

Die unglaubliche Geschichte des „Traumschiff“-Reeders Peter Deilmann

NOSTALGIE IN WEISS

Er schuf die erste deutsch-deutsche Schiffsverbindung. Er rief die Butterfahrten ins Leben, und seine Luxusschiffe kreuzen auf allen Weltmeeren: Peter Deilmann, 65, ist der einzige deutsche Reeder, der seine Flotte noch unter schwarz-rot-goldener Flagge führt. Auch sein Flaggschiff, die 220 Millionen Mark teure „MS Deutschland“, schwimmender Star des ZDF-Dauerbrenners „Das Traumschiff“. Zum 20jährigen Jubiläum feiert der TV-Klassiker einen Rezeptions-Rekord: 1,11 Milliarden Zuschauer sahen bis heute die Serie.

Zur Reederei Deilmann? „Da müssen Sie hier am Kai entlang“, sagt die Fischverkäuferin. „Am Ende links. Ist gar nicht zu übersehen.“ Dann reicht sie das Krabbenbrötchen `rüber: „Macht Fünfmarkfuffzig!“

Nachmittags in Neustadt (Holstein) – und ich suche die Kommandobrücke von Deutschlands erfolgreichstem Kreuzfahrer-Tycoon. Der Weg führt am Wasser entlang, vorbei an Ruderbooten und klapprigen Kuttern, die unter trostlos grauem Himmel in der Ostseebrühe dümpeln. Hier soll Deilmann sein? „Sie stehen direkt davor“, schmunzelt der alte Herr. Er weist mit seinem Handstock auf ein rotes, dreigeschossiges Klinker-Gebäude direkt neben den Schiffen der Marine und des Bundesgrenzschutzes: „Das da, mit der weißen Flagge auf'm Dach, mien Jong!“

Im Foyer geht's gediegen zu. Überall gedämpftes Licht, Bronzeplastiken, mittendrin das ZDF-„Traumschiff“ als Modell. Durch ein Riesenfenster öffnet sich der Blick auf die Ostsee. Die junge Dame vom Empfang bittet in den Konferenzraum. „Kaffee?“ fragt das Fräulein. „Mit Milch und Zucker?“

Deilmann ist schon da, bevor er kommt: Das Interieur verrät einiges von der inneren Möblierung des Hausherrn. Alles wirkt preußisch, akkurat, selbst die symmetrische Anordnung des feinen Porzellans auf dem schweren Konferenztisch, Mahagoni massiv. Zwischen maritimen Büchern fällt ein Lichtspot auf das angestrahlte Modell einer Kogge aus dem 16. Jahrhundert. Das Ölgemälde gegenüber zeigt eine ländliche Bürgeridylle um die Jahrhundertwende. Auf der Fensterbank wacht eine in Blei gegossene Minifigur vom Alten Fritz. Die Tür geht auf. Ein Mann im dunklen Anzug marschiert herein, ein Handy in der Linken: „Deilmann. Guten Tag.“ Ein fester Händedruck, ein musternder, freundlicher Blick aus wachen, blauen Augen. Ein Blick zur Uhr, und er kommt

zur Sache: „Sie nehmen das Gespräch auf? Sind Sie vom Radio?...Nein?...Aha, von der Zeitung...Gut, dann brauch' ich ja nicht jedes Wort auf die Waagschale legen...Sie formulieren das dann ja nochmal um.“

Mit seinem schneeweißen und 175 Meter langen Traumschiff „MS Deutschland“ habe er das Lebensgefühl der 20er Jahre wiederbelebt, sagt Deilmann. Der Selfmade-Mann setzt auf den verklärten Blick zurück auf eine Epoche, die wieder in Mode kommt. Immer mehr Deutsche schippern in schwimmenden Edel-Eilanden über die Meere. 360.000 buchen jährlich eine Kreuzfahrt und geben dafür mehr als 1,2 Milliarden Mark aus. „Wir liegen hier voll im Trend“, weiß Deilmann.

Ein Traum in Glitter und Glamour: Das Treppenhaus erinnert mit seinen Messinggeländern, dicken Teppichen und chinesischem Marmor an die Lobbies großer Grandhotels. Prunkstück des Luxusdampfers: Der „Kaisersaal“. Er erstreckt sich über zwei Decks. Eine gigantische Ansammlung aus roten Fauteuils, Gold, schweren Leuchtern, gekrönt von einem Deckengemälde, das Tiepolos Werken in der Würzburger Residenz nachempfunden wurde. „Unser Passagier“, weiß Deilmann, „wünscht ein Ambiente mit viel Atmosphäre.“

Auf diese Palast-Kulisse fliegt auch das ZDF. Gedreht wird übrigens auf ganz normalen Kreuzfahrten. Dann gehen - neben den Passagieren und den Schauspielern - zwei Mannschaften an Bord: die Filmcrew und die echte 206-köpfige Schiffsbesatzung, die der Fernsehzuschauer nur vereinzelt als hilfreiche Geister durchs Bild huschen sieht. „Traumschiff“-Kapitän Siegfried Rauch darf die Kommandobrücke aus Sicherheitsgründen nur in Häfen betreten. Und von den großen Eisparaden kriegen die Passagiere gar nichts mit: Sie werden nachts gedreht.

