

Gekaperte Erinnerung

Warum der Einfluss alter Kader auf die maritime Geschichtsschreibung der DDR immer noch groß ist. Aus den Erfahrungen eines Journalisten und Autors

Wolfgang Klietz

„Das gehört da nicht rein!“, Kerzengerade stand der 86-jährige Gerd Peters bei einer Buchpremiere in Rostock vor dem Autor dieser Zeilen und pochte immer wieder mit dem Zeigefinger in Richtung von dessen Brust. „Das“ – das waren Informationen in dem vorgestellten Buch¹ über die Stasi-Tätigkeit des als „Fernsehkaptän“ der DDR und Buchautor bekannt gewordenen Peters als IM „Nauticus“². Der Autor sah das anders, Peters verließ vorzeitig die Veranstaltung.

„Das gehört da rein!“ Der ehemalige Oberstleutnant der Nationalen Volksarmee war außer sich und stürmte ungefragt zum Podium der Veranstaltung im Pommerschen Landesmuseum in Greifswald, in dem der Autor den Film „Mukran – Honeckers Superhafen“³ gezeigt hatte. Bevor jedoch die Diskussion begann, wollte der einstige Offizier seine Sicht darlegen und ließ sich davon nicht abhalten. Erst danach konnte die Veranstaltung wie geplant weitergehen.

Zwei Beispiele aus den vergangenen zwölf Monaten, die zeigen, dass bis heute manche alten Kader mit ungebrochenem Selbstbewusstsein und Durchsetzungsvermögen jenseits aller Selbstkritik bestimmen wollen, was in die Geschichtsschreibung – in diesem Fall über die zivile Schifffahrt der DDR – „reingehört“ und was nicht. Sie bestehen auf der Deutungshoheit, weil sie dabei waren, wie immer gern betont wird.

Dass viele Kader aus der DDR auch Jahrzehnte nach der Friedlichen Revolution nicht einmal im Ansatz Kritik an der SED-Diktatur und ihrer eigenen Rolle darin erkennen lassen, dürfte ein Phänomen sein, dass in vielen gesellschaftlichen Bereichen immer noch sichtbar ist. In der zeitgeschichtlichen Betrachtung der DDR-Seefahrt wird jedoch der Versuch, Wissenstand und Diskussion weiter zu bestimmen, besonders deutlich sichtbar.

Dabei geht es in diesem Bereich der Forschung um ein Thema von oft unterschätzter Bedeutung. Die Staatsreederei der DDR, die Deutsche Seereederei (DSR), war die größte Universalreederei der Welt, für die zeitweise mehr als 200 Schiffe fuhren. Tausende Mitarbeiter wurden besonders intensiv von der Staatssicherheit beobachtet, weil sie das Privileg genossen, auch ins kapitalistische Ausland reisen zu dürfen. Um jeden Preis wollte der Staat verhindern, dass diese Seeleute von Bord flüchteten.⁴

1 Wolfgang Klietz: *Schutzlos auf See – Angriffe auf die zivile Schifffahrt der DDR*, Rostock 2019.

2 BStU MfS BV Rostock Abt. Hafen Nr. 18, Bl. 67 f. u. BStU MfS BV Rostock AIM 2751/90 II Band 1, Bl. 3–156. Peters' Registriernummer beim MfS lautete I/1110/80. Auch der Journalist Jürgen Schreiber und Farina Hüttner haben sich mit Peters' Tätigkeit für das MfS beschäftigt. Schreiber nennt jedoch keine Quellen, in: Jürgen Schreiber: *Die Stasi lebt: Berichte aus einem unterwanderten Land*, München 2009, S. 37; Farina Hüttner: *Die Infiltration der Besatzung auf der MS „»Arkona«“ durch das Ministerium für Staatssicherheit in der DDR*, Bachelorarbeit, Hochschule Mittweida 2013, S. 44.

3 *Mukran – Honeckers Superhafen*, für ARD-Reihe „Geheimnisvolle Orte“ von astfilm productions: http://www.astfilm.de/de/project/2017/go_mukran/content.php.

4 Eine umfassende Darstellung der DSR-Geschichte hat die Rostocker Historikerin Franziska Cammin geschrieben: *Die Deutsche Seereederei als Staatsreederei der DDR. Die Handelsflotte zwischen staatlicher Kontrolle und Freiheit auf See*, Hamburg 2014.

