

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute



BORDGESCHICHTEN I

DSR
Seeleute e.V.



BORDGESCHICHTEN I

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR – Seeleute

DSR – Seeleute e.V. Freiberg

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock

Freiberg / Rostock
2001

Buchreihe **BORDGESCHICHTEN** des DSR-Seeleute e.V. Freiberg und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock. 4. korrigierte Auflage, Ausgabe 2008 mit 600 Exemplaren nach den alten Regeln der deutschen Rechtschreibung

Impressum

Herausgeber: DSR-Seeleute e.V. Freiberg
Postfach 500133; 09589 Freiberg
Tel.-Nr. 03731/33 718 bzw. 03726/71 22 92
DSR-Seeleute-Homepage <http://www.seeleute.de>
Bankverbindung: Volksbank Chemnitz
BLZ: 870 962 14 Konto-Nr. 321 013 724
und
Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock
Schwaaner Landstraße 162; 18059 Rostock
Tel./Fax.-Nr. 0381/400 37 86
e-mail: j.stahl@sgo-news.de; SGO-Homepage: <http://www.sgo-news.de>
Bankverbindung: Ostseesparkasse Rostock
BLZ: 130 500 00 Konto-Nr. 2050 14089

Redaktion: Wolfgang Jacob, Freiberg und Lothar Vogel, Falkenau

e-mail: bordgeschichten@seeleute.de

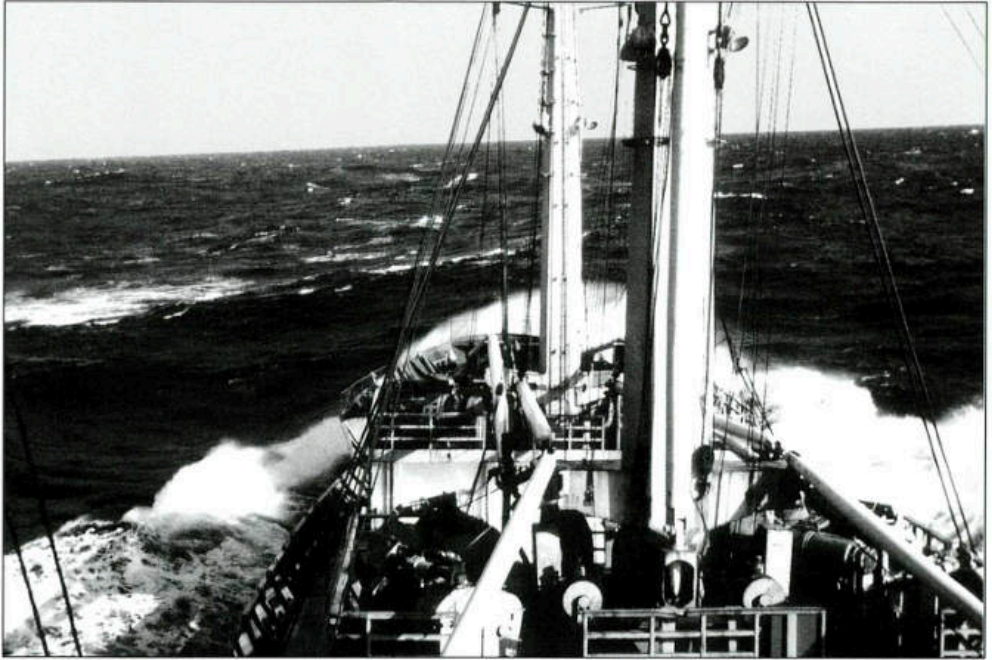
Umschlagentwurf: Uwe Schwarz, Werbeagentur „made in Flöha“, 09557 Flöha

Druck: Firma druckspecht Chemnitz / Langenstriegis / Dresden

Preis: 11.- Euro, bei Versand 12.50 Euro gegen Vorkasse

Redaktionsschluss: 28. Februar 2001

© Übersetzung, Nachdruck, Vervielfältigung sowie Speicherung der Beiträge auf Datenträger, bzw. Wiedergabe im Internet, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Autoren und des Herausgebers. Jegliche Verwertung von Bildern, Fotos, Zeichnungen, Skizzen und Faksimile ist außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes unzulässig und strafbar. Alle Angaben erfolgten nach bestem Gewissen, aber ohne Gewähr. Die Beiträge sind teils redaktionell bearbeitet und geben jeweils die Meinung des Autors wieder und sind nicht immer mit der Meinung der Redaktion identisch.



Vor mir liegen die ersten 34 Geschichten von Seeleuten, die unter der Flagge der DSR führen. Viele weitere Tagebuchauszüge, angefüllt mit persönlichen Erlebnissen, sollen folgen. Ein begrüßenswertes Unterfangen. Aus der Vielfalt von Geschichten über das Leben unserer Seeleute und ihrer Familien wird auf diese Weise eine umfassende Chronik entstehen, in der sich ein besonderes Stück Geschichte der Seefahrt widerspiegelt.

Mit den besten Wünschen

Eva Stein

März 2001

In eigener Sache

Es waren vier ehemalige DSR-Seeleute aus Freiberg, die Ende 1994 am Biertisch der Gaststätte „Maylein“ den Grundgedanken für unsere Treffen legten. Am 24. 3. 1995 war das 1. Seeleute-Treffen bei „Mayleins“. Über 40 ehemalige und noch aktive Fahrensleute kamen und es war ein voller Erfolg. Der Ruf nach weiteren Treffen wurde laut und das nicht nur in Sachsen. Ein siebenköpfiges Gremium, das sich in Anlehnung an gewisse Traditionen fortan „Schiffsrat“ nannte und sich die Aufgabe stellte, den jährlich stattfindenden drei Treffen einen „sinnvollen“ Anstrich zu geben, war Ende 1996 gefunden. Aufgrund der stetig steigenden Teilnehmerzahlen und dem damit verbundenen organisatorischen Aufwand mußten nun Strukturen gefunden werden, die eine Vereinsgründung forderten. Im Jahre 1998 erfolgte diese unter der Bezeichnung „DSR-Seeleute e.V.“

Maritime Traditionen, seemännisches Brauchtum aber auch Kultur und Aufwertung der Freizeitgestaltung (so auch in der Vereinssatzung formuliert) sollten und sollen auch weiterhin den Treffen Inhalt geben. Es wurden Vorträge geplant, Sportfeste organisiert, es gab Barabende, einen Lumpenball und vor allem gab es mit der Zeit einen akuten Platzmangel in der zu klein gewordenen Messe „Maylein“.

Ein paar Stunden zum „Klönen“, sich über Jemanden zu freuen, den man lange nicht gesehen hat, von Dingen zu hören, in die wir nie Einblick hatten und Spaß zu haben während dieser kurzweiligen Abende – viele ehemalige und noch aktive Fahrensleute freuten sich schon lange vorher auf diese wenigen Stunden.

Vielleicht ist es gerade der Seewassermangel im Süden, der uns bisher so zusammenschweißt hat, der für Momente das Erlebte erweckt und damit unter Eurer Mitwirkung unserem Verein und seinen nunmehr ca. 70 Mitgliedern eine gute Zukunft gibt.

Die ehrenamtliche Tätigkeit wurde inzwischen für viele Vereinsmitglieder freizeitbestimmend. Auch über territoriale Vereinsgrenzen hinaus knüpften wir Verbindungen zu anderen Vereinen, es kam zum Aufbau einer informativen Internetseite und es wurden mittlerweile schon 18 Treffen organisiert.

Mit dieser Publikation gehen wir nun einen weiteren Schritt in die Richtung, DSR-maritime Geschichte zu bewahren.

Viel Spaß beim Lesen und im Leben immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Frank Thiele, Präsident DSR-Seeleute e.V.



DSR-Seeleutetreffen in Freiberg

Inhaltsverzeichnis

Frank Thiele	Auf MS MATHIAS THESEN	9
Richard Kanwischer	Ablösung auf Seemannsart	11
Lothar Vogel	Schneewittchen und bellende Wachmatrosen, Äquatortaufe auf MS WEIMAR	13
Manfred Grunert †	Die erste Reise des Eisbrechers STEPHAN JANTZEN	23
Redaktion	MS GRÖDITZ im Eis	26
Fritz Stiller	Eine Reise mit MS FREYBURG	27
Stefan Thiem	Der letzte Funkspruch	36
Eva Stein	Fernsehserie ZUR SEE	42
Redaktion	Passagierschiff FRITZ HECKERT	55
Manfred Hinz/Gerd Wachs	Erinnerungen an das Fracht- und Passagierschiff FERDINAND FREILIGRATH	57
Rolf Permien	Die Bullenstory auf MS DRESDEN (1)	66
Redaktion	Freizeit an Bord/ Bildserie	68
Steffen Kohlschmidt	Mit MS SCHWIELOWSEE rund um Afrika	73
Langer/Hübscher/Schmidt	Tiergeschichten	77
Redaktion	MS ZWICKAU, 19 Jahre im Dienst der DSR	80
Redaktion	Der Maler und Grafiker Axel Dietz	83
Walter Jangel	Eine ganz „normale“ Reise	86
Wolfgang Jacob	MS WISMAR (2) im Liniendienst Westafrika	90
Gerd Wachs	Das Kielschwein und der Herr aus Österreich	98
Bernd Münzner	Unterwegs auf Kühlschiffen mit unterschiedlicher Ladung	100
Gerd Peters	Die dreifache Hochzeit an Deck	107
Manfred Hinz	Flieger auf MS F. FREILIGRATH (1)	110
Heinz Liebscher	Die ersten 5 Monate an Bord des Kühlschiffes MS F. FREILIGRATH (2)	112
Martin Korngiebel	Das Typhon	117
Redaktion	MS STOLLBERG – ein Schiff vom Typ AFRIKA	119
Wolfgang Jacob/	Kollision ROS-319 LÜTTEN KLEIN mit	
Richard Kanwischer	MS ESPENHAIN	121
Manfred Hinz	F. Freiligrath (1) mit Tragfläche	124
Heinz Liebscher	Mein erstes Schiff MS AUE	127
Wolfgang Kiwitt	Eine Reise ohne Landgang	129
Walter Jangel	Bello	132
Andreas Backstein	Aufbauten-Malereien	134
Maritta Noack	Maritta F. – eine Stewardess, die auf den Weltmeeren servierte/Leseprobe	135
Olaf Neyer	Sturmfahrt von MS HELLERAU	139
Harald Mertin	Eine Seereise mit Hindernissen	141
Heinz-Jürgen Marnau	Vom Trimmer zum Chief	147

Auf MS MATHIAS THESEN

15. 3. 82, der 30. Tag an Bord

Nach der Reparatur in der Werft von Rijeka geht es nun nach Djakarta. Heute um 19.00 Uhr habe ich Andy angerufen. Leider war er nicht da. Nur seine Eltern. Schade, trotzdem war ich nicht allzu böse, da man ja immerhin die Stimmen von Bekannten gehört hat. Eigentlich weiß ich gar nicht, was ich noch schreiben soll.

Die Reise beginnt ja eigentlich jetzt erst und ich freue mich auf die andere Welt, weil ich sie noch nicht kenne. Gewiß ist aber auch, daß der Tag der Ankunft in Rostock kommt und dann – das Wiedersehen. Ich werde ja jetzt schon sentimental, na dann gute Nacht. Ach so, hoffentlich gibt es Post in Port Said oder Djakarta! Ich werde jetzt noch Wäsche waschen und duschen, dann gehe ich in die Koje. Morgen 06.30 Uhr geht der Streß wieder los, Tische eindecken und Frühstück vorbereiten.

21. 3. 82, der 35. Tag an Bord

Mir geht es gut. Ich war heute das erste Mal baden in diesem Jahr. Gestern haben wir den Suez-Kanal passiert. Mit meiner Chefin (Oberstewardess) habe ich mich gestern gestritten, glaube daß ich auch ein wenig Schuld habe. Ich werde auf alle Fälle meine Arbeit so gut machen wie ich kann, bin eben doch Maschinenassistent. Gott sei Dank nächste Reise wieder Assi im Maschinenraum.

Die Besatzung ist soweit in Ordnung, die können wahrscheinlich mit einer Stewardess besser umgehen, wie mit einem Steward. Zum Erstaunen meinerseits ist die Offiziersgang ganz o.K. Angefangen beim Alten (Klaus Muß).

