



Pässe im Transit

**oder
wie ein halbes Hundert deutscher
Reisepässe nach einer Odyssee doch
noch seinen Bestimmungsort fand**

Friedrich Ortwein

Für †Klaus W., dem ich meine
erste Reise nach Schwarzafrika
und meine erste, schicksalhafte
Begegnung mit einem
Kreuzfahrtschiff verdanke

Impressum

© 2024 | Friedrich Ortwein, Köln

Der Inhalt dieser Broschüre (Texte, Fotografien und Grafiken) sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei mir. Bitte fragen Sie mich (fjortwein@gmail.com), falls Sie die Inhalte dieser Broschüre verwenden möchten.

Das Manuskript (Text, Bildauswahl, Layout, Formatierung) wurde erstellt auf dem heimischen Laptop (HP EliteBook 8560p mit Microsoft Office 365, IrfanView, PDF24).

Das fertige Produkt wurde als PDF-Datei an Online-Druck Frick, 86381 Krumbach gesandt und dort ohne weitere Bearbeitung produziert. Deshalb gehen alle etwaigen Fehler auf meine Kappe.



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

1968

Als alles noch einfach war

Ob es sich um die Anna 'C' oder die Andrea 'C' gehandelt hat, erinnere ich nicht, aber das spielt letztendlich auch keine Rolle.

Denn ich erzähle die Geschichte einer skurrilen, gefährlichen, abenteuerlichen Reise, die mich 1968 quasi über Nacht nach Schwarzafrika führte und bei der meine einzige Aufgabe darin bestand, 50 Reisepässe



durch Paßkontrolle und Zoll zu schmuggeln und auf einem Kreuzfahrtschiff abzuliefern. Um welches der beiden erwähnten Schiffe es sich handelte, habe ich vergessen. Aber, wie bereits gesagt, das spielte auch keine Rolle.

Was es mit dieser tollkühnen Aktion auf sich hatte, wie es dazu kam und wie sie (glimpflich) verlief, das kann nur in Kenntnis der damaligen Umstände – politisch wie touristisch – verstanden werden. Deshalb muß ich weit ausholen, denn das Ereignis, über das ich mich anschieke zu berichten, liegt länger als ein halbes Jahrhundert zurück. In den seither vergangenen fünfundfünfzig Jahren hat sich die Welt gravierend verändert. Manches, was damals möglich war, ist heutzutage undenkbar. Vieles war einfacher zu bewerkstelligen, Vorschriften waren unpräziser, Auslegungen flexibler. Andererseits waren Risiken größer, Ungewißheiten zahlreicher und Regeln löchriger. Und Menschen waren menschlicher.

Die vor nicht einmal einem Jahrzehnt in die Unabhängigkeit entlassenen Kolonien Westafrikas waren sich zwar ihrer Souveränität sehr bewußt, staatliche Strukturen jedoch fehlten allenthalben. Was zu – bestenfalls Unsicherheit – in der Regel aber zu Willkür führte.

Vergleiche der touristischen Infrastrukturen von damals mit heutigen Gegebenheiten zu ziehen, ist sinnloses Unterfangen. Eine grobe Zusammenfassung muß deshalb genügen: Düsenflugzeuge waren erst seit Kurzem in der Luft, und längst noch nicht alle Fluggesellschaften verfügten über dieses Fluggerät. Flughäfen bestanden aus Rollbahnen und einem meist barackenähnlichen Abfertigungsgebäude. Taxis hießen noch



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Droschken. Schnellzüge noch D-Zug und TEE. Internationale Hotelkonzerne waren gerade im Aufbau begriffen.

Und die größten Kreuzfahrtschiffe faßten weniger als tausend Passagiere. Aber das war schon eine seltene Ausnahme. Die in europäischen Gewässern eingesetzten Schiffe waren für 200 bis 500 Passagiere konzipiert.

Innerhalb dieses Szenarios bewegt sich meine Erzählung. Ich hatte am 15. Oktober 1968 meine Stelle als Assistent des Bereichsleiters "Kreuzfahrten" bei TOUROPA in München angetreten. Von der christlichen Seefahrt hatte ich, nun, keinen blassen Schimmer. Vier Ärmelkanalquerungen und etliche Fahrten mit den Schiffen der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrt hatten mich offenbar dazu qualifiziert, bei Deutschlands größtem Reiseveranstalter die Geschicke der Kreuzfahrten-Abteilung mitzulenken. Was Herr L. bewogen hatte, mich einzustellen, bleibt mir auf Ewig ein Rätsel. Es waren halt andere Zeiten. Damals.

TOUROPA

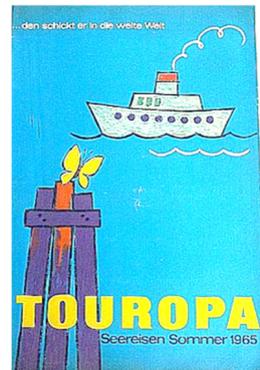
gehörte bis in die 1960er Jahre zu den führenden Reiseveranstaltern Europas.