Dabei sind es nicht allein die Auftritte, die Verbindungen („Seilschaften“) und der Korpsgeist sowie der lebhaft Austausch in sozialen Medien, sondern auch viele äußere Umstände, die manchen früheren Kapitänen und Funktionären in die Hände spielen, wenn sie mit ihrer Sicht auf die Vergangenheit immer noch stark die öffentliche Wahrnehmung prägen und damit die Geschichtsschreibung dominieren. Salopp gesagt: Das Gegengewicht zur nostalgischen oder gar geschichtsklitternden Darstellung der maritimen Geschichte fehlt weitgehend.

Die Ursachen sind vielfältig, manchmal ist es die schlichte Kommunikationsstrategie eines Unternehmens, das der öffentlichen Hand gehört. „Wir wollen nach vorn schauen und nicht zurück“, hieß es beispielsweise von einem Sprecher des Fährhafens Mukran, als der Autor gemeinsam mit einem Kollegen um eine Drehgenehmigung und ein Statement für eine TV-Produktion bat.⁵ Der Hafen gehört zu 90 Prozent der Stadt Sassnitz und zu zehn Prozent dem Land Mecklenburg-Vorpommern. In der Doku sollte es um die Geschichte des Fährhafens als wichtigen Umschlagplatz für Handel und Militär im Kalten Krieg gehen. Das Fernsehteam durfte das Gelände des Hafens nicht betreten, die Dokumentation wurde trotzdem in der ARD und von anderen Sendern ausgestrahlt. Dass die alten Kader die Geschichtsschreibung dominieren, hat jedoch weit mehr Gründe.

Literatur

Wer sich über die zivile Schifffahrt der DDR informieren will, findet kaum Literatur von Autoren, die außerhalb des Dunstkreises der DSR stehen. Beispielhaft für aufwändig recherchierte Sachbücher stehen das Werk *Traumschiffe des Sozialismus: Die Geschichte der DDR-Urlauberschiffe 1953–1990* von Andreas Stirn⁶ und *Die Deutsche Seereederei als Staatsreederei der DDR: Die Handelsflotte zwischen staatlicher Kontrolle und Freiheit auf See* von Franziska Cammin⁷. Ansonsten haben sich weitgehend Zeitzeugen in Büchern mit der Schifffahrt der DDR beschäftigt und vielfach biografisch geprägte, gern mit heiterem Unterton versehene Erinnerungsliteratur publiziert. Die Titel lauten beispielsweise *Mit Rostocker Hochseefischern auf Fischfang – Erlebnisse einer Schiffsärztin*, *Auf allen Weltmeeren zu Hause – Erinnerungen eines Seefahrers der DDR* oder *Bootsleute erzählen*. Im letztgenannten Werk erzählt beispielsweise ein Seemann auf elf Zeilen (!) von seiner Arbeit auf dem Fährschiff „Stubbenkammer“. Dass die Fähre nach ihrem Dienst auf der „Königslinie“ zwischen Sassnitz und Trelleborg jahrelang ausschließlich im Einsatz war, um militärische Güter nach Afrika zu bringen, ist dort mit keinem Wort vermerkt.⁸

Themen wie die Parteidiktatur, „Republikfluchten“ oder die auch an Bord allgegenwärtige Staatssicherheit tauchen allenfalls am Rand auf. Kein Zweifel: Die Seeleute haben das Recht, sich an vermeintlich „gute alte Zeiten“ zu erinnern, ihre Erinnerungen niederzuschreiben und sich zu vernetzen. Doch manche präsentieren – einige unbewusst, andere mit Absicht – ein unvollständiges und verzerrtes, sozusagen ein „gefiltertes“ Bild, manchmal auch gezielt ein gänzlich falsches.

Besonders einstige Funktionäre „filterten“ die Wahrheit. Dazu gehörte der einstige Konteradmiral der Volksmarine und Havariekommissar der DDR, Friedrich Elchlepp

5 siehe Fußnote 3.