3. 4. 82, der 49. Tag an Bord

Am Montag werden wir in Djakarta vorliegen. Das ist eine schöne Nachricht. Der Seetrail hat auch die Äquatortaufe mit sich gebracht. Es war schwer genug diesen Taufschein zu erwerben. Dennoch bin ich stolz darauf. Die Auswertung dieser Tortour möchte ich jetzt gar nicht vornehmen, das ist ein Kapitel für sich. Das muß ich erst mal verdauen.

12. 5. 82, der 88. Tag an Bord

Vietnam liegt hinter uns. Nach Haiphong hatten wir noch Danang als zweiten und letzten vietnamesischen Hafen. Jetzt ist Singapore dran. Von Singapore nach Kelang und vielleicht nach Belawan. Dann geht's schon nach Hause. Vom Finanziellen bzw. von der Reisedauer her, ist es noch keine lange Reise. Andererseits ist es eine sehr aufreibende Sache bis jetzt. Morgen ist Kadergespräch. Ich möchte ausdrücken, dass ich auf die „Bästein“ zurück will. Als Steward auf alle Fälle nicht mehr. Hoffentlich fragt der Alte nicht „Warum?“. Ich will zurück in den Keller (Maschinenraum).

15. 6. 82, der 122. Tag an Bord

Am Freitag sind wir zum zweitenmal gestartet zur Rücktour. Letzter Auslauftermin war der 1. 6., doch keine 12 Stunden von Penang entfernt, fiel der Sender der Funkanlage aus. Kommando zurück. Alles hat abgestunken. Viele Gedanken durchfledern meine Gehirnzellen. Ich habe eben „Reinschiff“ gemacht in meinen Schubfächern. Jetzt, 4 Wochen vor zu Hause geht das schon mal. Habe mir die ganze Post noch mal durchgelesen und dann alles weggehauen. Das reibt nur unnötig auf und macht müde. Heute nacht haben wir die kleine Insel Sokorta steuerbord querab gehabt. Der Seegang hat nachgelassen. Gott sei Dank, denn

seit 10 Tagen geht der Dampfer wie ein Entenarsch. Übermorgen haben wir dann das Mittelmeer erreicht. Am 4. 7. sollen wir in Antwerpen vorliegen, dann geht es nach Rotterdam und ab nach Hause. Ich rechne mit 11. oder 12. Rostock Reede. Sind wir erst durch den Suez, dann sieht die Welt schon besser aus. Übrigens bin ich wieder unter die Raucher gegangen. Die Ausrede läuft darauf hinaus, daß es die Aufregung vor zu Hause ist. Wer glaubt mir? Wenn ich recht überlege, komme ich das erste Mal nach Hause und habe kein festes Mädel. Es sieht überhaupt schlecht mit Anhaltspunkten aus. Zwei Kumpels sind bei der Fahne, na ja, kennen tue ich genug. Auf alle Fälle werde ich meine kurze freie Zeit nicht allzu oft im „Kleinen Spreewehr“ (Gaststätte in Cottbus) verbringen. Wie es wird mit der „Bästlein“ und überhaupt – wird sich zeigen.

27. 6. 82, der 134. Tag an Bord

Der „Jumpf“, - frag nicht wie wir auf diesen Namen kamen. Wir sind alle schon ein bißchen durch den Wind. Jedenfalls ist das unsere „Stammkneipe“ an Bord. Hier philosophieren Franz’l, Plauschin, Zinne und alle die wollen über „Gott und die Welt“. Letzte Woche zum Beispiel über Chansons, Edith Piaf, Aphorismen, Alkohol, Schriftsteller, Liebe etc. Also, mit allen unterschiedlichen Meinungen in Übereinstimmung zu kommen wäre ein schlechter Abend. Trotzdem, bald sind wir zu Hause, „hurra, hurra“. Kleiner Ausraster. Der „Jumpf“ ist also ein Treff, wo nicht nur gesoffen wird. Mit Klampfe und Mundi geht da auch die Post ab.



MS MATHIAS THESEN Typ X

Ablösung auf Seemannsart

Im Jahre 1976 führte der Eisbrecher STEPHAN JANTZEN mit guten Erfolgen eine Reihe von Verschleppungsaufträgen durch, die dem Betrieb (BBB) gut zu Gesicht standen. Einen dieser Aufträge absolvierten wir im Sommer in der Nordsee und beförderten im Schlepp Erdölausrüstungen zwischen Holland, Nordschottland und Norwegen. Wir waren schon über zwei Monate im Einsatz und die Rufe nach Ablösung wurden immer lauter. Betrug doch unser normaler Ablöserhythmus zwei Wochen. Aber wie bewerkstelligen? Die meiste Zeit befanden wir uns auf hoher See und die Schleppaktionen entwickelten sich operativ, ohne genaue Kenntnis der nächsten Ziele. Wie die Ablösung dann doch noch abgewickelt wurde, daran werden wir uns noch lange erinnern.

Unsere Firma hatte die alte BEREITSCHAFT gechartert, ein Versorgungsschiff der DSR, das in früheren Zeiten schon in unserem Vorgängerbetrieb als Taucherei-Versorgungsschiff betrieben wurde. Das gute alte Schiff wurde mit der Ablösebesatzung in die Nordsee beordert, um uns zu suchen und die Besatzung zu tauschen. Wir befanden uns zu dieser Zeit in einem Erdölfeld nordöstlich von Schottland mit einer riesigen Barge, beladen mit Ausrüstungsgegenständen. Es war an einem freundlichen Morgen Mitte August, als plötzlich gegen 05.00 Uhr der Ruf durch das Schiff erscholl: „Die Ablösung kommt!“

In der grauen Weite der Nordsee erschien die BEREITSCHAFT wie eine winzige Nußschale. Sogleich begannen die Vorbereitungen für die Übergabe des Schiffes, die bei vollem Betrieb erfolgen mußte. Als Wachhabender in der Maschine konnte ich nicht verfolgen, was an Deck alles lief. Dort wurde ein Boot zu Wasser gelassen, um die neue Besatzung herüber zu holen. Auf der BEREITSCHAFT hatten sie gerade einen netten Sturm abgeritten. Sie sahen alle noch recht blass aus. Auch die beiden Frauen, die Köchin und die Stewardess, waren sichtlich erleichtert, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben. Im Leitstand erschien bald darauf der neue Wachingenieur, ein sehr gewissenhafter Mensch, der alles genau wissen wollte. Entsprechend langwierig wurde die Übergabe. Inzwischen war oben der Wechsel der Besatzung fast beendet und in der Hektik der Ereignisse, hatte man mich beinahe vergessen. Plötzlich schrie jemand in den Maschinenschacht. „Richard komm hoch, das Boot legt ab!“ Vor Schreck stieß ich mir fürchterlich den Kopf beim Sprung durch das Maschinenschott. Im Galopp erreichte ich meine Kammer, riß mir die Arbeitssachen vom Leibe und packte meine sieben Sachen ein. Von Packen kann nicht die Rede sein, ich stopfte. Dann stürmte ich an Deck, d.h. ich wollte, mein Schienbein mußte sich unbedingt noch vom Süll des Schotts verabschieden. An Deck hörte ich schon: „Los, los die BEREITSCHAFT will abdrehen.“ Ich warf meinen Koffer ins Boot, der dabei aufplatzte und kletterte hinterher. Das Boot legte sofort ab und ich blickte noch eine Weile auf den immer kleiner werdenden Eisbrecher zurück. Jetzt begann ich auch langsam mitzubekommen, was ich alles vergessen hatte. Was half's, ich war ja bald wieder da.

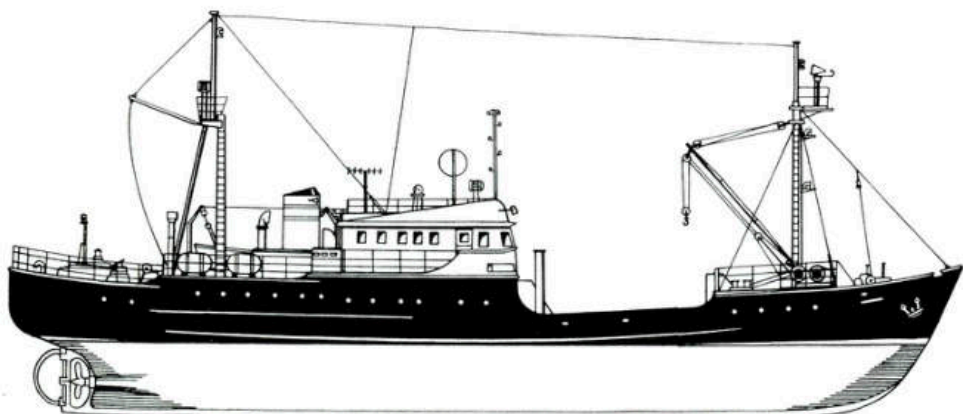
Bei der BEREITSCHAFT angelangt, bedeuteten mir einige grinsende Gesichter, daß die Belegung des „Luxus-Passagierschiffes“ bereits abgeschlossen war. Da stand ich nun, mit einer mächtigen Beule am Kopf, blutendem Schienbein und schwarzen Händen, neben mir mein aufgeplatzter Koffer. Die BEREITSCHAFT lief bereits auf Heimatkurs. Während ich noch unschlüssig dandand, eine freie Backskiste gab es für mich nicht mehr, geschweige denn eine Koje, erschien unser Bootsmann Billy und tröstete mich. „Mokt nix, ik hew wat bederes för di“, sagte er und deutete auf die Luke. Was denn, in den Laderaum? Das war die Krönung! Aber mir war schon alles egal. Ich griff nach meinem Koffer und folgte ihm. Unten zeigte mir Billy sein Quartier. Zwischen zwei Fruchtgutkisten hatte er sich aus einigen Decken

ein bequemes Lager eingerichtet. Mir blieb nichts anderes übrig, als es ihm gleich zu tun. Billy half mir dabei und reichte mir dann seine Buddel. „Prost, up gode Fohrt!“ Ich nahm einen kräftigen Schluck und streckte mich aus. Es war angenehm kühl, frische Seeluft blies uns durch den Laderaumlüfter auf unsere Hilfskojen. Es roch nach Holz und Teer. Neben mir plätscherte leise das Wasser in der Bilge, und wie aus weiter Ferne war das dumpfe Stampfen der Maschine zu vernehmen. Da ich eine Nachtwache hinter mir hatte, schlief ich schnell ein, sanft gewiegt durch die Nordsee.

Am Nachmittag besuchten wir unsere Kameraden im Achterschiff. Dort war noch keiner richtig zur Ruhe gekommen. Es war sehr eng in den kleinen Kammern und die schmalen kurzen Backskisten waren wenig geeignet für einen erholsamen Schlaf. Die Luft war stickig, es roch nach Seemann und außerdem herrschte gehöriger Lärm durch die Maschine und der außen freiliegende, durch Ketten und Stangen betätigte Ruderquadrant kündigte jede einzelne Ruderbewegung durch lautes Klirren und Quietschen an.

Diesmal lag die Schadenfreude bei uns und schnell suchten wir wieder unsere „Luxuskabine“ auf. So verbrachte ich einige Tage als Passagier der Extraklasse, tagsüber in der Sonne liegend, nachts auf einem bequemen Lager bei frischer Seeluft. Die Passage durchs Skagerrak überraschte uns mit einem steifen Nordwest. Aber die alte BEREITSCHAFT durchfurchte die Wellen unerschrocken, gleich einem Delphin, halb unter, halb über Wasser. Achtern schwitzten sie in den engen Höhlen wie die Affen, während wir vorne bei frischer Luft dem Klatschen der Wellen am Bug lauschten. Was störte uns schon das bischen Wasser, das durch die Ritzen der Lukenabdeckung auf uns herabtropfte.

Der Koch der BEREITSCHAFT, dem wohl noch keine Seebeine gewachsen waren, hatte so seine Schwierigkeiten mit seinem eigenen Mageninhalt. Unser Koch schob ihn aus der Kombüse in seine Kammer und übernahm die Geschäfte. In der schwedischen Hafenstadt Helsingborg gab es einen kurzen Aufenthalt zum Löschen der wenigen Frachtgutkisten aus unserem Laderaum. Was mochten wohl die schwedischen Schauerleute gedacht haben, die in der Frühe durch die geöffneten Luken blickten und uns dort unten zwischen den Kisten liegen sahen? Wir rollten unsere Decken ein und gingen erst einmal an Land, um die Stadt zu besichtigen. Am nächsten Abend verließen wir in Rostock gut gelaunt das Schiff. Die Ablösung hatte geklappt, wir konnten die restlichen Wochen des Sommers bei unseren Familien sein, was gab es Schöneres. Es blieb die Erinnerung an ein nettes Abenteuer.