Das ursprüngliche Unternehmen mit Sitz in München wurde 1948 von bayerischen Reisebüros als AG für Gesellschaftsreisen gegründet. 1951 wurde das Unternehmen in TOUROPA umbenannt. Unternehmerisches Ziel war es, bezahlbare Ferienreisen für Otto Normalverbraucher anzubieten. So konnten noch im selben Jahr Urlauber nach Österreich, Italien und in die Schweiz reisen, 1953 waren Urlaubsreisen nach Jugoslawien und Rundreisen in Spanien möglich.

Während dieser Zeit war der Zug das Hauptreisemittel für Urlauber. Ein Ergebnis der gemeinsamen Arbeit war die Entwicklung des Liegewagens. Stetige Weiterentwicklungen in Technik und Transport ermöglichten zum Ende der 1950er Jahre Flugreisen nach Mallorca und ans Schwarze Meer. Ebenso wurden Kreuzfahrten im Mittelmeer (Ägäis und Adriatisches Meer) angeboten.

1968 war TOUROPA eines der Gründungsunternehmen der Touristik Union International, des Vorläufers der TUI AG. Nach der Fusion mit Scharnow, Hummel und Dr. Tigges-Reisen wurde TOUROPA nur noch als Marke fortgeführt

Quelle: Wikipedia





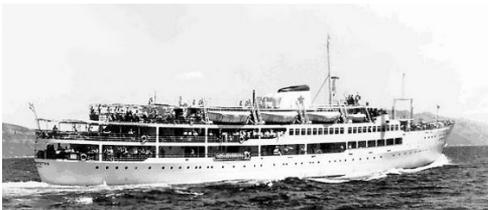
Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Bis in die 1960er Jahre bestimmte Luxus das begrenzte Kreuzfahrt-Angebot. Auf einem Schiff den Urlaub zu verbringen, war den oberen Zehntausend vorbehalten. Erst das Erlblühen von Reiseveranstaltern wie TOUROPA, Scharnow und Hummel-Reisen ermöglichte erschwingliche Reisepreise, so auch im Seereisesegment.

Die Angebote beschränkten sich auf die von Reedereien in deren eigener Verantwortung durchgeführten Reisen, die je nach Standort der Reederei für deren Landsleute ausgerichtet waren. Durch den Einstieg hauptsächlich der deutschen Reiseveranstalter wurde erreicht, daß Routen den Vorstellungen anderer Nationalitäten angepaßt wurden und der Passagiermix international wurde. Um die Interessen der deutschen Urlauber um- und gegenüber den Reedereien durchzusetzen, wurden feste Kontingente reserviert und eigene Reisebetreuung installiert.

So stellte sich das Seereiseangebot der TOUROPA zur Mitte der 1960er Jahre dar: Partner-Reederei war die seinerzeit größte europäische Passagierreederei, die LINEA 'C' aus Genua, die seit Beginn des Jahrzehnts begonnen hatte, ihre Linienschiffe auf die Belange von Urlaubern umzurüsten¹.

Ausnahme von dieser Regel waren die MS Jedinstvo der jugoslawischen



MS Jedinstvo (o); MS Uzbekistan (re)

Staatsreederei Jadranska und die MS Uzbekistan der sowjetischen Black Sea Shipping Co. Beide Schiffe fuhren im Vollcharter, d.h. die Schiffe wurden inklusiv der gesamten Besatzung gemietet. Der operative Teil verblieb in der Verantwortung der Reederei, die Routenführung dagegen wurde vom Mieter vorgegeben. Passagepreise. Passagierbetreuung, Bordprogramm und Ausflugsgestaltung waren Angelegenheit des Veranstalters.

¹ Der Niedergang der hauptsächlich transatlantischen Linienschifffahrt war verursacht durch das Aufkommen der Düsenflugzeuge zu Ende der 1950er Jahre

Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe



Die beiden Schiffe fuhren im Wochenturnus: die Jedinstvo ab und bis Rijeka entlang der dalmatinischen Küste und die Uzbekistan ab und bis Varna durch das Schwarze Meer. Hierbei handelte es sich um ein preiswertes, anspruchloses Ergänzungsangebot für die Strandurlauber in Istrien oder Bulgarien.

Doch zurück zu den "Kontingent"-Schiffen. Bevorzugt wurden Schiffe mit geringen Kapazitäten, um durch das eigene Kontingent einen möglichst hohen prozentualen Anteil der Passagierzahl und damit ein größeres Mitspracherecht zu erzielen.

Bei LINEA 'C' waren das die Anna 'C' und die Andrea 'C'.

LINEA 'C'

(auch Costa Armatori S.p.A. bzw. Costa Line, Costa Crociere)



Das Firmenlogo und Erkennungszeichen der heute noch unter dem Namen der ehemaligen italienischen Traditionsreederei betriebenen Schiffe ist ein zylinderförmiger gelber Schornstein mit blauem Großbuchstaben 'C'.

Das zur Mitte des 19. Jahrhunderts gegründete Familienunternehmen stieg zunächst in die Frachtreederei, dann in den Liniendienst mit Passagieren ein. Ab den 1960er Jahren konzentrierte sich die Familie aufs Kreuzfahrtgeschäft, auf das man sich zunächst nur zur Auslastung der Passagierschiffe in den Sommermonaten eingelassen hatte.