6 Andreas Stirn: *Traumschiffe des Sozialismus. Die Geschichte der DDR-Urlauberschiffe 1953–1990*, Berlin 2011.

7 siehe Fußnote 4

8 Hans-Hermann Diestel: *Bootsleute erzählen*, Rostock 2011.

(1924–2002). Er berichtete nach dem Mauerfall in einem seiner Bücher über die Kollision zwischen dem westdeutschen U-Bootjäger „Najade“ und dem DDR-Passagierschiff „Völkerfreundschaft“ Ostern 1968, vermied jedoch den Hinweis, dass ein DDR-Bürger geflüchtet war und von dem Schiff der Bundesmarine gerettet wurde.⁹

Auch Peters hat über die Kollision geschrieben. Er konzentriert sich in der Darstellung des Ereignisses auf den vermeintlichen Angriff der „Najade“ auf ein friedliches Passagierschiff und die politischen Folgen. Der stets gut informierte Peters suggeriert außerdem, dass das Rammen ein beabsichtigtes Manöver gewesen sei. Wie er zu dieser Einschätzung kam, tut er jedoch nicht kund. Über den Flüchtling behauptet er, in seinem Personalausweis und in der Passagierliste sei ein anderer Name zu finden gewesen.¹⁰ Diverse Quellen widersprechen dieser Behauptung.¹¹ Dass ein Mann in die Freiheit gesprungen war, schien dem Kapitän völlig unverständlich.

Ausdrücklich kritisiert der Autor Andreas Stirn die Darstellung des Zwischenfalls in den Publikationen von Peters und Elchlepp. Peters stelle beispielsweise die These auf, der Flüchtling habe als Agent für einen westlichen Geheimdienst spioniert. „Damit bewegt sich Peters“, laut Stirn, „in der Tradition des von der DDR-Propaganda vorgegebenen Interpretationsmusters“. Belege für diese Behauptung habe der ehemalige Kapitän der „Völkerfreundschaft“ nicht vorgelegt.¹² Tatsächlich finden sich in den Akten der Stasi-Unterlagenbehörde, des Bundesarchivs und anderer Archive keine Hinweise auf eine Agententätigkeit des Flüchtlings. Stirn verweist auf die Einschätzung der Staatssicherheit, der Mann zeige eine ständig negative Haltung gegen die DDR und äußere sich ihr gegenüber feindlich. Dann zieht er das Fazit, dass der Flüchtling wohl kaum ein Spion gewesen sein dürfte: „Selbst der einfältigste West-Spion hätte wohl vermieden, in der DDR lauthals auf diese zu schimpfen.“

Weiter schreibt Stirn, in Peters' Buch *Vom Urlauberschiff zum Luxusliner* werde deutlich, dass der Autor Flüchtlinge für Störenfriede gehalten habe. „In erster Linie zielt die Suggestion einer geheimdienstlichen Tätigkeit durch einen ehemaligen Kapitän eines Urlauberschiffs darauf ab, die Frage nach den tatsächlichen Motiven der Flucht auszublenken und das Handeln des Mannes zu delegitimieren“, so Stirn in seinem Buch *Traumschiffe des Sozialismus*.¹³

Archive

Nur wenige Autoren wie Cammin und Stirn haben die Archive wie Bundesarchiv, Landesarchive oder die Dokumente der BStU genutzt. Auch das Ignorieren dieser Quellen trägt zum oben erwähnten „Filtern“ bei. Doch selbst wer in Archiven über die Seefahrt der DDR recherchieren möchte, stößt auf ungewöhnliche Schwierigkeiten. Wer zum Beispiel im sogenannten DSR-Archiv arbeiten will, darf keine gut sortierte und frei zugängliche Sammlung von Dokumenten der Reederei erwarten, wie man sie in einem Stadt- oder Landesarchiv finden würde. Nach der Privatisierung der Staatsreederei überließen die Investoren das Archiv dem Förderverein Tradition Ostseeschifffahrt, der

9 Friedrich Elchlepp/, Manfred Kretschmar: *Katastrophen auf See. Die Seeunfälle der zivilen DDR-Schifffahrt*, Rostock 2002, S. 185–189.

10 Gerd Peters: *Vom Urlauberschiff zum Luxusliner. Die Seetouristik des VEB Deutsche Seereederei* Rostock, Hamburg 2005, S. 114.