R_G

Seitenriss MS BEREITSCHAFT

Zeichnung: Ralf Gierke

Schneewittchen und bellende Wachmatrosen in der Steuerbordnack Äquatortaufe auf MS „Weimar“ im Juli 1985

Als unser damaliger Decksoffizier Friedrich-Wilhelm sagte: „Meine Frau auch!“, dann wusste er schon was er tat, aber seine mitreisende Ehefrau noch lange nicht was sie erwartete. Eine Äquatortaufe auf einem Handelsschiff der DSR sollte nicht vergleichbar sein, mit ähnlichen Aktionen in den damaligen FDGB-Ferienhotels ...von müden Häschern am Strand gefangen, mit Schlagsahne beschmiert, mit stumpfem Messer „rasiert“, Taufname nebst Urkunde vom gelangweilten Neptun empfangen – und zurück in die Unterkunft...

Eine Äquatortaufe an Bord, das war sowohl in finanzieller als auch in körperlicher Hinsicht die totale Herausforderung.

Dieser Bericht soll keine wissenschaftliche Analyse über den Sinn oder auch Unsinn von Äquatortaufen sein, dafür sind weder tiefgründige Analysen gemacht worden, noch wurden Taufen auf anderen Schiffen recherchiert.

Der Bericht hält sich aber an die Geschehnisse, die damals im Juli des Jahres 1985 auf MS „Weimar“ stattfanden und noch heute bei allen Beteiligten angenehm düstere Erinnerungen hervorrufen.

Ein DSR-Schiff auf dem Weg in die südliche Hemisphäre, das bedeutete für einen kleinen Teil der Besatzung finanzielle und körperliche Not, für den Großteil der Mannschaft aber einen Heidenspaß, billige Getränke-Ausgaben, gestillte Vergnügungssucht.

Es gab die Täuflinge auf der einen und die Täufer auf der anderen Seite. Wir waren damals auf besagter Reise acht Täuflinge.

Schon zu Beginn der Überfahrt nach Tubarao (Brasilien) wurde einem immer wieder deutlich gemacht, dass wir nicht als Nautiker, Funker oder Matrose gemustert wurden, sondern als „Kreatur Täufling“, was in etwa dem Stellenwert eines Einzellers oder eines leprakranken Briefträgers auf Fisher Island entspricht. Wir hatten einzig und allein die Mission, der Besatzung zu dienen, ihr zu huldigen, sie zu besänftigen und zu verwöhnen.

Das konnte auf zweierlei Art geschehen. Einmal durch materielle Zuwendungen, wie Getränke-spenden oder in Ermangelung an Fernseh- und Rundfunkübertragungen durch kulturellen Einsatz. Keine besonders schönen, aber die einzigen Aufgaben. Inwieweit das Anbellen des Mondes durch den Wachmatrosen die Täufer besänftigte, entzieht sich meiner Kenntnis. Jedenfalls blieb aber die See dabei wider Erwarten ruhig.

Da ich als offiziell gemusterter Funkassistent nicht ganz so hart in die Bordarbeit eingebunden war, blieb mir eine Menge Zeit, mich mit der Thematik „Taufe an Bord“ auseinanderzusetzen und gemeinsam mit unserer tollen Täuflingsbrigade das eine oder andere Highlight im Vorfeld des eigentlichen Ereignisses zu organisieren. Ein kleines von uns getextetes Liedchen (nach der Melodie „Sing mei Sachse sing“), wurde schon nach wenigen Tagen unter großem Beifall der Täufer uraufgeführt. Hier ein Ausschnitt

Der Täufling liebt die Seefahrt sehr, das kann man ihm nicht nehmen.
Die Äquatorlinie lockt ihn sehr, das bringt ihn of de Beene.
Getauft sein will er werden, der Himmel ist's auf Erden.

Die Taufe, das ist seine Lust, dafür ist er geschaffen,
was gibt es Schönres auf der Welt als machen sich zum Affen.
Als Täufling sieht's man heiter, so kommt man hier auch weiter.

Hier ist die Taufe großer Kult, hier muß man Federn lassen.
 Wer rumzuckt oder sich verpisst, ihn schnell die Häscher fassen.
 Als Täufling muß man leiden, das woll'n wir nicht bestreiten.

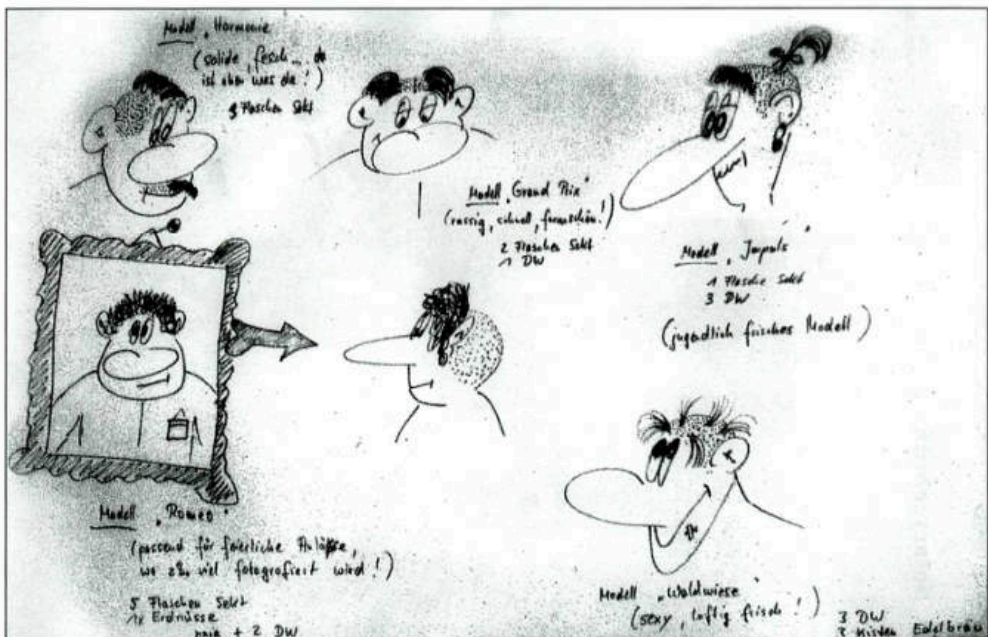
Refrain:

Sing mein Täufling sing, es ist e eigen Ding
 Und och e düchtsches Glück und 'n Zauber der Musik.
 Mit dem kleenen Lied, das durch die Räume zieht,
 woll'n die Taufe wir erstreben, hoch soll'n die Täufer leben.

Diese Zeilen bringen schon recht deutlich die von uns geforderte Unterwürfigkeit zum Ausdruck, welche in einer Notiz an der aktuellen Bordwandzeitung gipfelte:

Bitte nehmt uns nur nichts krumm – wir sind Kriecher blaß und dumm.
 Euch aufzuheitern ist uns Freude – da schonen wir nicht unsre Leute!

Und wir haben unsere Leute nicht geschont. Feierabende und Nächte lang grübelten wir gemeinsam darüber, wie wir durch kleine Programme und Überraschungen die Besatzung unterhalten konnten. Denn immer noch besser wir dachten uns etwas aus, bevor die Täufer aus der Langeweile heraus bössartige Spielchen ersannen. Der Spruch des 7. Juli „Quäle nie einen Täufling zum Scherz, denn er fühlt wie du den Schmerz“ ist zwar nicht wie damals angegeben von Goethe, hatte aber dennoch seine unbestrittene Daseinsberechtigung. Mittlerweile hatte man uns zu verstehen gegeben, dass durch eine von uns gestaltete abendfüllende Maßnahme durchaus die eine oder andere Station der Taufe „geringfügig“ entschärft werden könnte. Ich dachte dabei vordergründig an die Totalrasur, Station Friseur, da ich zufälligerweise für September meinen Hochzeitstermin bereits festgemacht hatte und eine totale Kahlköpfigkeit diesen zwar nicht in Frage stellte, dafür aber den Termin beim Fotografen absurd erscheinen ließ. Unsere Enkel hätten doch beim Betrachten unseres Hochzeitsbildes gedacht die Oma wäre zweimal verheiratet gewesen.



Helle wie die Täufer nun mal waren und bestimmt auch noch sind, hatten sie schon frühzeitig eine Bildtafel in der Mannschaftsmesse ausgehängt, auf welcher klar ersichtlich war, wie man dem Friseur huldigen und um Ablass bitten sollte. Für mich wurde dabei extra eine Frisur kreiert, welche mich, wenn frontal fotografiert, nicht entstellen konnte.

Um so angenehm wie möglich aufzufallen, studierten wir etwas Gewaltiges, Grandioses ein: Eine Theatervorstellung in 9 Akten, voll kostümiert, mit Bühnenbild und Tontechnik. Das nervenzerfetzende Stück sollte (druckreif geschrieben) „Schneeflittchen und die sieben Zwerge“ heißen. Voll im Trend bei den Täufeln lagen wir dabei schon im Vorfeld des Stückes mit einer Anzeige an der aktuellen Bordwandzeitung:

„Alle Täuflinge wünschen ihren Gottheiten viel Spaß und gute Unterhaltung“.

Wir verwendeten als Hintergrundstory für die Aufführung das in etwa gleichnamige Märchen der Gebrüder Grimm.

Ob diese das Märchen ebenfalls im Vorfeld ihrer Äquatortaufe schrieben wissen wir nicht. Jedenfalls verschluckte sich unser Schneewittchen nicht an einem Apfel, sondern an der Pille. Und unser berittener Prinz, er hatte sich extra ein hölzernes Pferd gebastelt mit dem er zur Hintergrundmusik aus „high noon“ in die Mannschaftsmesse eingaloppierte, vermochte auch nicht Schneewittchen wach zu küssen. Die beiden Hauptrollen konnten wunderbar besetzt werden durch unsere Bäckerin Carola Götz als Schneeflittchen und dem Decksmann Perry Hey als stolzen Prinz. Außerdem war es den hervorragenden darstellerischen Künsten der Zwerge Gramann, Kurz, Stolle, Vogel und Cornelia Hofmann sowie dem selbstlosen Einsatz der mitreisenden Ehefrau, Petra Behnecke als Königin Sexima, zu verdanken, daß im Anschluß an die Vorstellung und nach Verebben des minutenlangen Beifalles die Täufer den Entschluß fassten, die Fuulbraßtonne zu entschärfen. Welch kolossale Erleichterung am Tage der Taufe das Nichtvorhandensein einer Fuulbraßtonne bedeutet, weiß nur der richtig zu ermessen, der im ekligen Matsch alter Essensreste am Tag seiner Taufe abtauchen musste. Für diese nette Geste wurde den Täufeln von uns in aller Bescheidenheit gedankt, indem wir einige Kisten Bier und eine Anzahl hochprozentiger Getränke spendierten.

Alle Tage vor dem eigentlichen Ereignis wurde durch uns eine Bordzeitung herausgegeben. Wir nannten sie:

„Der Täufling“ – Zentralorgan der Täuflinge an Bord von MS „Weimar“ anno 1985. Hier einige Auszüge:

Täuflingswochentage:

Am *Montag* fing der Streß schon an, der Täufling nicht entrinnen kann.

Seit *Dienstag* können Täufer saufen, der Täufling muß Getränke kaufen.

Mittwoch, die Täufer fassen den Entschluß, der Täufling noch mehr leiden muß.

Donnerstag kommen düstre Gedanken, der Sadismus kennt hier keine Schranken.

Der erste Fünziger ist *Freitag* flöten, die Täuflinge kommen echt in Nöten.

Sonabend: Schnaps, Bier, Wein – der Rubel rollt. So haben wir es doch gewollt. Der Täufer trinkt, ist Mensch, darf sein – der Täufling stinkt, ist lausig klein.

Auch am *Sonntag* werden von uns Miesen die Täufer heiligst angepriesen.

So vergingen die Tage für alle an Bord recht kurzweilig, für uns begleitet durch immer wieder aufmunternde Sprüche, wie: „Dich machen wir fertig!“ oder „den Tag wirst Du Dein Leben lang nicht vergessen!“

Dann kam er endlich, – der Tag der Tage.