*Die ersten Schiffe, die im Kreuzfahrtsegment eingesetzt wurden, waren **Anna 'C' und Andrea 'C'**. Die Schiffe waren 1929 in Schottland bzw. 1942 in England als Frachtschiffe gebaut und von Costa nach dem Krieg erworben worden. Nach aufwendigen Umbauten verfügten sie über einen gewissen Mindestkomfort. So waren die Kabinen der ersten und zweiten Klasse der "Anna 'C' " klimatisiert. Dies ermöglichte der Reederei, die beiden Schiffe nicht nur für Transatlantiküberfahrten (Genua – Brasilien/Argentinien) sondern auch für Kreuzfahrten im Mittelmeerraum einzusetzen.*

Als Pionier des Kreuzfahrten-Tourismus erzielte man alsbald große Erfolge in dieser sich schnell entwickelnden Branche. Im Jahr 1997 entschied sich jedoch die Familie zum Verkauf an die finanzstarke amerikanische Carnival Corporation.

Quelle: Wikipedia

Interessant für die Kreuzfahrtambitionen der TOUROPA waren – wie gesehen – Anna 'C' und Andrea 'C', da sie die geforderten Kriterien erfüllten. Außerdem hatte man mit der LINEA 'C' einen dem neuen



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Touristiksegment gegenüber aufgeschlossenen, erfahrenen und risikobereiten verlässlichen Partner gewonnen.



MS Anna 'C'; BRT 12.030

*Anna 'C' war das erste echte Passagierschiff der Costa-Flotte, das im März 1948 in Dienst gestellt wurde. Das dieselgetriebene Schiff, das ursprünglich **Southern Prince (Abb.)** hieß, wurde 1930 für den Einsatz als Kühlfrachter auf der Handelsroute New York-Argentinien gebaut. Sie wurde 1947 von Costa gekauft und 1948 nach einem Jahr der Renovierung auf den Namen Anna 'C' getauft und auf der Route Italien – Südamerika eingesetzt. Im Jahr 1951 wurde das Schiff renoviert und die Unterkünfte wurden weiter verbessert. Ab 1960 wurde die Anna 'C' nur noch für Kreuzfahrten eingesetzt. Dabei wurde die maximale Kapazität von 750 auf 350 Passagiere reduziert. Im Jahr 1971 wurde das Schiff bei einem Brand schwer beschädigt und anschließend zum Abwracken verkauft.*



MS Andrea 'C'; BRT 8.604

*Andrea 'C' hieß ursprünglich **Ocean Virtue (Abb.)** und war ein US-Kriegsfrachter der Ocean-Klasse, gebaut 1942. Das Schiff wurde 1943 vor Sizilien tor-*





Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

pediert und verbrachte den Rest des Krieges in Italien. Costa Kreuzfahrten kaufte das Schiff 1946, stellte es aber erst im Juni 1948 in Dienst. Wie die Anna 'C' fuhr das Schiff von Genua nach Südamerika und war mehr als ein Jahrzehnt lang auf dieser Route unterwegs. Die Andrea 'C' erhielt 1959 ein Facelifting mit einem neuen Bug, Aufbauten und Schornstein. Von da an wurde das Schiff einen Teil des Jahres auch als Kreuzfahrtschiff mit einer maximalen Passagierkapazität von 470 Personen eingesetzt. Weitere Verbesserungen wurden 1970 vorgenommen, darunter der Anbau hinter den Aufbauten und der Einbau eines Badezimmers in allen Kabinen. Die Andrea 'C' wurde 1981 außer Dienst gestellt. 1983 wurde die Andrea 'C' in La Spezia abgewrackt.

Für das Seereiseprogramm 1968/69 hatte TOUROPA dem damaligen Afrika-Trend folgend u.a. zwei vierzehntägige Kreuzfahrten der LINEA 'C', die einmal vom Einschiffungshafen Genua "Rund um Westafrika" nach Accra (Ghana) und zum anderen im Anschluß daran von Accra zurück nach Genua führten.

Von den 250 Passagieren, die in Genua einschifften, waren 180 über internationale Vertriebskanäle und 70 über TOUROPA gebucht worden. Von Accra aus wurden die TOUROPA-Gäste in einer eigens dafür gecharterten DC 9 zurückgeflogen und durch 50 andere Reisende 'ersetzt', die die Kreuzfahrt von Accra nach Genua gebucht hatten.

Das also waren die Rahmenbedingungen, die mich erwarteten und innerhalb derer es einige logistische Probleme zu überwinden galt.

Klaus W. hatte sich gewaltig verdrібelt und brauchte einen Ausputzer

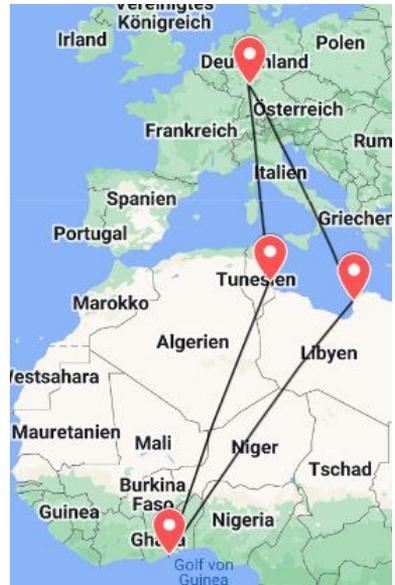
Vierzehn Tage war ich nun schon in München und konnte "Schiff" bereits fehlerfrei schreiben. Meine Kenntnisse der christlichen Seefahrt erweiterten sich Tag für Tag.

