

Bremerhaven – Eine der abenteuerlichsten Geschichten der modernen Seefahrt geht zu Ende: Der seit August 1990 in Bremerhaven aufliegende irakische RoRo-Frachter „Al-Zahraa“, zu Deutsch „Rose“, wird Deutschland verlassen.

Das seit langem nicht mehr fahrtüchtige Schiff (BRZ 3860) wird jedoch nicht mehr in den aktiven Dienst gehen. Sondern von einem Schlepper der Reederei Otto Wulf aus Cuxhaven nach Klaipeda in Litauen überführt. Ziel: eine Abwrackwerft. Derzeit wird das beschäftigungslose RoRo-Schiff für seine letzte, rund einwöchige Reise seefest gemacht.

Rückblende: Die 1983 in Dänemark gebaute „Al-Zahraa“ der staatlichen irakischen Reederei „Iraqi Lines“ läuft am 14. August 1990 die MWB-Werft in Bremerhaven an. Grund: Reparaturarbeiten. Dafür wird unter anderem auch die MTU-Maschinenanlage zur Überholung ausgebaut. Doch die 110 Meter lange „Al-Zahraa“ befindet sich zur falschen Zeit am falschen Ort: Denn während der Reparatur verhängt die UNO ein Embargo gegen den Irak – als Sanktion wegen des Angriffs auf Kuwait am 2. August 1990.

Die ursprünglich aus 30 Seeleuten bestehende Besatzung wird in den Irak zurückgefliegen. An Bord zurück bleiben zwei Mann Wachpersonal. Zunächst werden diese alle paar Monate ausgetauscht. Und seit dieser Zeit werden monatlich aus Bagdad die rund 2000 Euro für Liegeplatzgebühren, Strom und Wasser bezahlt – immer pünktlich. Eine Agentur aus Bremen kümmert sich im Auftrag der Reederei vor Ort um alles.

1997 muss die „Al-Zahraa“ eingedockt werden, da durch die Außenhaut Wasser eindringt und das rostige Schiff zu sinken droht. In einer Notreparatur werden daraufhin die Ventile der Ballasttanks zugeschweißt, die Rechnung wird später aus dem Irak bezahlt – ebenfalls anstandslos.



Liegt seit August 1990 in Bremerhaven: der irakische RoRo-Frachter „Al-Zahraa“. Jetzt geht er auf seine letzte Reise.

Foto: Eckhardt

Als im Jahr 2002 der zweite Irakkrieg ausbricht, werden die beiden Besatzungsmitglieder Adel und Abdullah von ihrer Reederei – mehr oder weniger – vergessen. 21 Monate verbringen sie an Bord, sind auf

Spenden aus der Bevölkerung angewiesen.

„Kein anderes Schiff ist so lange bei uns im Hafen wie die 'Al-Zahraa'“, sagt der Bremerhavener Hafenkapitän Andreas Mai. Für ihn ist

das RoRo-Schiff ein Stück Weltgeschichte: Der rostige Frachter ist dem Kapitän in den vielen Jahren ans Herz gewachsen. Mit der Besatzung habe er immer gute Gespräche geführt, sagt Mai. Doch gerade

die Seeleute fühlten sich oft allein und im Stich gelassen – die Männer litten unter Vereinsamung, Depressionen. Sie langweilten sich in einem für sie fremden Land, ihnen fehlte es an Gesellschaft, an Arbeit und vor allem an Geld. Ein Großteil des Inventars an Bord verkauften die Iraker zwischenzeitlich an Touristen – als Souvenir von „Saddams Geisterschiff“.

Immer wieder gibt es Pläne, das Schiff in Fahrt zu bringen. 2009 schaltet sich sogar die Bundesregierung ein, um mit den Irakern nach einer Lösung zu suchen. Ohne Erfolg. Doch jetzt geht das Schiff auf seine letzte Reise, und auch die

Auflieger – in Häfen festliegende Schiffe

400 Schiffe waren während der Finanz- und Wirtschaftskrise weltweit stillgelegt. Sie werden auch Auflieger genannt und meist aus wirtschaftlichen

Gründen stillgelegt – also wenn dem Angebot an Tonnage keine ausreichende Nachfrage gegenübersteht, um kosten-

Die Auflieger kann kurzzeitig sein oder Jahre dauern. Je nach voraussichtlicher Dauer wird die Besatzung an Bord belassen oder bis auf ein vorgeschriebenes Minimum reduziert. Bei längerfristigen Aufliegezeiten wird oft ein Teil des Antriebs entfernt. Oft geht ein mehrere Jahre dauerndes Aufliegen der späteren Verschrottung des Schiffes voraus. Häfen profitieren zwar von den Liegegebühren, allerdings