Auszug aus unserem Zentralorgan:

„Auf MS „Weimar“ dem stolzen Schiff, bekommen nun Acht den richtigen Schliff. Bei der Taufe sollen sie werden zu harten Kerlen, so wie die Täufer, der Seefahrt schönste Perlen. Was sie hinter sich haben seit Jahren, müssen wir nun am eignen Leibe erfahren“.

Der Tag begann wie immer morgens und mit einem Fastenfrühstück. Ich weiß nur noch, es gab farbige Brötchen – rote und grüne, blaue und gelbe. Für jeden eines. Wir hatten vorher so etwas noch nie gesehen (echt kreativ unser Koch Udo Hill) und deshalb hielt sich auch unser Appetit in Grenzen. Wir sollten aber so schnell nichts wirklich Essbares mehr zwischen die Zähne bekommen. Es blieb bei dieser Henkersmahlzeit für die nächsten 10 Stunden. Getreu dem Motto: Wer nichts drin hat, kann auch nichts rauswürgen. Im Anschluß an das „Frühstück“ ging es zum Dienst. Ein klein wenig aufgeregter waren wir schon, konnte doch in jedem Moment Oberhäschler K. mit Gefolge hereinstürzen und den „Täufungsabtrieb“ beginnen. Die Täufer präparierten inzwischen ihre Folterwerkzeuge und bauten die Stationen auf dem Vorschiff auf. Das „Spiel ohne Grenzen“ konnte beginnen!

Wofür man heute als Sieger eine Viertelmillion kassiert, dafür gab's damals einen Taufschein und einen neuen Namen. So können sich die Zeiten ändern.

Irgendwann am Vormittag, ich war gerade mit schweißtreibenden Arbeiten in meiner Funktion als Assistenzoffizier Funk und als damals zweite linke Hand des Leitenden Funkoffiziers, kurz FO oder auch OM genannt, beschäftigt, da stürmte Oberhäschler K. mit seinen Unterhäschlern ins Funkshop, packten mich und zerrten mich die Niedergänge hinunter irgendeiner Last zu, die sie vorher mit allerlei stinkenden Unrat und den Rest unserer Täufungsschar ausstaffiert hatten. Reingestoßen durchs Schott, Licht aus, – da saßen wir nun. Acht elendige Täuflinge in Erwartung dessen, was die Säcke sich draußen ausdachten.

Unsere Arbeit war getan, jetzt konnten wir nur noch auf das Wohlwollen Neptuns hoffen. Nach 120 Minuten in dieser stinkenden dunklen Kammer trafen uns die ersten Lichtstrahlen, das Schott wurde aufgerissen und alle Täuflinge mussten auf Knien über das Oberdeck kriechen. Die Peitschenhiebe der Täufer wiesen uns den Weg – immer Richtung Thron von Neptun – dem Gott, und immer den Kopf gesenkt. Wer Neptun mit seinem Blick beleidigte, den erwartete eine Sonderbehandlung!



Bei Neptun angekommen, wurden wir vereidigt. Wir vernahmen eine Stimme:

„Hört ihr lausigen Pornobrüder und Schwestern! Lesbische und Homosexuelle! Kniert nieder!! Heute ist euer Tag der Besinnung gekommen, den wir lange dahinschoben, um ihn jetzt umso gründlicher zu begehen. Ich begrüße den Kapitän (in unserem Fall Bernd Brühl, Anm.) und Neptun mit seinem Gefolge. Neptun erfreut heute unsere Gemüter mit seiner kostbaren Anwesenheit. Nun bitte ich um die Schlüsselübergabe! Damit hat Neptun für die Zeit der Taufe die Macht über MS „Weimar“ und thront über die folgenden Handlungsweisen.

Neptun, der Beherrscher aller Meere, Seen, Flüsse,(es folgte eine meterlange Aufzählung aller Orte und allen Getiers des Feuchten aller Bratheringe, Ölsardinen und Nixen), kommt heute zu euch nichtsnutzigen, verdreckten, verkohlten, verblendeten, mistigen, stinkenden mit Lastern und Gebrechen behafteten Bewohnern der nördlichen Halbkugel, um nach örtlicher Kontrolle, Beichte, Rasur, Frisur, Entwöhnung, gründlicher äußerer Abspülung, innerer Durchspülung und Versorgung mit wohlschmeckender Nahrung (welch ein Hohn, Anm.) zu gestatten, die Linie zwischen Hell und Dunkel zu passieren und sich in allen von Neptun beherrschten Flüssigkeiten zu bewegen.

Nun wollen wir schwören! Dazu hebt den rechten Arm und sprecht mir nach!
Wir hoben den rechten Arm und sprachen nach. Gesicht nach unten auf das entspannende Grün des Oberdecks.

Wir schwören:

Alle genannten Prozeduren ruhig über uns ergehen zu lassen, Gehorsam zu leisten, Neptun und seinem Gefolge die Arbeit nicht zu schwierig zu machen, indem wir recht viel Bier, Wein, Schnaps und Sekt zur Verfügung stellen.

Wir schwören:

Keinerlei Rache gegen Neptun und seine Gehilfen zu unternehmen.

Wir schwören:

Keinerlei Schadensansprüche, die durch die Salbung entstehen könnten, geltend zu machen.

Wir schwören:

Nach Taufschluß allen uns abgewaschenen Dreck zu entfernen und die Taufstätte aufzuräumen.

Wir schwören:

Den uns zugedachten Taufnamen immer in Ehren zu halten und am Ohr zu tragen.

Arme runter!

...und nun ihr reuigen Sünder schert euch in die Unterwelt und lasst euch schmoren.
Ab in den Kerker!

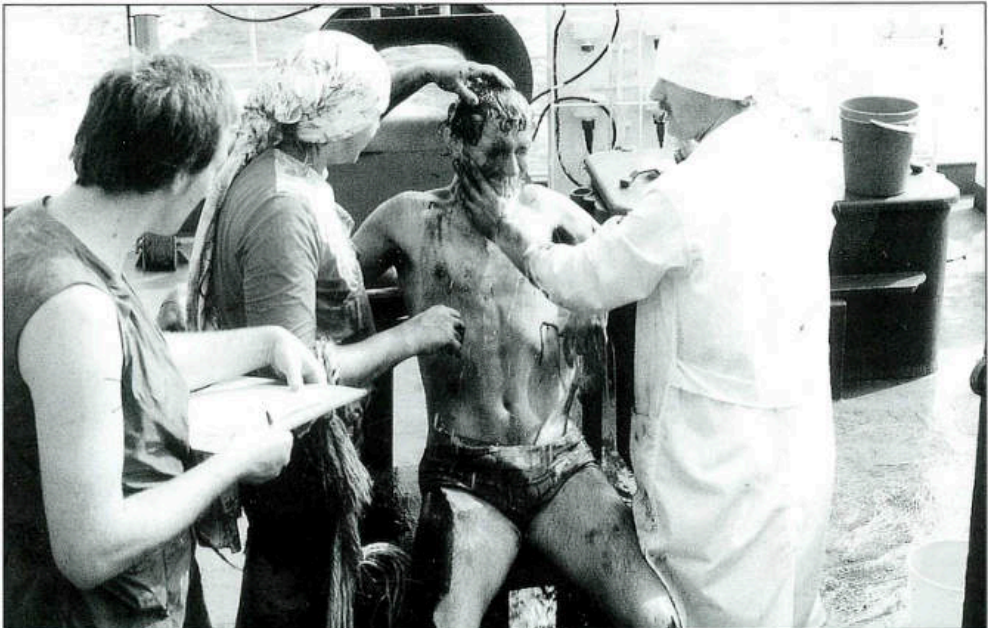
Es ging also wieder in die Last. Als sich dann abermals das Schott öffnete, wurde der erste von uns abgeholt, um seine Taufe zu empfangen.

Dazu waren mehrere Stationen aufgebaut. Es gab den Wassersack, das Tauchbecken, die Fuulbraßtonne gab es bei uns glücklicher Weise nicht, den Behandlungsstuhl des Doktors, die Station des Henkers und den Arbeitsbereich des Friseurs. Alles überwacht vom Priester, welcher aber mehr Ähnlichkeiten mit einem Inquisitor aufwies. Und es gab den Schreiber. Währenddessen alle übrigen Personen es auf unseren Körper abgesehen hatten, war der Schreiber einzig und allein an unserem sauer verdienten und ersparten Geld interessiert. Das Rekordergebnis erzielte er bei einem unserer Matrosen mit über eintausend Mark.

Den Ablauf erzähle ich nun aus meinen Erinnerungen heraus, wobei der Leser den einen oder anderen Haken verzeihen sollte, denn 15 Jahre sind eine lange Zeit und damals hätten wir in „BSE“ glatt den Nachfolger von „WBS“ vermutet.

Ich weiß nicht, ob es eine Reedereianweisung gab, bei der Taufe das Oberdeck zu spulen, um die Temperaturen erträglich zu halten (wir waren ja schließlich in Äquatornähe), ich weiß nur, dass ich sehr schnell kriechen musste, um Verbrennungen zu vermeiden. Mir qualmten im wahrsten Sinne des Wortes die Knie. Ein um den Hals gehangener überdimensionierter Schäkel erschwerte die „Gangart“ erheblich. Dieser wurde aber dann bei Beginn der Prozedur entfernt. Da wir vorher schon mit Seperatordeck und anderen schwer entfernbaren Farbstoffen eingesalbt worden waren, wurden wir auch für alle Fotoamateure an Bord Objekte der Begierde.

Es ging durch den Wassersack. Das war ein mehrere Meter langer textiler Schlauch durch den man kriechen musste. Eine Person passte geradeso hindurch. Erschwert wurde die Aktion durch den vollen frontalen Salzwasserstrahl eines Feuerlöschschlauches. Die Härte des Strahles ließ sich von uns durch Zurufe regeln. Wie zum Beispiel: „Zwei Kisten Bier ... und ... eine Flasche WBS (Weinblattsiegel/hochprozentiger Kultschnaps der Reederei/Anm.).“ Völlig außer Atem kam man dann zum Doktor, der einen dann auch sofort und sehr intensiv untersuchte. Man nahm dabei auf einem präparierten Stuhl Platz, an dem unter der ausgehöhlten Sitzfläche ein Strahlrohr montiert war. Es gab jetzt Druck von unten und von oben. Ohne irgendwelche Krankenkassen zu belasten, wurden Plätzchen und Pillen gegen vermutete Krankheiten verabreicht. Denn man sah ja sehr schlecht aus und sollte kuriert werden. Da die Schluckimpfung aus mit durchgedrehten Hering verbackenen Teig bestand (was helfen soll schmeckt nun mal schlecht), musste mit reichlich Salzwasser nachgespült werden. Das Salzwasser wurde mittels eines Trichters eingefüllt und um die Schneidezähne zu behalten, wehrte man sich dagegen auch nicht allzu stark.



Anschließend versiegelte man meine obere Öffnung mit einem Hering um aufkommende Auswirkungen eines verstärkten Brechreizes im Keim zu ersticken. Wieder konnte man durch Zeigen zweier gestreckter Finger, bedeutete zwei Kisten Bier, die Behandlung abbrechen.

Den Weg der Täuflinge begleitete die Inquisition, die Häscherschar und der strenge Blick Neptuns. Niemand sollte seine Taufe geschenkt bekommen.

Jetzt ging es erst einmal ab in ein Fass, abgeschlossen mit einem Klodeckel. An der Wasseroberfläche des Fasses, Essenreste. Kopf durch den Klodeckel gesteckt, Auge in Auge mit dem Friseur. Die für mich entscheidende Station. Die Arme im Fass – ausgeliefert der qualifizierten Arbeit des Barbiers. Er schnitt an meinen Haaren herum. Was er mir anschließend zeigte, verschlug mir schon deshalb den Atem, weil ich dachte mit einem Ablass von mehreren Kisten Bier, Schnaps und Sekt den Behalt des Haupthaars erkaufte zu haben. Zwei Hände voller Haare. Es war aus!

Angemerkt werden sollte an dieser Stelle noch, dass die Täufer bei unserer mitreisenden Ehefrau alle Hände voll zu tun hatten, um diese wieder aus dem Fass zu kriegen. Sie musste alle Stationen der Taufe genauso ableiden wie wir. Respekt!