Mit Neid mußte ich hinnehmen, daß Kollege Klaus W., der wie ich aus Köln zur TOUROPA gekommen war und ebenfalls am 15.10. seinen Dienst angetreten hatte, dazu ausersehen wurde, die 50 Personen starke Reisegruppe zur Einschiffung nach Accra zu begleiten und die dort aussteigenden 70 Passagiere während des Rückflugs nach Frankfurt zu betreuen. Schließlich war ich für Kreuzfahrten zuständig und nicht Kollege W., aus dem Flugbereich.



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Schließlich klang der Auftrag verlockend-exotisch: Flug nach Frankfurt, dort die 50 Passagiere einsammeln und in einer brandneuen Chartermaschine zum Flug nach Afrika (!) mit Zwischenlandung in Benghazi (Libyen) begleiten. Dann Assistenz am Flughafen Accra bei Paß- und Gepäckangelegenheiten, Bustransfer zum Hafen, Übergabe der Passagiere und der Reisedokumente an die Schiffsreiseleitung, Übernahme der Rückreisenden, Transfer zum Flughafen, Ausreise- und Einstiegsbetreuung, Flug nach Frankfurt mit Zwischenlandung auf Djerba (Tunesien), Verabschiedung der Passagiere. Und dann Heimflug nach München. Dauer der Reise: knapp 48 Stunden.



Alles war – u.a. mit der ghanaischen Botschaft – akribisch vorbereitet: Um die Einreise der Reisegruppe so hindernisfrei und elegant wie möglich abwickeln zu können, war mit der diplomatischen Vertretung und unserer Partneragentur vor Ort vereinbart worden, der Einwanderungsbehörde die Pässe in cumulo unter Vorlage einer detaillierten Passagierliste vorzulegen. Nach zwei, drei Stichproben wäre den Formalitäten Genüge getan. Die Reisenden sollten sich als dann in die bereitstehenden Busse begeben und mit einer Polizeieskorte unmittelbar zum Schiff gebracht werden, also aus der exterritorialen Zone am Flughafen in die des Hafens. Das Gepäck sollte direkt auf dem Flughafenvorfeld in LKWs umgeladen, diese verplombt und in die zollfreie Zone des Hafens verbracht werden. Alles keine Hexerei und vielfach erprobt. Reisebegleiter W. sollte den Kontakt zu den Autoritäten halten, das Prozedere überwachen und die Pässe auf dem Schiff der TOUROPA-Reiseleitung aushändigen.

Für die abreisenden Passagiere war ein umfangreiches Besichtigungsangebot erstellt worden. Ihnen waren ihre Pässe bei der Ausschiffung, die ja auch Einreise nach Ghana bedeutete, ausgehändigt worden. Das Gepäck wurde in den Ausflugsbussen transportiert und am Flughafen von den Passagieren zum Einchecken wieder in Empfang genommen. Reisebegleiter W's Aufgabe bestand darin, die Gäste am Airline-Schalter



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

zu begrüßen und hier und auf dem Flug für Fragen zur Verfügung zu stehen.

Für einen ehemaligen Reiseleiter (wie mich), eine simple Aufgabe. Aber nicht so für den Kollegen W., wie sich herausstellen sollte.

Und so verabschiedete ich Klaus W. mit den warnenden Worten "Laß Dich nicht beklauen."

Montagnachmittag klingelte das Telefon auf meinem Schreibtisch. "Sofort in mein Büro" bellte der Bereichsleiter L. Dort saßen bereits mit betretenen Mienen Kollege W., unser Justitiar, der Marketingleiter, unser Linienflugexperte und zwei, drei Kollegen aus der Seereiseabteilung.

"Wie konnte das passieren?" herrschte L. den Kollegen W. an. "Wie blöd muß man sein, die Kernaufgabe des Reisezwecks zu vergessen und 50 Reisedokumente anstatt auf dem Schiff zu lassen wieder zurück nach München zu schleppen?"

Klaus W. hatte vergessen, die Pässe der in Accra einschiffenden Passagiere der Schiffsreiseleitung zu übergeben. Die 50 Pässe befanden sich stattdessen auf einem Schreibtisch in München. Und 50 Passagieren war der Landgang in Accra und den auf Accra folgenden Häfen verwehrt. Kein Paß – kein Landgang. Da ließen die Beamten nicht mit sich reden.

Der klägliche Versuch W's, sich mit "Übernächtigung und Klima" aus der Affäre zu ziehen scheiterte natürlich. Auch, daß die Schiffsreiseleitung keine Zeit für ihn gehabt und ihn nicht nach den Pässen gefragt habe, wurde als Entschuldigung nicht akzeptiert. Was er denn eigentlich den Tag über getrieben habe, wollte man von ihm wissen. Er sei so erschöpft gewesen, daß er sich zum Schlafen eine Kabine besorgt habe, um für den Rückflug gerüstet zu sein.

Irgendwann fiel auf, daß diese Abwatscherei nicht zielführend war, denn unser Schiff hatte in der Zwischenzeit fahrplangemäß Accra verlassen, hatte im nächsten Hafen (Lomé) Station gemacht und befand sich – während auf der Krisensitzung in München der Schuldige in den Senkel gestellt wurde, auf dem Weg nach Abidjan an der Elfenbeinküste.