11 u.a. Ludwig Erler u. a.: *Rote Traumschiffe. Die Urlauberflotte der DDR*, Fernsehfilm, NDR, 6. Februar 1994.

12 wie Fußnote 5, S. 318.

13 Ebd., S. 319.

bis heute von dem ehemaligen Rostocker Oberbürgermeister Roland Methling und seiner Vertreterin Marlis Völcker geleitet wird.¹⁴

Das Archiv im Rostocker Hafen ist nur nach langwierigen Absprachen zugänglich. Die Öffnungszeiten sind kurz, eine fachgerechte Katalogisierung fehlt. Mails und Anrufe des Autors und anderer Kollegen blieben immer wieder unbeantwortet. Auch Methling hat sich zu mehrfachen schriftlichen Anfragen des Autors zum Zustand des Archivs nicht geäußert.

Völcker hat sich bereits in der DDR mit der Schifffahrtsgeschichte des ostdeutschen Staates beschäftigt und war ab 1983 hauptamtlicher „Sekretär“ beim „Arbeitskreis für Schifffahrts- und Marinegeschichte“¹⁵. Als der Arbeitskreis 1991 in einen Verein umgewandelt wurde, wechselte sie dorthin.¹⁶ Das Ex-SED-Mitglied¹⁷ Methling war zu DDR-Zeiten Haupttechnologe des VEB Seehafen und galt als sehr gut vernetzt.¹⁸

Das Landesarchiv in Greifswald verfügt über umfangreiche Unterlagen, befindet sich aber in einem beklagenswerten Zustand. „Pommersches Gedächtnis in Gefahr“ schrieb am 15. Dezember 2019 die *„Mecklenburgische und Pommersche Kirchenzeitung“* über die Archive im Nordosten des Bundeslandes.¹⁹ Die Zeitung zitiert einen Wissenschaftler mit den Worten, dass die desolate Situation einmalig sein. Material im Landesarchiv sei teilweise verschimmelt oder noch gar nicht erschlossen. Das Archiv bleibt zeitweise – zum Beispiel Anfang 2019 und vom 10. Dezember 2019 bis 31. März 2020 – wegen Personalmangels monatelang geschlossen. „Das bedeutet das Ende der Landesgeschichtsforschung“, sagte dazu der Greifswalder Historiker Felix Schönrock.²⁰

Museen

Museen wie das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock prägen maßgeblich das Bild über die Schifffahrt und Hochseefischerei der DDR. Die in einem historischen Frachter im Stadtteil Schmarl untergebrachten Exponate und Sammlungen sind einzigartig, doch stammt das Konzept der Präsentation noch aus alten Zeiten. „Mehr als 1 500 Betriebe unserer Republik sind am Schiffbau beteiligt“, ist dort auf einer Tafel zu lesen. Die Zeit scheint stehengeblieben zu sein. „Zum VEB Kombinat Schiffbau gehören 9 Maschinen- und Anlagenbetriebe“, heißt es in der Gegenwartsform auf einer anderen Tafel. Die Einordnung der Seefahrt in die historische Epoche findet kaum statt. Von hunderten Exponaten beschäftigt sich eines mit der Rolle der Politoffiziere an Bord. Die Arbeit der Stasi wird nur kurz erwähnt, als die Ausstellung den gefürchteten Entzug des Seefahrtsbuchs thematisiert.

14 <http://www.förderverein-ostseeschifffahrt.de/impressum.html>.

15 Bernd Oesterle, Bernd: Der Arbeitskreis für Schifffahrts- und Marinegeschichte der DDR (AKSM) 1975 – 1992, Sonderdruck aus DGSM-Jahrbuch 1996, S. 94–109, Düsseldorf 1997. Eines der Gründungsmitglieder dieses beim Rostocker Schifffahrtsmuseum angesiedelten Arbeitskreises war Gerd Peters.

16 siehe dazu auch: Die deutsche Schifffahrts- und Marinegeschichte vereinigt sich, in: Gerd Peters, Gerd: Seefahrt ist für lebenslänglich und andere Geschichten, Rostock 2017.

17 <https://www.munzinger.de/search/portrait/Roland+Methling/0/25848.html>.