Völlig motivationslos ging es jetzt zum Henker. Immer schön auf den Knien über das heiße Oberdeck kriechend. Dabei wurde auch keinesfalls versäumt, unsere Bemalung immer wieder zu erneuern. Ein hastiger Griff an den Kopf signalisierte mir – die meisten Haare sind noch dran. Eine Sorge weniger! Beim Henker angekommen, wurde man nun auf die Streckbank gezerrt. Den Kopf fixierte man mit einem ausgesägten Brett und an den Fußgelenken wurden die Tampen befestigt, welche wiederum über eine mechanische Seilwinde liefen. Man zog dabei unwillkürlich die Beine etwas an, um etwas mehr Spielraum zu haben. Aber diese Trickserie bemerkten natürlich die hier diensttuenden Täufer und zogen, als hätten sie nie etwas anderes gemacht, das Seil immer mehr an. Bis eben alles schön gestreckt war. Die Streckbank war vielleicht eine der gefährlichsten Stationen, denn zwischen „Strecken“ und „Überstrecken“ liegen manchmal nur Millimeter. Man hauchte seine Ablasszahl und kam endlich, möglicherweise etwas größer als vorher, frei. Die Knie nun endlich total zerschunden, die Knöchel aufgerieben ging es weiter Richtung Tauchbecken. Eine „Scheiß-Station“, da ich auch sonst kein euphorischer Badgänger war. Eine knappe Minute sollte man die Luft schon anhalten können, um so wenig wie möglich von der Brühe schlucken zu müssen. Wildes Zappeln und um sich Schlagen signalisierte dann den Häschern, dass der Luftvorrat verbraucht war und das man eventuell geneigt sein könnte ein paar Getränke zu versprechen und am Ende der Reise natürlich auch zu bezahlen. Lag die Anzahl zu niedrig, wurde ein neuer Tauchgang befohlen.

Im Tauchbecken etwas gereinigt, ging es dann vor das Antlitz Neptuns und seiner Meerjungfrau. Man küsste den senfigen, tabascoversetzten Fuß des Fräuleins und erfuhr nun unter dem Gejohle der Täufer seinen Taufnamen.

Den Namen auch zu verstehen sollte eigentlich die letzte große Anstrengung des Tages sein, denn wer seinen Namen nicht wiederholen konnte, für den gab es ein Nachsitzen oder Nachtauchen auf der einen oder anderen Station. Neptun sagte „Buntbarsch“, ich hörte mich „Buntbarsch“ sagen und hatte nun endlich meinen Taufschein in der Hand. Es war bereits später Nachmittag.

Das auch die Übergabe des Taufscheines Probleme bringen konnte, musste unser a.b.-man Stolle am eigenen Leibe erfahren. Bei der Übergabe zerriss der Taufschein und alles Leiden schien vergebens gewesen zu sein. Sven war völlig aufgelöst und konnte die Tragik des Momentes nicht fassen. Hunderte von Mark eingesetzt und nichts in der Hand. Und das Moped, auf welches er solange gespart hatte in weiter Ferne. An dieser Stelle sei bemerkt, das seit Reisebeginn in seiner Kammer ein Bild seines erträumten Mopeds hing. Mit jeder von ihm seit Beginn der Reise spendierten Kiste, wurde von den Täufern das Bild beschnitten. Erst fehlte das Vorderrad, dann die Sitzbank, usw., und mit der Taufe eskalierte seine Bordrechnung auf sage und schreibe 1200,- M, was einen wütenden Brief seines Vaters an die DSR zur Folge hatte. Natürlich wurde ihm später ein Großteil der Bordrechnung erlassen.

Nun zurück zu dem Moment, an dem er vor Neptun stand, völlig depremiert und ohne motorisierte Zukunft.

Er bekam von Neptun seine letzte Chance und die Aufgabe: „werde zur Rathenower Antwort auf Arnold Schwarzenegger!“ (Sven kam aus Rathenow, hatte aber keinerlei Ähnlichkeit mit Herrn Schwarzenegger, Anm.). Aber Sven wurde zur Antwort. Eingerieben mit Sonnencremes und Maschinenöl posierte er vor Neptun und seinem Gefolge.

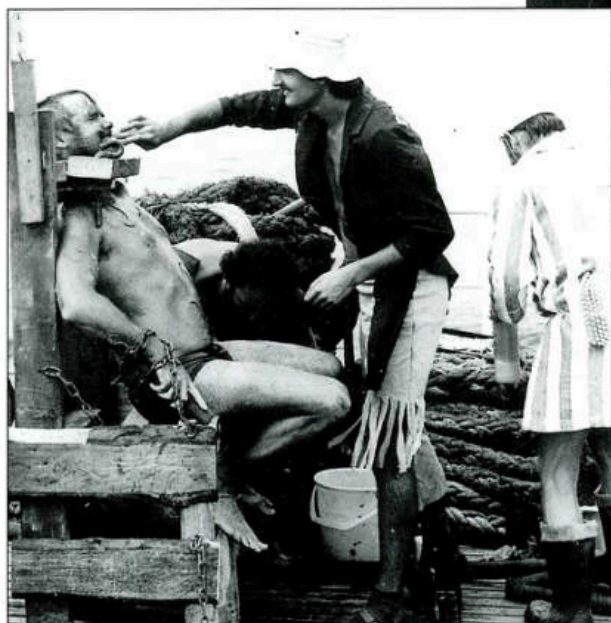
Völlig erschöpft aber überglücklich erhielt nun auch er den im Vorfeld schon doppelt ausgefertigten Taufschein überreicht.

Geschafft!!! 11. Juli 1985 Position: 51 grad 02 min West Lothar „Buntbarsch“ Vogel

Das Äquatortaufen auf anderen Schiffen der DSR um nichts leichter, manche sogar teilweise brutaler und ebenso anstrengend abliefen, sollen nachfolgende Bild- und Textdokumente unterstreichen. Zahlreiche Reedereianweisungen wurden verfasst, um die Taufe ganz zu verbieten bzw. zu entschärfen und das gesundheitliche Risiko zu minimieren.

Die Taufe sollte aber immer ein Höhepunkt im Bordleben auf DSR Schiffen bleiben.

Lothar Ullmann am Kreuz
MS PRIGNITZ



Bodo Roggentin (re.) bei der
„Behandlung“.
MS FÜRSTENBERG 1984



Taufe auf MS FREDERIC JOLIOT CURIE 1984

(Andreas Backstein) am 27. 03. 1984, nachmittags, hatte die stundenlange Marter in den Breiten des Äquator vor Westafrika ihr Ende, – ich erhielt die Taufe und meine ersehnte Urkunde.

Für mich als Decksmann war es die erste und einzigste Möglichkeit einer Taufe und keine Frage, ob ich mir das antue. Mit der Schande als *Ungetaufter* ließ es sich nur schwer leben. Man wollte ja irgendwie dazu gehören.

Mit eigener Unterschrift, also einer Art freiwilligen Zwang.

Mein einziges Glück bei der ganzen Geschichte war, daß außer mir weitere 8 Lehrlinge und der Funker getauft werden sollten. Das lenkte die Täufer etwas vom Einzelnen ab.

Es wurde aber das ganze Pflichtprogramm durchgezogen. 4 Stunden zzgl. Mittagspause (natürlich nicht für uns). Anfangs 10 Mann im Lukeneinstieg auf einer Fläche von ca. 2,5 Quadratmetern!

In Anbetracht dessen, daß wir im Vorfeld über den Ablauf total im Ungewissen gelassen wurden, glaubte ich auch die Sache mit den Frisuren, welche wir uns angeblich aussuchen durften.

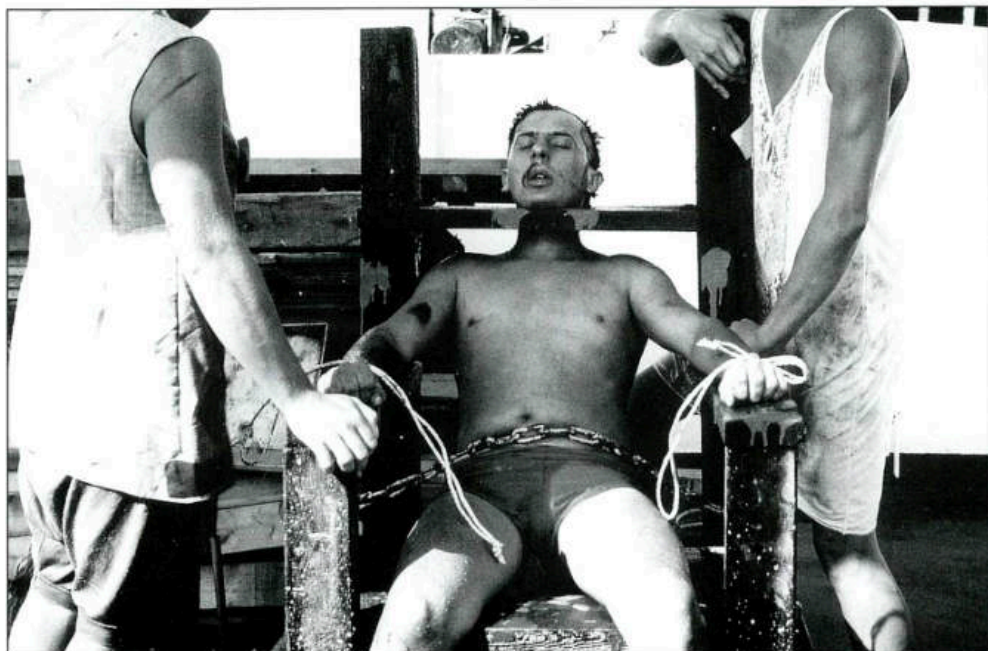
Später wurde dann kurzfristig und ebenso „zufällig“ vom Barbier ein anderer Haarschnitt befohlen.

Heute würde es bestimmt auf der Straße nicht weiter auffallen, mit 2-mm Stoppeln, punktuell gebunden zu Zöpfen vom Typ „Irokese“ oder ganz mit polierter Platte herumzulaufen.

Für mich war es damals jedenfalls der absolute Horror, denn ich war vorher sehr stolz auf meine Haarpracht, die mich stets wie ein guter Freund vor Sonne und Kälte geschützt hatte. Was ich dann verpaßt bekam, nannte sich „Schachbrett“.

Das bedeutete: vorn links nichts, hinten rechts nichts, halbe Augenbraue und halber Schnauzbart kahlgekratzt.

Wie die meisten Ex-Täuflinge ließ auch ich mir anschließend die Haare auf 1 mm zurückschneiden, um wenigstens nach 3 bis 4 Monaten wieder halbwegs normal auszusehen. In diesem Falle kam natürlich eine längere Anschlußreise ganz günstig.



Andreas Backstein beim „Barbier“, MS FREDERIC JOLIOT CURIE 1984



Die erste Reise des Eisbrechers STEPHAN JANTZEN von Leningrad nach Warnemünde im Dezember 1967

Für mich, den Sicherheitsinspektor des VEB Lotsen-, Bugsier und Bergungsdienstes Warnemünde, hatte sich alles zugetragen wie eine richtige Seemannsstory, deswegen will ich sie hier einmal erzählen. Die, die damals dabei waren, können es bestätigen.

An einem Montagmorgen, noch vor Dienstbeginn wurde ich zum Produktionsdirektor bestellt. „Du hest bi de Reederie lang nauch as E-Mixer up de groten Scheep fohrt, du möst di jo utkennen. Hol dien Seefohrtsbauk von unsen Kaderleiter un mok di seeklor. An'n Mittwoch fohrst du mit noch drei Lüd mit de MS MANSFELD röver nah Leningrod und brinst unsen niegen Isbrecker mit her. Willi (unser Direktor) wohnt all mit de annern in Hotel Astoria, dor watt för juch ok noch'n Kojch frie sind. Allens klor? Orrer is noch watt?“

So wurde ich von einer notwendigen Dienstreise zur Überführung des Eisbrechers STEPHAN JANTZEN überzeugt. Nee dachte ich, da war nichts mehr, es würde sich schon alles finden. Meine eigenen Termine und Arbeiten legte ich erst einmal auf Eis.

Auf der MANSFELD kannte ich noch den Chefelektriker aus meiner eigenen aktiven Fahrenszeit bei der DSR, und so brauchten wir auf der Überfahrt auch keinen Durst zu leiden. Im Kohlenhafen von Leningrad angekommen, machten wir uns gleich auf den Weg ins Hotel. Vom Direktor und den übrigen Leuten war weit und breit nichts zu sehen und nichts zu hören. Per Telefon erfuhren wir dann von der Bauwerft, daß Schiff und Besatzung auf Abnahmefahrt im finnischen Meerbusen waren. Wir nahmen erst einmal paar Rubel auf und behandelten unseren Nachdurst mit Wodka und Krimsekt.