Die Funkverbindung zwischen Schiff und München lief heiß. Die Reiseleitung befand sich im Dauerstreß wegen der paßlosen Passagiere, die weder an dem Ausflugsprogramm in Accra hatten teilnehmen können noch und war ihnen der Landgang in Togo gestattet worden. Gleiches drohte für Abidjan.



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Um Weiterungen, besonders Klagen wegen Nichterfüllung und hohen Rückerstattungsforderungen abzuwenden, mußten die Pässe umgehend aufs Schiff geschafft werden.

Aber wie? Schaffen wir's noch bis Abidjan? Oder doch erst nach Monrovia? Wem kann man diese Aufgabe anvertrauen, wer ist verfügbar und flexibel? Benötigt man für die Elfenbeinküste bzw. Liberia ein Visum? Wie steht's mit Pflichtimpfungen? Und überhaupt: Sind Abidjan oder Monrovia in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit flugtechnisch noch erreichbar?

Die Prüfung der Flugverbindungen schloß Abidjan aus. Rechtzeitig zur Liegezeit unseres Schiffes dorthin zu gelangen war zeitlich ausgeschlossen. Also Monrovia.

Und hier kam ich ins Spiel. Meine große Stunde war gekommen.

"Ich kenne aus meiner Tätigkeit in Köln den Honorarkonsul von Liberia. Ein Einreisevisum müßte sich unmittelbar beschaffen lassen. Dafür muß ich aber heute noch nach Köln, auch damit ich mich morgen noch vor der Visumerteilung im dortigen Gesundheitsamt gegen Hepatitis- und Gelbfieber impfen lassen kann.

Wenn das alles so klappt, dann schaffe ich anschließend den Nachmittagsflug von Köln nach Frankfurt und dort den Anschlußflug der Luftansa nach Dakar im Senegal. In der Nacht geht von dort eine Pan Am nach Monrovia, wo ich um 06:30h ankommen sollte. Trotz der 70 Kilometer nach Monrovia müßte ich ungefähr zeitgleich mit dem Schiff im Hafen eintreffen.

Wie's zurück geht, lassen wir offen. Hier reicht eine MCO² oder ein "Open Return"-Ticket³, das ich vor Ort auf die möglichen Flugverbindungen umschreiben lassen kann."

Glückliche Zeiten, damals. Und soweit die Theorie.

Nachdem ich vom Büro aus in der Firma des liberischen Konsuls den Visum-Termin auf 10:00h am kommenden Vormittag vereinbart hatte,

² Ein MCO (Miscellaneous Charges Order) ist ein IATA-Dokument, das einem Flugticket alter Art ähnelt und für die Bezahlung von Reisearrangements verwendet wird. Sie werden von den Fluggesellschaften ausgestellt, dienen aber in der Regel der Bezahlung von anderen Leistungen.

³ Bei Open Return Tickets handelt es sich um Flugtickets, bei denen der Rückflug offen gelassen und nicht fest eingebucht wird. Bei einem solchen Ticket kann dennoch aus technischen Gründen ein fiktives Rückflugdatum als vorläufiger Platzhalter stehen, was in diesem Fall ignoriert werden kann, da keine Flugnummer genannt wird.



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

gelang es, mich für die Impfungen im Gesundheitsamt um 09:00h fest anzumelden.

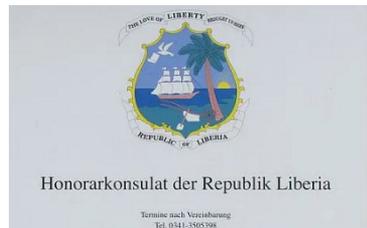
Am späten Nachmittag fuhr ich mit einem Bündel Dollarscheinen, ein-tausend DM als Notgroschen und einer Reisetasche voller Reisepässe mit meinem Auto zu meiner Wohnung, packte das, was man für eine Kurzreise in die Tropen benötigt, oben auf die Pässe, bestellte ein Taxi und fuhr weiter zum Flughafen.

Lufthansa nach Köln, Flughafenbus zum Dom und Taxi zur mütterlichen Wohnung. "Was machst Du denn hier, ich dachte, Du seist in München". "Ich bin nur zum Übernachten hier. Morgen früh muß ich um acht Uhr wieder weg." "Junge, was machst Du bloß?" (usw. usw.)



Meine Vorausbuchungen funktionierten. Die Impfungen wären nicht der Rede wert gewesen, wenn mich nicht die begleitenden Ratschläge der Ärztin beeindruckt hätten: "Sie sollten jetzt 48 Stunden Ruhe halten, nichts Schweres heben, sich nicht anstrengen und keinen Alkohol trinken".

Beim Unternehmen des liberischen Honorarkonsuls lag meine Terminvereinbarung vor. Das Visum war in wenigen Minuten erteilt. Ich war bereit für die nächste Etappe.



Viel ist nicht zu berichten über die Lufthansaflüge. Da ich nur mein Handgepäck mitführte, bescherte das Umsteigen in Frankfurt kein Problem. Die Einreise mitten in der Nacht in Dakar verlief reibungslos. Technisch.

