu verständigt, die Schuld der DDR-Spedition war eindeutig. Matters Schlussatz: „Ich bitte um die Einleitung geeigneter Maßnahmen“, liest sich wie eine Drohung.

Eine Ersatzmaschine war so schnell nicht aufzutreiben. Also musste auf das Angebot der MAN zurückgegriffen werden. Ein Monteur aus West-Berlin erhielt Zugang in den innersten Sicherheitsbereich, um die verbogenen Teile zu richten, misstrauisch beugte von der Stasi.

Nach einem bestimmten Schema versiegelten Stasimitarbeiter die Schrauben an den Lampenfassungen, den Lautsprecherblenden, an der Holztafelung. „Die hatten Angst, dass entweder jemand etwas beiseite schaffen konnte“, sagt Wolfgang

Schulze. Oder umgekehrt etwas hineinschuggelte, was da nicht hingehörte.

Anfangs zwei, später acht Tage im Voraus musste der Stasi angezeigt werden, wenn die „A. Köbis“ auslaufen sollte, stets begleitet von mehreren Booten, die einen vorher festgelegten Konvoi bildeten. Und wenn das Schiff mal nicht unterwegs war, lag es auf dem Gelände der Wasserschutzpolizei am Baumschulenbergweg, nicht weit vom ehemaligen Spreepark im Plänterwald, auch dort in einem extra gesicherten Bereich.

**Die Maschine fiel vom Lastwagen, Ersatz gab es nicht**

Selbst auf dem Nachbarlande platzierte die Stasi einen IM, der beobachten sollte, ob sich irgendjemand auffällig für das Areal interessierte.

An Bord der „A. Köbis“ wurde Politik gemacht. Doch Stefan Grosenik, in Mecklenburg groß geworden, sagt, dass er das Schiff nicht aus historischem Interesse ge-

kauft habe, für einen niedrigen sechsstelligen Betrag, mehr will er nicht preisgeben. Sein Vorgänger, ein Potsdamer Bauunternehmer, hatte bei einer Zwangsversteigerung vor vier Jahren 130 000 Euro bezahlt und nach Expertenmeinung mindestens noch einmal dasselbe hineingesteckt.

Das wäre fast ein Schnäppchen, DDR-Memorabilia steigen seit Jahren im Wert, wie Jörn Kleinhardt, Sammlungsleiter im Berliner DDR-Museum beobachtet. Beim Personalausweis von Walter Ulbricht fiel in einem Hamburger Auktionshaus erst bei erstaunlichen 6000 Euro der Hammer, ein Volvo Top Executive aus dem Fahrzeugpool des Ministerrats ging kurz nach der Wiedervereinigung noch zum Schnäppchenpreis weg, heute kriegt man solche Oldtimer nicht unter 15 000 Euro. Und als dem Museum jüngst einer der fünf Range Rover des passionierten Jägers Erich Honecker für 200 000 Euro angeboten wurde, musste das Museum passen. „So etwas verschwindet heute in den Depots von Sammlern in Mittelost oder den USA“, sagt Jörn Kleinhardt.

Wer die Stasi-Akten der „A. Köbis“ liest, findet dort auch Indizien für das bevorstehende Ende der DDR. Im April 1989 musste Oberstleutnant Krug eine erste subversive Attacke melden: Jugendliche hatten sich in einem Schacht unter der Allende-Brücke über der Müggelspree verborgen und „durch Herunterrennen das Achterschiff im Bereich der Sitze und des Tisches verunreinigt“. Die Delinquenten konnten nicht gefasst werden. In einem weiteren Bericht wird die wachsende „Aggressivität der Anwohner/Anlieger insbesondere bei Volksfesten, als auch im Verhalten der Binnen- und Schubschiffer gegenüber der A. Köbis“ beklagt. Ein halbes Jahr später fiel die Mauer. Im Dezember 1989 beriet der Ministerrat, inwiefern man die Köbis für die Werkstätten nutzbar machen könnte.

Die „Vineta“ hat endlich den Teltowkanal hinter sich gelassen, ist in die Spree eingebogen. Nach fast zehnstündiger Fahrt macht sie gegenüber dem Treptower Park fest. Dort hat Bernd Grondke sein Büro in der Zentrale der Stern und Kreis Schiffahrt, er ist Abteilungsleiter Technik. Die gleiche Position hatte er 1990 auch inne, an der gleichen Stelle, nur dass das Unternehmen damals Weiße Flotte hieß.