Nachts um 04.00 Uhr wurde ich in meinem Hotelbett mächtig geschüttelt und geweckt. „Du sasst furstens nah Willi'n dol kommen,“ das war Karl unser Technischer Direktor, der sich die größte Mühe gab, mich auf die Beine zu stellen. Na, denn man zu, dachte ich so bei mir, und stand auch schon im Zimmer meines Direktors. Er lag in seinem Unterzeug auf seiner Koje, nach der Abnahmefahrt hatte auch er sich tüchtig seinen Knorpel mit Wodka angefeuchtet. Ich wurde dann angebrüllt, wieso ich schon in meiner Koje liegen konnte, wenn er noch nicht im Hause war. Ich hätte gefälligst an der Pier zu stehen wenn er mit dem neuen Schiff in den Hafen kommt. (In diesem Fall war es die Werftpier, einer Verschlufßwerft). „Du büst fristlos entloten,“ dann war er mit mir fertig. Ich war schon an der Tür, da brüllte er noch hinterher, „morgen früh wast du afholt, du övernimmst de gesamten Reservedteile för datt Schipp“.

Alles kam so, wie er es gesagt hatte. Gegen 9.00 Uhr fuhr ein alter klappriger Aljoscha-Bus vor das Hotel und holte mich ab. In der Werft durfte ich ein einziges Gebäude betreten, in dem die Reserveteilkisten lagerten. Ich wurde von einer Lettin begrüßt, die sehr gut deutsch sprach. Von ihr erhielt ich die entsprechenden Reserveteilkisten, die Arbeit konnte beginnen. Alle Kisten waren bereits vernagelt und verplombt. Ich gedachte Stichproben zu machen, aber nichts da. Die Kisten wurden durch drei Russen aufgehebelt, kleinere darin befindliche Kisten und Kartons ebenfalls und überall die Plomben entfernt. Bis zur letzten Feder wurde alles ausgepackt, ich hakte in der Liste ab und das Einpacken und Verplomben begann. Dieses Spielchen währte vier Tage. Am dritten Tag war Lohntag für die Russen. Von meiner Dolmetscherin wurde ich darauf hingewiesen, daß an diesem Tag erfahrungsgemäß kein Plombendraht, keine Plombenzange und auch kein Werkzeug vorhanden ist.

Wir beide sorgten also vor. Tatsächlich haben wir an diesem Tag unsere drei Russen nicht zu Gesicht bekommen. Sie waren Wodka kaufen und ihren Durst löschen. Am letzten Tag wurden die Kisten per LKW zum Schiff transportiert. Den letzten LKW hatte ich mit den

transportablen Haushaltsgegenständen wie, Staubsauger, Kaffeemühlen, Tischventilatoren u.v.m. beladen lassen, um damit dann selbst mit zum Schiff zu fahren. Aber daraus wurde nichts. Mein Bus kam und holte mich ab. An Bord haben wir dann vergeblich auf den letzten LKW gewartet. Meine Meldung an den Direktor/Kapitän wurde mit einer schrägen Handbewegung abgetan, aber mit den bedeutenden Worten „du büst fristlos entlotten.“ Nach meiner Musterung hatte ich noch ganze vier Stunden Zeit mich unter Hilfe eines russischen E.-Ing. und eines Dolmetschers, mit der E.-Anlage vertraut zu machen. Dann begann die Seereise 1 mit dem Eisbrecher von Leningrad nach Warnemünde.

Da wir keine Funkanlage an Bord hatten, war der Schlepper EISVOGEL gekommen, der uns auf seinem Haken nehmen mußte. Wir sollten nur ein wenig mitdrehen. Im finnischen Meerbusen wurde unser Direktor/Kapitän unruhig. Er ließ den Schlepper auf unsere Schleppleine legen und die STEPHAN JANTZEN dampfte mit voller Kraft voraus. Die Ostsee zeigte sich uns auch gleich von ihrer bösen Seite. Es wehte mächtig und der runde Eisbrecher verursachte bei einigen nichtbefahrenen Leuten sehr magenunfreundliche Äußerungen.

Der Schlepper achteraus an der Leine nickköpfe und warf das Wasser über sich, daß einem Angst und Bange werden konnte. Es dauerte eine Weile bis Willi die Fahrt aus dem Schiff nahm und hinter der nächsten Insel unter Landschutz den Anker werfen ließ. Nachts hatten der Wachingenieur und ich es uns ein wenig gemütlich im Maschinenfahrstand gemacht, als ich zu Willi" auf die Brücke beordert wurde. Das Radar (Typ Neptun) war ausgefallen. Eine Reparaturaufgabe für den Funkoffizier. Da wir aber keinen an Bord hatten, war wieder einmal ich dran. „Sei tau dat du den'n Schiet wedder in de gang krichst, war mein Auftrag. Die Zeichnungen für das Gerät waren irgendwo verstaut, im Moment also nicht greifbar. Aber

was viel schlimmer war, die richtige Kiste finden, in denen die Reserveteile für das Radargerät lagen. Mit dem Bootsmann und mehreren Matrosen haben wir fast drei Stunden gebraucht, um die entsprechende Kiste zu finden. Nach dem Auswechseln des Klystrons (ich kannte diese Geräte) hatten wir wieder ein gutes Radarbild. Willi beglückwünschte mich, „tau Hus holst du di von mi eine Buddel Köhm“, dazu kam es aber nie. Ich hätte nie danach gefragt und Willi hätte nie eine volle Flasche Brandy verschenkt. Wir kannten uns ja lange genug.

Kurz vor Warnemünde fiel das Radargerät ein zweites



Der Eisbrecher STEPHAN JANTZEN in Aktion

Mal aus. Nun war aber kein Reserveklystron mehr vorhanden. Auf der Stelle wurde ich ein drittes Mal auf dieser Reise fristlos entlassen. „Du büst ok tau nix tau gebruken“, war sein Kommentar. Dann ging es nach Warnemünde rein. Vor dem Werftbecken wurde gedreht, um dann an der Passagierpier festzumachen. Willi hatte die halbe Belegschaft zur Pier

bestellt, um das neue Schiff zu bewundern. Ganze sieben Mal versuchte er das Schiff an die Pier zu bringen. Lag er mit dem Vorschiff dran, klappte das Achterschiff weg – und umgekehrt. Danach übergab er das Kommando an den Steuermann, dem später langjährigen Kapitän des Schiffes. Beim ersten Anlauf lag das Schiff butterweich an der Pier und die Leinen wurden um die Poller gelegt.

Die Einklarierung war abgeschlossen, wir aus dem Keller standen neben dem Landgang und der Chief teilte gerade die Wachen für die nächsten Tage ein, da kam Willi von oben. Das heißt, erst eine Wolke, und dann Willi. Das Letzte mußte er noch gehört haben, jedenfalls wurden wir alle Mann fristlos entlassen. Er hätte hier das Sagen an Bord und bestimme, wer nach Hause darf und wer Wache geht. Auf der Pier wurde er von seinem Fahrer und seiner Frau erwartet. Selbst seine Frau wurde noch fristlos entlassen, bevor er davonrauschte. „Mann oh Mann“, sah de Chief, „wier de wedder natt“. Da wir ihn wie schon gesagt alle kannten, nahmen wir die Entlassungen nie ernst. Wir haben noch viele Jahre gut zusammen gearbeitet, er als mein Direktor und ich als sein Sicherheitsinspektor.



Eisbrecher STEPHAN JANTZEN

Redaktion

MS GRÖDITZ im Eis



Ende Februar 1985 auf Reede vor Warnemünde



Eine Reise mit MS FREYBURG

Arbeit, Landgang, Erlebnisse und das Leben an Bord

Auf der Elbe bei Brunsbüttelkoog ankert die FREYBURG und wartet auf zwei Seeleute, die per Bahn aus Rostock eintreffen, mit dem Auto zur Lotsenstation gebracht werden und um Mitternacht an Bord eintreffen sollten. Der eine ist Storekeeper und der andere Matrose. Beide fahren sie schon auf der NAUMBURG.

Unser Matrose Peter bekommt seine Kammer zugewiesen, in der sein zukünftiger Kammerkollege schläft und in vier Stunden auf Wache muß. Das Schiff fährt gleich weiter nach Antwerpen. Die erste Tätigkeit auf seinem neuen „Dampfer“ besteht darin, daß er bis zur Einfahrt in den Golf von Biskaya als zweiter Mann Seewache gehen muß und das im Rhythmus von 4 Stunden Wache und 8 Stunden Frei. Die Revierfahrten auf der Schelde sind immer sehr anstrengend und verlangen viel Aufmerksamkeit. Deshalb gehen zwei Matrosen und zwei Offiziere Seewache, so schreibt es die Sicherheitsanordnung vor.

Der Lotse kommt in Vlissingen an Bord und übernimmt die Beratung bis zur Schleuse. Zwei Schlepper bringen das Schiff in die Schleuse. Mittels Wurfleinen werden zwei Leinen an die Schleusenpier gegeben und die belgischen Festmacher belegen sie auf die Poller. Polizei und Makler kommen an Bord und erledigen die Formalitäten. Nach kurzer Zeit öffnen sich die Schleusentore und zwei Schlepper bringen das Schiff an die Hafenpier. Diese ganzen Manöver dauern bis zu vier Stunden. Der nächste Tag ist ein Sonntag und es wird nur bis Mittag gearbeitet. Die Matrosen befestigen Fässer und zurren die Bootsbezüge fest. Die Hafenwachen schieben eine ruhige Kugel, denn sie haben sich nur an der Gangway aufzuhalten und Abends das Licht anzuschalten und die Flaggen einzuholen.

In der Hafenkneipe „Spek en Eieren“ leistet sich unser Matrose ein Maes-Pils und nimmt die ersten persönlichen Kontakte mit seinen Kollegen auf, die er 5 Monate Tag für Tag sehen wird, mit denen er arbeiten und auskommen muß. Die Ladearbeiten beginnen am nächsten Tag. Die Luken fährt der Wachmatrose auf, der Bootsmann teilt die Arbeit ein. Das übliche Bild eines Matrosen besteht aus Rosthammer, Roststecher, Pinsel und Maltopf. Peter sehen wir auf dem Floß beim Ausbessern der Bordwand und später in den Masten auf dem Peildeck. Bis 17.15 Uhr geht die Arbeitszeit.

Die ersten LKW stehen an Deck, sie sind für Singapore bestimmt. Kanthölzer sollen ein Umherrollen an Deck verhindern. Nach Rotterdam sind es nur 10 Stunden. Das Schiff fährt wieder durch die Schleuse. Das Ablegemanöver dauert dem Matrosen Peter viel zu lange, denn er muß anschließend auf die Brücke, das Ruder übernehmen und bis 24.00 Uhr Seewache gehen. Hinter ihm liegen dann 13 Stunden Tagesarbeit. Nach Mitternacht fällt er in die Kojen und muß schon vier Stunden später wieder an Deck, auf seine Manöverstation. Die FREYBURG legt in Rotterdam mit 5 Leinen vorn und 5 Leinen hinten an und das Ladegeschirr wird hochgefahren. Hier gibt es einen ganzen Tag frei zur Abgeltung der Überstunden. Peter geht allein an Land. Er will einige Dinge einkaufen und an seine Verlobte ein Päckchen schicken. Oft war er schon in Rotterdam und kannte sich aus. Bei dieser Hitze im Juli schmeckt am besten ein Eis auf einer Bank vor dem Euromast. Zum Schluß geht es in die Hansa-Piesel.