Nicht ganz so gelassen reagierten meine Innereien auf die Paß- und Zollkontrolle, denen ich mich – obwohl nur im Transit – unterziehen mußte. Im Moment der Konfrontation mit den staatlichen Institutionen wurde mir bewußt, auf was ich mich eingelassen hatte. Wie hätte ich einem senegalesischen Einwanderungsbeamten erklären können, weshalb ich mit 50 gültigen Reisedokumenten der Bundesrepublik Deutschland in Schwarzafrika unterwegs war?

Etwa "Da ist ein italienisches Schiff in Monrovia, auf dem sind deutsche Gäste und die haben keine Reisepässe, und die muß ich denen bringen, weil ein dummer Kollege vergessen hat, diese Pässe nach der Einreise in Ghana auf dem Schiff abzugeben und sie stattdessen versehentlich nach Deutschland zurückgebracht hat, wo man mich beauftragte, die



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Pässe ihren Besitzern, die seit Tagen auf dem Schiff gefangen sind, nachzutragen. Und nun bin ich auf dem Weg nach Liberia, wo ..."

Wer hätte mir denn diese Story abgenommen?

Nun, niemand hat mich aufgehalten. Niemanden mußte ich belügen oder eine Märchengeschichte erzählen. Ich konnte also unbehelligt die 707 der Pan Am besteigen, um die letzte Etappe nach Monrovia⁴, anzutreten. Geschlafen habe ich trotz der Nachtstunden nicht. Die Aussicht auf einen liberianischen Kerker hielt mich wach.

Je näher die Stunde der Landung rückte, desto nervöser wurde ich. Die fatale Kombination von frischen Impfungen und Beklommenheit wegen der undefinierbaren Bedrohung hatte extreme Schweißausbrüche zur Folge, die um so intensiver wurden, je kürzer die Entfernung zum Ziel wurde. Als dann im Licht der frühen Morgenstunde erste Konturen der tropischen Regenwälder sichtbar wurden, rann mir das Wasser in Bächen in den Hemdkragen.

Schweißüberströmt entstieg ich dem Flugzeug und mußte einen weiteren Schock erleben: 95% Luftfeuchtigkeit und 35°C. Dicke, nasse Tropfenluft hinderte beim Atmen. Meine Kleidung klebte am Körper. Ich zitterte am ganzen Leib.

So trat ich vor den Paßbeamten. Ob es meine bemitleidenswerte Erscheinung war oder seine Unausgeschlafenheit oder beides? Jedenfalls stempelte er meinen Paß, ohne auch nur eine einzige Frage zu stellen. Jetzt stand nur noch der Zoll zwischen mir und der Kerkerhaft. Doch der Zollbeamte gab sich mit meiner Antwort auf seine Frage, was ich in der Reisetasche habe, zufrieden: "Nur meine Sanitärartikel. Ich bin Matrose und begeben mich unmittelbar vom Flughafen auf mein Schiff. Dort sind meine gesamten Kleidungsstücke."

Geschafft!

⁴ Die Geschichte von Robertsfield ist untrennbar mit der Geschichte von Pan American World Airways verknüpft. Vom Ende des Zweiten Weltkriegs bis 1985 wurde der Flughafen von Pan American im Rahmen eines Vertrags mit dem Verkehrsministerium der Republik Liberia verwaltet und betrieben. Monrovia war stets ein wichtiges Glied im afrikanischen Streckennetz von Pan American, in der Regel eine Zwischenstation zwischen Accra und Dakar, von wo aus die Flüge nach Europa und New York weitergeführt wurden.



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

So stand ich also um kurz nach sechs Uhr in tropischer Hitze, schweißüberströmt, in der Tasche die 50 Reisepässe, vor dem Flughafengebäude des "Monrovia Roberts International Airport" und



suchte eine Fahrgelegenheit. "Hey Mister"! Jugendliche und Erwachsene bedrängten mich, und jeder versprach mir den besten und billigsten Preis. Sie zerrten an meinen Kleidern, wollten mir meine Reisetasche abnehmen und versprachen mir einen Tarif "like my brother". Ich war ausgelaugt, müde, verschwitzt und unsicher. War dies doch meine erste Begegnung mit dem subsaharischen Teil Afrikas.

Ich entschied mich für einen älteren Fahrer, der im Hintergrund an sein Taxi gelehnt dem Schauspiel mit amüsiertem Lächeln folgte. 75 \$ sagte er, wolle er haben für die 70 km zum Hafen.

Ob er mich über den Tisch gezogen hat oder ob der Fahrpreis realistisch war, mich hat's nicht gekümmert. Ich fiel in den Rücksitz, bat darum, die Fenster geöffnet zu lassen, atmete tief durch und ließ meine Kleidung im Fahrtwind trocknen, soweit das bei der Luftfeuchtigkeit möglich war.



Auf einer schlaglochübersäten Makadamstraße führte die Strecke durch dichten Regenwald und quirlige Dörfer zum Hafen von Monrovia. 08:30h war's, als wir im Hafen ankamen, gleichzeitig mit unserem Schiff!



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

An der Reling die Passagiere, die das Anlegemanöver beobachteten und



auf der Nock – unverkennbar erleichtert – die beiden Schiffsreiseleiter L. und S., deren bange Hoffnung sich in dem Moment erfüllte, als sie mich mit den

Reisepässen aus dem Taxi klettern sahen.