18 Methling hatte im Jahr 2004 schriftlich zugegeben, am 7. November 1989 – zwei Tage vor dem Mauerfall – seine „Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ministerium des Innern (MdI), Abteilung K1“, erklärt zu haben. Historiker bezeichnen das Kommissariat 1 der Volkspolizei als „politische“ Polizei, die in allen Fällen von politischer Kriminalität ermittelte und dabei eng mit dem Ministerium für Staatssicherheit zusammen arbeitete. Das K1 setzte auch „informelle Mitarbeiter“ (IM) ein. Siehe: Andreas Meyer: Schmutziger Wahlkampf um Methlings DDR-Vergangenheit, Ostsee-Zeitung 24. Mai 2011, S. 12

19 Zitiert nach <https://blog.pommerscher-greif.de/pommersches-gedaechtnis-in-gefahr/>.

20 <https://www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Greifswald/Landesarchiv-Greifswald-in-Not>, abgerufen am 13.1.2020.

Die Darstellung stamme aus den 1980er-Jahren und sei verheerend, sagt Kathrin Möller, Leiterin des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums. Sie bezeichnet den Aufwand für eine neue Präsentation als immens und hat dafür im Dezember 2019 Fördermittel in Höhe von drei Millionen Euro beim Land Mecklenburg-Vorpommern beantragt. Damit soll die komplette Etage der Stauung mit der Darstellung der Schifffahrtsgeschichte von der Hanse bis zur Gegenwart umgestaltet werden. Außerdem sollen Mittel in die Brandschutzsanierung fließen. Sie wolle auch die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in die Darstellung einbeziehen. Derzeit laufen hierzu umfangreiche Recherchen, unter anderem bei der Stasi-Unterlagenbehörde. „Wir können in einer Hansestadt nicht mit einer Ausstellung aus der Vergangenheit auftreten“, sagt Kathrin Möller.²¹

Im Pommerschen Landesmuseum in Greifswald endet die Darstellung der regionalen Geschichte bislang im 19. Jahrhundert. In Kürze soll eine Dauerausstellung zum 20. Jahrhundert eröffnet werden.

Universitäten

Landesgeschichte beinhaltet in Küstenländern wie Mecklenburg-Vorpommern immer auch Schifffahrtsgeschichte. Die Universitäten in Rostock und Greifswald haben jedoch nicht einmal einen Lehrstuhl für Landesgeschichte. „Ich halte es für einen großen Mangel, dass die landesgeschichtliche Forschung nicht universitär angebunden ist“, sagt Kathrin Möller, die auch Vorsitzende des Museumsverbands in Mecklenburg-Vorpommern ist. Als im Jahr 2017 Prof. Dr. Ernst Münch das Historische Institut der Universität Rostock verließ und der Lehrstuhl für Mecklenburgische Landesgeschichte nicht wieder besetzt wurde, schrieben Möller und die Vorsitzende des Heimatverbandes, Cornelia Nenz, eine Protestnote an das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur in Schwerin.

„Die universitäre landeshistorische Forschung sowie die entsprechende Ausbildung und Weiterbildung von Lehrkräften in den Schulen, von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern in den Archiven und Museen des Landes stellt ein wichtiges Korrektiv zu politisch, wirtschaftlich und sozial einseitig interessierten Identitäts-Konstruktionen dar“, hieß es darin. Und weiter: „Vor diesem Hintergrund kann das Ende der universitären Landesgeschichte an der Universität Rostock nicht im Interesse der Bürger unseres Landes und der Landesregierung sein.“ Dennoch wird das Fach „Landesgeschichte Mecklenburg-Vorpommern“ nicht weiter in Rostock gelehrt²².

Auch die Universität in Greifswald verfügt am Historischen Institut über keinen vergleichbaren Lehrstuhl. Die wissenschaftliche Arbeit zum Thema Ostseeraum konzentriert sich im Interdisziplinären Forschungszentrum Ostseeraum (IFZO) vielmehr auf Zukunftsprojektionen.²³

21 Gespräch mit dem Autor am 16. 1. 2020.

22 <https://www.welt.de/regionales/mecklenburg-vorpommern/article171645501/Appell-zum-Erhalt-der-Stelle-fuer-Landesgeschichte.html>, abgerufen am 23.1.2020. Das zitierte Schreiben liegt dem Autor vor.

23 <https://phil.uni-greifswald.de/institute/einrichtungen/ifzo/ifzo-ist/>, abgerufen am 14.1.2020.