Grondke kennt die „Vineta“ gut. Im Frühjahr 1990 hatte er den Auftrag, bei der Stasi die Aushändigung der „A. Köbis“, der Motor-yacht Saljut sowie zehn weiterer Boote an die Weiße Flotte zu verlangen. Das Komitee zur Auflösung der Stasi hatte ihn mit einem entsprechenden Dokument ausgestattet. Grondke war es, der damals bei den Stasi-Nachfolgern

vorsprach. Die Köbis wurde ihm überlassen, die zehn Motorboote bekamen weder er noch die Weiße Flotte je zu sehen. „Bellevue“, unter diesem Namen fuhr die ehemalige Staatsyacht fortan für die Weiße Flotte. Befördert wurden nun keine Staatsgäste mehr, sondern ganz normale Passagiere. Doch „die Bellevue war als Fahrgastschiff eigentlich ungeeignet“, erinnert sich Grondke. Für die Kabinen unter Deck gab es keine vernünftige Verwendung. Der Salon fasste viel zu wenige Fahrgäste, das Schiff war wirtschaftlich nicht zu betreiben.

Die Weiße Flotte war damals ein Unternehmen der Berliner Verkehrsbetriebe. Im Westen gab es zu gleichen Zeit die Stern und Kreis Schiffahrt, ebenfalls mehrheitlich in kommunaler Hand. 1992 wurden die West-Berliner und die größere Weiße Flotte zur Stern und Kreis-Schiffahrt GmbH vereinigt und anschließend privatisiert. Den Zuschlag bekam Detlef Hegemann, Chef der Bremer Hegemann Gruppe.

Der inzwischen verstorbene Hegemann selbst soll dann ein Auge auf die ehemalige Köbis geworfen haben. Auf seine Veranlassung hin wurde sie in „Preussen“ umbenannt. Auch er hielt sie als Fahrgastschiff für ungeeignet, sie wurde für einen symbolischen Preis an die Peene-Werft in Wolgast verkauft, blieb damit aber in seinem Besitz, denn die Werft gehörte ebenfalls zur Hegemann-Gruppe. Hegemann wollte sie zum Konferenzschiff für die Kunden seiner Werft umbauen.

Er investierte sehr viel Geld – umgerechnet rund 700 000 Euro sollen es gewesen sein – in das Schiff, das nun in „Vineta“ umbenannt wurde, nach der sagenhaften Stadt, die in der Ostsee versunken sein soll. Die „Vineta“ erhielt einen neuen, höheren Steuerstand, der alte war hydraulisch absenkbar gewesen, damit die „A. Köbis“ überhaupt unter die Berliner Brücken passte. Fortan war sie nicht mehr als Fahrgastschiff registriert, sondern als Sportboot.

Hegemann hatte mit der „Vineta“, die ihren Schiffspapieren zufolge keine Zulassung für die Ostsee hat und auch nicht durchs Eis fahren darf, kein Glück. 2010 fusionierte die Peene Werft mit der P+S in Stralsund, der neue Verbund geriet 2012 in finanzielle Schwierigkeiten und im November 2014 wurde die Vineta zwangsversteigert.

Den Zuschlag erhielt ein Potsdamer Bauunternehmer, der bei der Auktion nicht anwesend war, das Schiff wahrscheinlich nicht mal gesehen hatte. Und auch er befand sie als private Yacht ungeeignet. Damit sie überhaupt den Weg zurück nach Berlin schaffen konnte, wurde sie von der Firma Nautic Living, einem Spezialisten für Hausboote, erneut umgebaut. Der Steuerstand ist heute wieder absenkbar. Vor einem Jahr wurde sie dann von Wolgast nach Berlin überführt, wo sie mehr oder weniger unbeachtet in Spandau lag und wieder verkauft wurde, an Stefan Grosenik.

Von dort trat sie nun ihre jüngste Reise nach Alt-Treptow an. Die alten MAN-Diesels, einst vom Gabelstapler gefallen, verzichten noch immer ihren Dienst, ziemlich leise, wie die Stasi einmal wohlwollend registrierte.

Ob das Schiff in seiner neuen Rolle Erfolg haben wird, Bernd Grondke, der die Vineta vom gegenüberliegenden Ufer täglich vor Augen hat, bezweifelt es. Allein die Reparatur eines der beiden Ruderpropeller kostet ein Vermögen, wenn sie denn mal nötig würde. Eigner Stefan Grosenik ist hingegen optimistisch. Und denkt über einen neuen Namen nach. Das wäre dann der fünfte.