Die Gangway wurde angelegt, Zoll- und Paßbeamte gingen an Bord. Ich folgte ihnen auf dem Fuße. Ein schnelles "Gut, daß Sie da sind. Wo sind die Pässe? Alles andere später." Ich übergab die Reisetasche mit Pässen und meinen Habseligkeiten, und die Reiseleiter sortierten meine Pässe zu den anderen. während die liberianischen Autoritäten noch ihren Begrüßungscognac tranken. Und alles war gut.

Die Formalitäten nahmen ihren Lauf. Die Reiseleiter erdrückten mich schier mit ihren Umarmungen und nötigten mich "zur Feier des Tages" zu viel Cognac in viel zu schwarzem Kaffee zu trinken. Erzählen mußte ich, wie man in München reagiert habe, wie Kollege W. sich zu seiner Dämlichkeit geäußert habe, wie ich's geschafft hätte, Visum und Impfung und Flüge so zu koordinieren, um rechtzeitig in Monrovia anzukommen.

Und sie erzählten von dem Frust der 50 Passagiere, die weder in Ghana noch in Togo noch an der Elfenbeinküste hatten an Land gehen können, die alle möglichen Konsequenzen angedroht und die Stimmung an Bord vermiest hätten. Schließlich bildeten diese drei Häfen das Kernstück der Kreuzfahrt.

Wann ich aufgehört habe, zuzuhören, weiß ich nicht mehr. Nicht, daß ich nicht gewollt hätte. Ich konnte den Geschichten schlicht und einfach nicht mehr folgen. Zur Müdigkeit, den Folgen der Impfungen, der Zeitumstellung, dem tropischen Klima kam der leere Magen, dem ich zu starken Kaffee und zu viele Cognacs zugemutet hatte. Und die Euphorie, es geschafft zu haben.

Irgendwann habe ich mich aufge-
rafft, ein Taxi genommen und als





Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Ziel das Intercontinental genannt.

Dem Concierge habe ich mit einer Zwanzig-Dollar-Note verpflichtet, mich um 17:00 Uhr zu wecken und mir für 18:00h ein Taxi zum Flughafen zu organisieren. Ob ich mich darauf verlassen könne? "Oh yes, Sir". "100%? Wenn's klappt, dann gibt's um 17:00h nochmal 20 Dollar". Was in den 1960er Jahren in Liberia richtig viel Geld war.

Denn ich war auf den Nachtflug nach Paris angewiesen, denn in den nächsten 48 Stunden gab es keine Flugverbindung nach Europa, die ich mit meinem Open-Return-Ticket hätte buchen können.



Nüchtern, halbwegs ausgeschlafen, in frischen Klamotten und einer leeren Reisetasche erreichte ich den Flughafen rechtzeitig zum Abflug der DC 8 der UTA⁵ nach Paris. An Schlaf war allerdings nicht zu denken, denn der Flieger landete flugplanmäßig in Bamako (Mali) und Nizza zwischen. Frühmorgens landete ich in Le Bourget, dem alten Flughafen im Norden von Paris.

Da von dort aus keine europäischen Flughäfen bedient wurden, blieb nichts anderes übrig, als mit Bus und Metro zum 40 km entfernten Flughafen Paris-Orly zu fahren.

Dort erreichte ich den Lufthansaflug nach Frankfurt und den Anschlussflug nach München. Um 14:00h landete ich in der bayerischen Hauptstadt und war rechtzeitig zu Büroschluß an meinem Schreibtisch.

⁵ Union de Transports Aériens war eine französische Fluggesellschaft mit Sitz in Paris und Basis auf dem Flughafen Paris-Le Bourget. Das Unternehmen wurde im Jahr 1990 von Air France übernommen und ging im Dezember 1992 in dieser auf.



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Mission accomplished und persönliche Konsequenzen

7.250 Meilen oder 11.670 km habe ich in der 70 Stunden währenden Mission zurückgelegt, davon habe ich eine Nacht bei Muttern und zwei im Flugzeug verbracht.

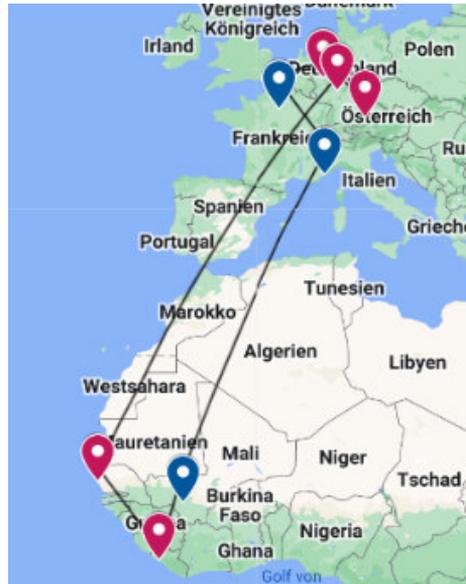
Ich habe einen fast unmöglichen Auftrag perfekt erfüllt, habe mir und meinen Vorgesetzten bewiesen, daß ich vor Herausforderungen nicht zurückschrecke, daß ich mutig und risikobereit bin und daß ich über die physische Erschöpfung hinaus belastbar bin.