Zeitzeugen

Die Lebensleistung einstiger DDR-Bürger, die sich den Herausforderungen einer selbstbestimmten Gesellschaft mit allen Risiken stellen, alte Denkmuster überwinden und Neues lernen mussten, werde zu wenig gewürdigt, hat der Bundesbeauftragte für die Stasi-Unterlagen, Roland Jahn, im Oktober 2019 gesagt.²⁴ Er gehört zu denen, die immer wieder zum Dialog aufrufen. Doch was ist, wenn die hier angesprochenen Menschen das Gespräch verweigern? Und im hier behandelten Kontext als Zeitzeugen nicht reden wollen oder ebenfalls bewusst „filtern“? Dass Autoren bei Anfragen an Seeleute, ob sie als Zeitzeugen berichten wollen, auf das alte Vorurteil „Journalist aus dem Westen, nie zur See gefahren“ stoßen, gehört fast zu den Alltagserfahrungen beim Forschen. Wegen der großen IM-Dichte in der DSR und des hohen Organisationsgrads dieser Berufsgruppe in der SED stößt der Rechercheur im maritimen Metier besonders oft auf Menschen mit einer besonderen Nähe zum System (oder einem besonders hohen Maß an Anpassung). Von den Gesprächspartnern, die der Autor befragt, hat sich keiner als IM zu erkennen gegeben, obwohl viele von ihnen in den Akten der BStU stehen. Das bedeutet auch für dieses Segment der Recherche, dass alte Kader an der Geschichte mitschreiben – indem sie ihre eigene Rolle in der Vergangenheit und ihre Sichtweise ausblenden, damit nur die „halbe Wahrheit“ sagen und außerdem offenbar nicht erklären wollen, inwieweit sie dem alten System noch hinterher trauern.

Zum Beispiel IM „Rolli“.²⁵ Der einstige Vollmatrose hat auf der Eisenbahnfähre „Mukran“ der DSR gearbeitet und gehörte zu den Interviewpartnern des Films „Mukran – Honeckers Superhafen“.²⁶ Nein, von der Arbeit der Stasi habe er an Bord nicht viel mitbekommen, sagte der Seemann vor laufender Kamera. Kurz danach ergaben Recherchen in der BStU, dass der IM über viele Jahre Kollegen an Bord und Friedensgruppen bespitzelt hatte.²⁷ Der Seemann bezeichnete die Akten dagegen als „Märchenbuch“.²⁸

Fazit

Eine objektive Geschichtsschreibung bildet die Voraussetzung für Aufarbeitung und Gedenken. Gerade im Bereich der besonders systemverbundenen Seefahrt der DDR sind die Forschungslücken jedoch enorm. Akten sind nicht zugänglich, Forschung findet kaum statt. Umso leichter haben es damit die systemtreuen Protagonisten der Vergangenheit, das Narrativ zu bestimmen. Ihnen wird es leicht gemacht, die Erinnerung zu „kapern“ und damit zu bestimmen. Doch die Seefahrt der DDR bestand nun einmal nicht nur aus spaßigen Äquatortouren, aufregenden Landgängen und Romantik, sondern auch aus Überwachung, politischer Gängelung und Willkür.

24 Pressemitteilung der Landeszentrale für politische Bildung Sachsen-Anhalt 53/2019, 15. Oktober 2019.

25 wie Fußnote 3.

26 Ebd. wie Fußnote 3

27 Die Autoren von „Mukran – Honeckers Superhafen“ haben das Interview nicht verwendet, weil die Stasi-Tätigkeit sich erst nach den Dreharbeiten herausstellte und damit im Gespräch nicht thematisiert wurde. Das vollständige und autorisierte Interview mit Erläuterungen zur Stasi-Akte von IM „Rolli“ erscheint im Frühjahr 2019 in der Edition Pommern, Elmenhorst. In dem Buch mit dem Titel „Mukran – Honeckers Superhafen. Gespräche über einen Seeweg im Kalten Krieg“ werden alle Interviews veröffentlicht, die für die gleichnamige TV-Produktion geführt wurden.

28 Mail an den Autor vom 29.10.2019. Die Identität von „Rolli“ ist dem Autor bekannt.