Und wieder wird am nächsten Tag entrostet, gemalt und ausgebessert. Die Bordwand eines Schiffes hat Tausende von Roststellen, die immer wieder auftreten und immer wieder bearbeitet werden müssen. So vergeht auch dieser Arbeitstag. Abends sitzt man zum ersten mal zusammen. Die Einstandskästen Bier werden getrunken. Man lernt sich kennen, besser als anderswo. Kollegen aus Aue, Dresden, Leipzig, Erfurt, Rostock und anderen Städten bilden

die Besatzung. Auch zwei Ehefrauen sind mit von der Partie. Es ist der letzte Abend auf europäischen Boden. Nach Mitternacht beenden die letzten Biertrinker ihre Tagung. Die Kombüse wird um 6.00 Uhr geweckt, eine halbe Stunde später die Stewardessen. Nach einem kräftigen Frühstück geht es an die Arbeit. An Deck steht alles voll Autos, die Luken sind voll beladen. Die Ladung besteht aus Chemikalien, Eisen, Biergerste, Autoachsen, Zucker, Stückgütern, Tonbandgeräten und Büchsenbier. In den Kühlluken werden Gänse und Enten gefahren. Das Beladen des Schiffes ist die Aufgabe der Stauer und Umschlagarbeiter des jeweiligen Hafens. Die Besatzung bereitet sich auf die Ausreise vor. Die FREYBURG ein Typ XD-Schiff der DSR ist in der Relation Fernost eingesetzt, also Anlaufhäfen in Japan, China und Nordkorea. Strahlender Sonnenschein über Rotterdam. Die Decksladung, Autos und Fässer, müssen verzurrt werden. Das geschieht mit Spannschrauben, allerlei Drahtgut, Klemmen und Spannfröschen. Da das ganze Oberdeck voll Ladung ist, muß auch ein Laufsteg gebaut werden. Die Ladebäume werden in die Halterung gefahren und die Runner festgesetzt. Unter Leitung des Chieftates wird alles seeklar gemacht. Der Lotse kommt an Bord. Beim Ablegemanöver eines Schiffes auf großer Fahrt befinden sich der Lotse, der Kapitän, der I. Offizier und der Rudergänger auf der Brücke. Die Manöver werden von der Brücke gefahren, das Ruder nach Anweisung des Kapitäns gelegt. Der Lotse spricht das Kommando an, der Kapitän wiederholt es, der Rudergänger wiederholt es ebenfalls und legt danach das Ruder. Unten im „Keller“ oder Maschinenraum überwachen die Ingenieure und der Wachelektriker, sowie ein Assi den Ablauf des Maschinenmanövers in Zusammenarbeit mit der Brücke. Alles wird im Maschinentagebuch bzw. Logbuch festgehalten. Ist der Lotse abgegeben, befindet sich das Schiff allein auf See und der Kapitän übernimmt die Verantwortung für die Besatzung und die Ladung in Zusammenarbeit mit seinen Offizieren. Abschied von Rotterdam.

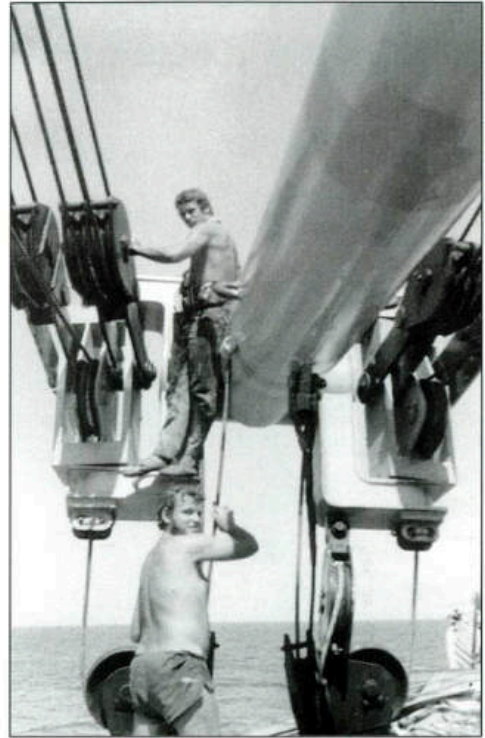
Die Maas ist passiert und in schneller Fahrt geht es durch den englischen Kanal. Die Matrosen ohne Seewache erledigen Aufräumarbeiten und machen Reinschiff in den Gängen und Toiletten. Mit 35 Mann Besatzung tritt das Schiff die weite Reise nach Japan an. Auf der Steuerbordseite steht Peter, verantwortungsbewußt und jederzeit einsatzbereit das Ruder zu übernehmen, wenn ein Ausweichmanöver gefahren werden muß. Er hat darin Erfahrung. Auf der NAUMBURG ist er über zwei Jahre als Manövrerudergänger gefahren. Bis 12.00 Uhr muß er auf der Brücke stehen, dann wird er abgelöst und hat acht Stunden frei.

Zum Mittagstisch gibt es Schnitzel mit Blumenkohl. Mit dem Wirtschaftspersonal wird ein Schwätzchen gemacht und dabei besonders die gute Arbeit der Kombüse gelobt. Conny und Raimond sind ein gutes Gespann, sie fahren schon längere Zeit auf der FREYBURG. Nach der Wache legt sich Peter in die Kojen und schläft bis 17.00 Uhr. Zum Abendbrot gibt es immer warmes Essen, außer am Sonntag und Donnerstag. Nach dem Abendbrot verweilen die meisten Kollegen noch zu einem „Zigarettenchen“ in der Messe. 28 Tage wird sich das in dieser Reihenfolge wiederholen, ehe man in Singapore ist. An Bord besteht eine Komplexbrigade, jeder kann im Maschinenbereich oder an Deck eingesetzt werden. An Deck wird gelabsalbt, die Drähte der Ladebäume werden mit Graphit und Steinkohlenteer getränkt. Diese Konservierung wird auf jeder Ausreise gemacht und dient der Werterhaltung und der Sicherheit im Ladegeschäft. Ungefähr über eine Woche, manchmal auch länger, zieht sich diese Arbeit hin. Auf dem großen Trail wird nur ein Mann Seewache benötigt, so daß die meisten an Deck arbeiten können.

Madeira liegt hinter der Besatzung. Alle haben sich jetzt kennengelernt, man kennt die Schwächen und Stärken, weiß um die Fähigkeiten des Einzelnen und spricht von einem Kollektiv. Auf einem Schiff können nur alle zusammen bestehen, ein Einzelner nicht.

Am 17. Juli steht dem Schiff der Kapitänswechsel bevor. In Freetown übernehmen wir den Stammkapitän. Das Schiff fährt mit 18 Knoten weiter der Südspitze von Afrika entgegen.

Eine Woche lang war es heiß und fast alle wurden braun. 17 Kollegen ließen sich eine Glatze scheren um den Kamm zu sparen. Peter nicht, er ließ seinen Bart sprießen.



Bis 17.00 Uhr wird in der Sonne entrostet und gemalt. Für die Entrostungsarbeiten gibt es 10 Pfennige Zulage. Außenbords im Hafen oder auf dem Mast sind es 20 Pfennige. Erholung findet man zur Freiwache im Schwimmbad. Die Freizeit an Bord ist gänzlich anders als zu Hause. Aus der Kammer des Kochs erklingen laute Rufe. Da muß Peter natürlich hingehen. Und siehe da, WBS mit Cola wird getrunken und Conny gibt Episoden aus Kuba zum Besten. Das geht dann so bis Mitternacht.

Es ist wieder einmal Seemannssonntag. Der Tagestörn arbeitet bis Mittag. Zum Tagestörn zählt man die Kollegen, die keine Wache gehen brauchen. Der Maschinenraum fährt wachfrei, nur die entsprechenden Runden der Ingenieure werden durchgeführt. Am Seemannssonntag wird Kaffee getrunken und Kuchen gegessen und auch ein Schnaps zur Brust genommen.

Es ist merklich kühl geworden bei 15 Grad Wassertemperatur. Die ersten Albatrosse sind da, die Vorboten des „Kap der Guten Hoffnung“. Seit Tagen die ersten Schiffe wieder im Blickfeld. Das Wasser spritzt über die Bordwand, das Schiff fängt an zu stampfen. Die Dünung ist so stark, daß man in der Koje hin und her gerissen wird. Aus ist es mit Arbeiten an Deck. Jetzt gehen einige in den Maschinenraum zum Malen und Spritzen und in speziellen Decksräumen wird gespleißt und genäht. Der I. Offizier läßt die Decksladung nachzurren und die Temperatur in den Laderäumen wird kontrolliert. Es ist alles wohlauf und das Essen schmeckt. Wenn Brötchen gebacken werden, wird der Bäcker früh um 4.00 Uhr geweckt. Raimond kommt aus Thüringen und ist ein guter Bäcker. Durch seine Bullaugen sieht er das „Nadelkap“. Wir sind im Indischen Ozean. Der entgegenkommende Schiffsverkehr wird durch besonders große Tanker erheblich beeinflusst. Der Wind wird immer heftiger und liegt inzwischen bei Stärke 8.

Die Uhren werden voraus gestellt, Madagaskar liegt schon weit achteraus. 12 000 Seemeilen hat der Matrose Peter mit seinen Kollegen zurückgelegt, 4 000 sind es noch bis Singapore. 32 000 Seemeilen wird die Reise insgesamt betragen. Das Wasser hat sich inzwischen erwärmt und man geht nach seiner Tageswache wieder baden. Nach der Arbeit mit dem Rosthammer eine Wohltat.

Der Storekeeper wäscht seine Arbeitswäsche. Er verwaltet die Maschinenwerkstatt und muß Schweißen und Drehen können. Der Funker bringt Telegramme aus der Heimat. Grüße von den Lieben, das möbelt auf. In der Schiffspresse, die regelmäßig von Rügen-Radio gesendet wird, lesen wir, daß es zu Hause sehr warm ist.

Der E.-Mixer Bernd Weik kommt aus Dresden und ist ein großer Anhänger von Dynamo Dresden. Er ist verantwortlich für das Bordkino und in seinem Bereich für die E.-Anlagen. Dazu gehören auch der Staubsauger, der Bordkran und das Auswechseln von Glühlampen. Heute Abend zeigt er „Der Hexer“, ein Edgar Wallace Thriller. Das Kino ist meistens voll besetzt. Danach sitzt man auf einigen Kammern noch bei Wein, Schnaps oder Bier.

Ein neuer Seetag bricht an. In der Kombüse riecht es nach Rotkohl und Gänsebraten. Die beiden Köche schälen erst einmal Kartoffeln und haben immer ein freundliches Gesicht. Ihre Arbeit steht oft im Hintergrund und ist doch so wichtig. Vom Essen auf dem Schiff hängt die Stimmung ab. Chefkoch Schmidt kommt aus Sangerhausen und ist ein beliebter Kollege, Seemann wie alle Anderen, einer von uns. Der Bäcker oder auch der 2. Koch ist verantwortlich für die Tonbänder. Er legt sie nach Feierabend auf. 17 und 4 wird bis zum Umfallen gespielt. Viele Lesen und Schreiben. Einige trinken billigen Transitschnaps und erzählen. So geht das Abend für Abend.

Die Maschine läuft gleichmäßig im Takt. Es ist eine gute Maschine. Rostock hat sie in Lizenz von MAN gebaut. Es ist eine Achtzylindermaschine, hat eine Länge von 13 Meter und eine Höhe von 9 Meter. Jeder Zylinder bringt eine Leistung von 1450 PS. Die Gesamtleistung beträgt 11 200 PS. Pro Tag werden 450 Seemeilen zurückgelegt und dabei 40 Tonnen Schweröl verbraucht. 16 Tonnen Trinkwasser können täglich selbst aufbereitet werden.

Der Monat August ist angebrochen. Noch sind es sieben Tage bis Singapore. Etwas verspätet wird die Äquatortaufe vollzogen. Am Abend ist dann Bordfest und Raimond unser Bäcker ist ein wahrer „Zauberkünstler“. An Land ist er schon in Heinz Quermanns „Junge Talente“ aufgetreten.

30 Grad Wärme, die gleiche Wassertemperatur und sehr hohe Luftfeuchtigkeit empfängt uns in der Malacca-Straße. Sechseinhalb Stunden sind wir der Heimatzeit voraus. Dem Wachmatrosen der Vormittagswache wird die Aufgabe erteilt die Handelsflagge der DDR zum Dippen klarzuhalten. Auf Gegenkurs kommt die RONNEBURG. Alle freuen sich. Beide Schiffe grüßen sich durch Niederholen und Aufheißern der Flagge, wobei das heimkehrende Schiff zuerst begrüßt wird. Beide Kapitäne sprechen über UKW und tauschen Informationen aus. Schnell ist die RONNEBURG am Horizont verschwunden.