Für viele Kreuzfahrer sind die Dreharbeiten zum ZDF-„Traumschiff“ dennoch eine willkommene Abwechslung zum Bordprogramm. Von der Aussicht träumend, vielleicht als Komparse mitwirken zu dürfen, stimmt so mancher seine Urlaubspläne mit den Dreharbeiten ab. Selbst „Traumschiff“-Stars finden mehr und mehr Gefallen daran, beim Dinner über acht Gängen nach Ablenkung zu spähen. Aus vielen Schauspielern, bestätigt Deilmann, seien zahlende Passagiere geworden.

Deilmann, der Fuchs. Hinter seiner schnittigen, zuweilen biedereren Fassade steckt ein kühler Rechner. Vor zwei Jahren mußte seine „MS Berlin“ (9.570 BRZ), die seit 1985 als ZDF-Traumschiff über alle Weltmeere schipperte, der telegeneren

„MS Deutschland“ weichen. Sie ist für den Reeder das in Stahl geschweißte Bekenntnis zum Standort Deutschland. Deilmann steuert einen Kurs, der andere Unternehmen schon längst in den Untergang getrieben hätte: „Wir sind die letzte und einzige Reederei, die ihre Schiffe noch unter deutscher Flagge betreibt.“ Das bedeutet viele Auflagen, deutschen Sicherheitsstandard und deutsche Sozialversicherung für die Mannschaft. Auch für die Chinesen. Sie machen - wie übrigens auf allen Kreuzfahrtschiffen der Welt! – die Wäsche. „Keiner kann das besser. Die machen das preußisch perfekt!“ Deilmanns Rechnung geht auf: „Wir haben eine Auslastung von mehr als achtzig Prozent.“

Der Anfang war trostloser. In den sechziger Jahren stand der gelernte Großhandels- und Reedereikaufmann aus Travemünde vor dem Nichts: Er kassierte Arbeitslosengeld und reihte sich im Overall in die Hofkolonne einer Werft in Niendorf (Ostsee) ein: „Wir säuberten den Hof.“ Danach wies er auf dem Travemünder Skandinavienkai Autos auf die Fähren ein: „Morgens um vier die erste, abends um elf die zweite Schicht.“ Bloß nicht die Hände in den Schoß legen. „Runterfallen“, meint Deilmann heute, „ist keine Schande. Aber das Liegenbleiben, das ist verwerflich.“ Das fand auch Oma Deilmann: „Gut, so Junge! Ein Jahr kannst du dem Teufel dienen.“

Ende der sechziger Jahre geht der Ingenieursohn auf Erfolgskurs. Sein Küstenmotorschiff, die „Merkur“ (1.800 Tonnen), wird der erste Baustein zu einer Frachtflotte von insgesamt zehn Schiffen bis 3.000 Tonnen, die ab 1970 Steine und Salz über die Ostsee tragen. Kurz danach eröffnet der Reeder mit drei Passagierschiffen die sogenannten Butterfahrten – maritime Tagesausflüge mit bis zu tausend Passagieren, inklusive Tanz und steuerfreiem Einkaufsparadies. 1976 schreibt Deilmann Geschichte: Seine „Nordbrise“, ein alter norwegischer Postdampfer, durchbricht den Eisernen Vorhang. Sie nimmt den ersten deutsch-deutschen Liniendienst zwischen Travemünde und Warnemünde auf.

Heute gehören mehr als 1.100 Mitarbeiter und 13 Luxusschiffe zu Deilmanns Imperium. Auch auf vielen großen europäischen Flüssen kreuzen mittlerweile seine schwimmende Hotels: Die bis zu 110 Meter langen Luxus-Liner, unter ihnen die „Prinzessin von Preußen“, die „Donauprinzessin“, „Mozart“ und „Dresden“, gleiten über Rhône, Rhein, Elbe, Oder, Main oder Donau, zum Teil bis nach Amsterdam, nach Rügen, Prag und zum Mittelmeer. Der einzige Passagier-Großsegler unter deutscher Flagge, Deilmanns Dreimaster „Lili Marleen“, steuert regelmäßig die Galapagos-Inseln im Pazifik an.

Eine längere Kreuzfahrt würde Deilmann schon mal reizen, aber dann hätte er überhaupt keine Zeit mehr für seine Familie, für die beiden Zwillingstöchter Gisa und Hedda (34) und die drei Enkelkinder. Und seine Hobbies - Fischen, Segeln, klassische Malerei und Musik – müßten dann warten. Auch das Bergsteigen: „Vor ein paar Jahren noch habe ich den Kilimandscharo bestiegen.“

Seine bodenständige Zentrale an der Ostsee, wo nebenan auf rostigen Schiffen aus Litauen massenweise Gebrauchtwagen verladen werden, will der Herr des Traumschiffs nicht verlassen. Die mahnenden Worte seiner Großmutter klingen Deilmann heute noch in den Ohren: „Gott stützt die Bäume, damit sie nicht in den Himmel wachsen!“

© **Thomas Olivier**

1998