Man kann das allerdings auch anders sehen: Daß ich mich in gefährliche Situationen begeben, ohne die Tragweite meiner Entscheidungen vorher auszuloten, daß Bedenkenlosigkeit als Mut verkauft wird und daß ich mit meiner Gesundheit Raubbau treibe. Kann man so sehen.

Für mich, das touristische Greenhorn, war die Reise und der mit der Erfüllung dieser Aufgabe verbundene Erfolg ein Meilenstein auf meinem weiteren touristischen Werdegang.

Die Strapazen der Reise und die Gefährdung meiner Gesundheit waren es – am Ergebnis der Mission gemessen – alleweil wert. Denn ich habe die Konsequenzen aus dem durch Unachtsamkeit oder Nachlässigkeit entstandenen Schaden für meinen Arbeitgeber in erträglichen Grenzen halten können. Die 50 Passagiere haben auf dem Rest der Reise von der Rettungsaktion erfahren und honoriert, wie und wie schnell TOU-ROPA den Fehler gutgemacht hat. Daß der erzwungene Verzicht auf drei Landgänge nicht zu Regreßforderungen geführt hat, ist nicht zuletzt meinem Einsatz zu verdanken. (Wenn das auch in dieser Form keiner meiner Vorgesetzten jemals zugegeben hat.)

Unser Schiff – ob Anna 'C' oder Andrea 'C' – hat seine Reisen "Rund um Westafrika" fahrplanmäßig in Genua beendet.





Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Beide Schiffe waren nur noch kurze Zeit TOUROPA-Partner. Die Nachfrage nach Kreuzfahrten boomte, und bei TOUROPA war man zu der Überzeugung gelangt, daß man sich an dem wachsenden Markt ein gehöriges Stück abschneiden sollte. Also ging man auf die Suche nach einem Schiff, das man im Vollcharter unter Vertrag nehmen konnte.

Mit der TSS Varna der bulgarischen Staatsreederei wurde man fündig.⁶

Wie dilettantisch die Bulgaren mit ihrem Devisen-Goldesel umgingen und wie leichtfertig die TOUROPA-Verantwortlichen dieses Millionenrisiko eingegangen waren, darüber habe ich an anderer Stelle berichtet.⁷

Überzeugt bin ich davon, daß mir die Verantwortung für die Varna niemals übertragen worden wäre, hätte ich nicht die "Fünzig-Reisepässe-Affäre" so sauber gelöst. Daß es sich bei dem Projektmanagement für die Varna um einen Schleudersitz handelte, das allerdings habe ich nicht voraussehen können.

Und so kam's, daß aus der Landratte vom Rhein ein "Seemann" wurde, den die Hohe See und die christliche Seefahrt zeit seines Lebens in Bann gezogen haben.

Köln, 55 Jahre danach
im Januar 2024

⁶ [https://de.wikipedia.org/wiki/Varna_\(Schiff,_1951\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Varna_(Schiff,_1951))

⁷ http://www.ortwein-koeln.de/PDF/02_Seereisejahre.pdf



Monrovia: Ein Mann und 50 Pässe

Nachwort

Mit dem Abgang der TSS Varna endete mein Seereisen-Engagement zum ersten Mal.

Dieses nahm ich einige Jahre später bei der Linea 'C' wieder auf, nachdem ich mich in anderen Sparten der Touristik getummelt hatte. Nach drei Jahren im Dienst der Italiener fand meine zweite Seereisenphase ein unerwartetes, plötzliches Ende.

Ich war für Costa in Panama auf der Suche nach neuen, attraktiven Ausflugszielen, als mich mitten in der Nacht ein Anruf von Neckermann + Reisen erreichte, ob ich willens sei, das Management für (das spätere Traumschiff) MS Berlin zu übernehmen.

Diese habe ich dann, obwohl es nur die Blaupausen gab, erfolgreich in Deutschland vermarktet und zu einer ertragreichen Auslastung geführt. Als Reederei und Charterer den Vertrag nicht verlängerten, endete meine Seereisen-Zeit ein drittes (und letztes) Mal.

Danach habe ich nur noch dreimal Schiffsplanken betreten. Auf einer Kurzreise auf dem Windjammer "Sea Cloud" von Lissabon bis Puerto Banuz, einem Urlaub 1984 auf der Columbus 'C' (Miami-Genua) und 2013 einem auf der MSC Lirica (Martinique-Genua). Danach, so schworen wir uns, sollte endgültig Schluß sein. Das Bordleben auf der Lirica war so abstoßend, daß wir uns unsere schönen Erinnerungen an die früheren Kreuzfahrten nicht noch einmal verderben lassen wollten.⁸

Diesen Schwur haben wir gehalten.

Daß wir im Winter 2021 und 2023 mit den Segelyachten von Windstar Cruises⁹ (MSY Wind Surf bzw. MSY Wind Star) über den Atlantik gefahren sind (Lissabon-St. Maarten bzw. Lissabon-Bermudas) und eine weitere Querung (St. Maarten-Lissabon) im April 2024 vorgesehen haben, das ist eine komplett andere Geschichte.



← MSY Wind Star

MSY Wind Surf →



⁸ http://www.ortwein-koeln.de/PDF/13_MSCLirica.pdf

⁹ <https://www.windstarcruises.com/>