Nach 28 Tagen Fahrt wird der erste Löschhafen der Reise erreicht, Singapore in Süd-Ost-Asien. Der Makler bringt die lang ersehnte Post, nachdem das Schiff sicher in den Hafen von Singapore gesteuert wurde. Die Post die der Seemann im Ausland bekommt, trägt entscheidend zur seelischen Verfassung des Einzelnen bei und bringt im rechten Augenblick wieder gute Stimmung. Nur knapp 36 Stunden wird das Schiff im Hafen liegen. Wo zuerst hin? Die Post nach Hause schicken, schnell in ein japanisches Kaufhaus und eine Schallplatte kaufen. In Singapore ist Nationalfeiertag, die Straßen sind geschmückt. Es ist ein Hasten und Eilen. Peter muß schon am Nachmittag die Hafenwache übernehmen.

Die Autos sind inzwischen gelöscht und nun geht es in Luke I. Gleichzeitig wird für Hongkong geladen. Abends wird das Licht angemacht und zugleich Licht in die Luken gelegt. Man macht bereits wieder seeklar. Als neue Besatzungsmitglieder sind neun Passagiere mit

von der Partie die nach Japan wollen. Waschpulver und vier Hochseeyachten werden mit nach Hongkong gefahren. Warm ist es und die Kollegen arbeiten und essen an Deck. Das Ostchinesische Meer ist erreicht. Der Standort des Schiffes ist 300 Seemeilen entfernt von Saigon. Auch diesmal kommen die Aufklärungsflugzeuge der US Air Force und umkreisen das Schiff. Eine Tagesreise vor Da Nang waren die Masten, Windenhäuser, Brückenaufbauten und Rettungsboote gemalt. Die Luken waren gesäubert und für die nächsten Häfen vorbereitet.

Jeder Matrose der Geburtstag hat, wird um Mitternacht aus der Kojе geholt um mit Bier anzustoßen. Heute hat „Omi Klatt“ Geburtstag. 21 Jahre wird er alt und drei Kästen Bier helfen das zu bestätigen. Bis früh um 03.00 Uhr sitzt man zusammen.

Auf der heutigen Wache wird nicht gearbeitet, sondern Ausguck gehalten. Vier Stunden lang mit Sonnenbrille, mal Backbord, mal Steuerbord. Der Kapitän kommt auf die Brücke und gibt das Ansteuern von Hongkong bekannt. In der Nacht ist es soweit. Immer wieder bietet Hongkong ein überwältigendes Bild für jeden Seemann. Der größte Naturhafen in Asien empfängt die FREYBURG. Der Zahlmeister hat viel Geld bestellt, denn hier kaufen alle Besatzungsmitglieder ein, weil es billig und bequem ist. Erst um 16.00 Uhr des nächsten Tages hat Peter seine Wache.

Er geht sofort an Land und tätigt für sich und sein Mädchen Einkäufe. Am besten kauft man in den Chincerstraßen ein, weil man da den Preis herunterdrücken kann. Bunt ist das Sprachengewirr. Viele Touristen aus aller Welt geben sich in dem Dorado der Stadt ein Stelldichein. Es ist sehr heiß, in der Sonne 46 Grad.

An Bord gehen die Löscharbeiten zügig voran. Der Wachmatrose ist damit beschäftigt, Papierrollen und Bezüge heranzuschaffen, um einige Ladungspartien abzudecken. Die Hafenuache beträgt acht Stunden und man rennt dabei etliche Kilometer. Um 24.00 Uhr kommt der Wachwechsel. Der nächste Tag ist wieder sehr heiß. Das Stauholz muß gepackt werden und kommt in Schlingen. Der Kran funktioniert nicht. Der Elektriker muß her. An Luke II will man den Ladebaum höher gefahren haben. So geht das bis zum Wachende. Der neue Hafentag bringt neue Erlebnisse. Zum Frühstück steht Karlsbader Schnitte auf dem Speiseplan. Es wird gleich dreimal hingelangt. Dann geht es nochmals an Land. Von einem der Berge hat man einen wunderbaren Blick auf die Stadt. Dahinter liegt China. Bei der Hitze versagen die Beine den Dienst. Eine Fanta muß her. In einer Kaschemme bekommt man so einen Drink. Die Dusche an Bord bringt den Körper wieder in den richtigen Rhythmus.

Der Taifun „Rose“ wird angekündigt. Die Besatzung erlebt einen Taifun zum ersten Mal und wird Zeuge, daß er die schwersten Verwüstungen der letzten zehn Jahre anrichtete. Zuerst ging ein strömender Regen voraus, dann fegte der Taifun mit über 100 Knoten auf Hongkong zu. Alles was umfallen kann wurde gelascht oder verzurrt. Zwei Anker wurden zu Wasser gelassen und das Schiff ging mit der Maschine gegenan. Die Farbe von den Masten, die im Verlaufe der Reise gemalt wurden blätterte ab, Fässer kippten um und wurden eingeklemmt. Der Wind war so stark, daß man fast nur auf allen Vieren laufen konnte, um ihn auf dem Peildeck zu messen. Vorn auf der Back stehen zwei Offiziere und geben über Telefon Befehl zur Brücke, wie man das Ruder legen soll. Sie können sich kaum auf den Beinen halten. Das Zentrum des Taifuns braust dann mit über 200 Stundenkilometer über das Festland. Eine strapazenreiche Nacht liegt vor der gesamten Besatzung.

Der Rudergänger muß das Ruder so legen, daß das Schiff im Bereich der beiden Ankerketten bleibt. Am nächsten Morgen sind über 20 Schiffe gestrandet, andere Schiffe wurden von ihren Ankerketten losgerissen und trieben auf Klippen zu. Die Verkehrsmaschinen landen inzwischen wieder auf dem internationalen Flugplatz und der Lotse will uns aus dem Hafen bringen. Die ganze Taifunnacht war aufregend und spannend zugleich.

Alles ist vergessen, einen Tag später ist man schon in der Luzon-Straße und die Philippinen

grüßen. Die Matrosen bearbeiten jetzt das Hauptdeck mit der Rostmaschine. Man sitzt auf einem leeren Kasten, hält eine Rostmaschine mit Preßluft angeschlossen in der Hand und bearbeitet die Roststellen. Eine stupide Arbeit. Davon spürt der Wachmatrose auf der Brücke nichts. Er winkt höchstens mal herunter und gibt die Uhrzeit bekannt, damit die „Smoktime“ nicht verpaßt wird.

Der Stille Ozean ist ruhig, da fallen wenigstens keine Gegenstände um. Über Bordfunk wird bekanntgegeben, daß die Insel Okinawa erreicht ist. Zu sehen ist sie natürlich nicht. Das große Ziel dieser Reise wird angesteuert, Japan. Yokohama empfängt die Besatzung mit sehr angenehmen Temperaturen. Peter ist zum ersten Mal in Japan und hat nur einen Tag Gelegenheit an Land zu gehen um nach Tokio zu fahren. Er bekam acht Briefe und hat sich riesig gefreut, wie auch alle anderen Kollegen. Mit der Schnellbahn ging es nach Tokio. Die Judo-schule und das Olympiastadion werden besucht. Ein gutes Teeservice und ein Wimpel werden eingekauft. Der Bummel durch „Asakusa“ dem großen Einkaufszentrum und der „Ginza“ der prunkvollsten Straße in Tokio, erbrachte in den sechs Stunden bleierne Müdigkeit.

Nur drei Tage liegt das Schiff in Yokohama. Die Hafenarbeiter arbeiten schnell und sauber. Auch außerhalb ihrer Pflichten gehen sie uns hilfreich zur Hand. Gelöscht haben wir Gerste aus der CSSR. Geladen wurde für China und Korea. Das Schiff legt schon wieder ab. Einen Tag später wird es in den größten japanischen Hafen Kobe einlaufen. Auch hier das selbe Bild, schnelles und kontinuierliches Arbeiten an Bord mit den Ladungsgütern.



Beim Einlaufen in Kobe/Japan an der Vorspring.

Eine Busfahrt nach Kyoto wird von der Schiffsleitung organisiert. Tempel, Pagoden und Botanische Gärten geben dieser ehemaligen Kaiserresidenz das Gepräge. Die Fahrt ging über Osaka.

Die Wetterstationen meldeten schon wieder einen Taifun. Das Schiff will auslaufen. Man hat schon wieder seeklar gemacht. Das ist die reinste Hetzerei. Ablegen und los geht's. Einige Stunden verbleibt man auf Reede und wartet den Taifun ab, der hier keine starke Wirkung hat, umsomehr aber im Inland. Shanghai soll angelaufen werden. Dort begrüßen wir auch die NIENBURG. In Shanghai gibt es wieder zwei Geburtstage und ein Fußballspiel gegen die

Betriebsmannschaft einer Kesselfabrik. Es gehen nur Wenige an Land. Normalerweise reichen zwei Stunden aus. Von Shanghai geht es nach Dairen, einem weiteren chinesischen Hafen. Wir laden schon für Rostock.

Ständig werden die Luken von den Wachen sauber gemacht und das Stauholz zu Hieven gepackt. Von Dairen geht die Reise nach Chungjin in Korea. 16 Tage wird das Schiff hier liegen und das geht an die Nieren. Alles geht nur schleppend vorwärts. Landgang gibt es keinen, dafür eine Busfahrt zu den heißen Quellen. Noch nie wurde soviel Volleyball gespielt wie gerade hier. Man vergaß sogar das Abendbrot. Alle sind froh, daß es bald von hier auf Heimreise geht. Das ganze Schiff steht neu in Farbe.

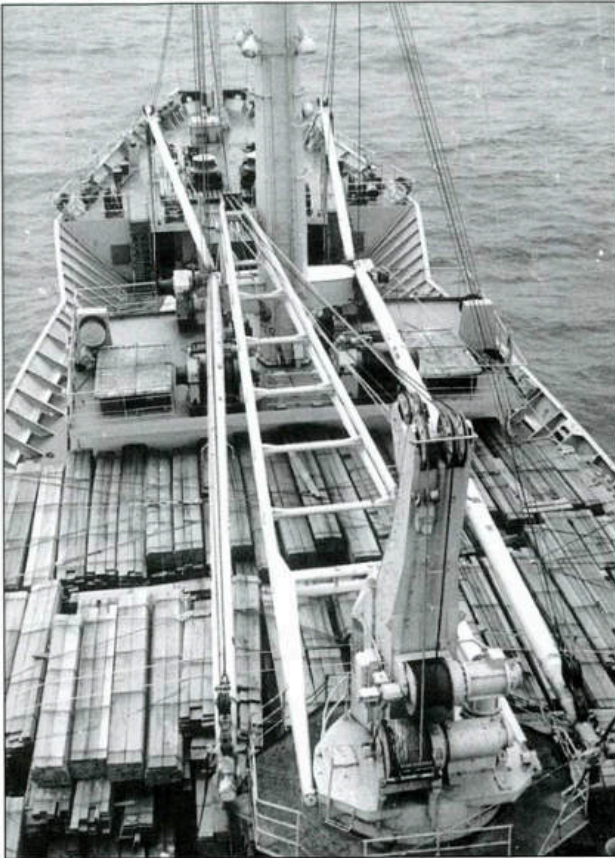
Eines Sonntags überraschen uns die Ausläufer eines Taifuns. Einige Leinen brechen. Das Schiff verläßt den Hafen und wettet den Taifun auf See ab. Dabei gelangen wir fast nach Wladiwostock. Noch einmal müssen wir in den Hafen. Am 1. Oktober laufen wir endgültig aus. Stunden später wird Kitakyushu Port, die jüngste Millionenstadt Japans angelaufen. Vier



MS FREYBURG auf Innenreederei in Yawata (Kitakyushu Port) Japan.

Stunden Landgang. Die Ruhe dieses Hafens ist wohltuend. Auf einem Spielplatz müssen wir mit einem Japaner Bier trinken und Fisch essen. Man bestaunt besonders Peter wegen seines Bartes. Die Kinder umringen uns, Muttis und Vatis gesellen sich hinzu. Diese Stunde war entspannend für alle.

Eisen wird geladen für Antwerpen. Die große Heimreise kann nun endlich beginnen. Noch einmal macht uns der Taifun „Helene“ zu schaffen. Er ist bei weitem schlimmer als der in Hongkong. Vier Tage müssen wir ihm ausweichen. Das Schiff bekommt starke Schlagseite und in den Kammern sieht es aus wie nach einer Schlacht. Singapore wird mit Verspätung erreicht. Hier wird gebunkert und die letzte Post nach Hause geschickt. Port Swettenham wird das Schiff noch anlaufen. 1000 Tonnen Holz für Frankreich werden in einem schnellen Tempo von den Malayen geladen. Le Havre in Frankreich ist der Bestimmungshafen. Im schö-

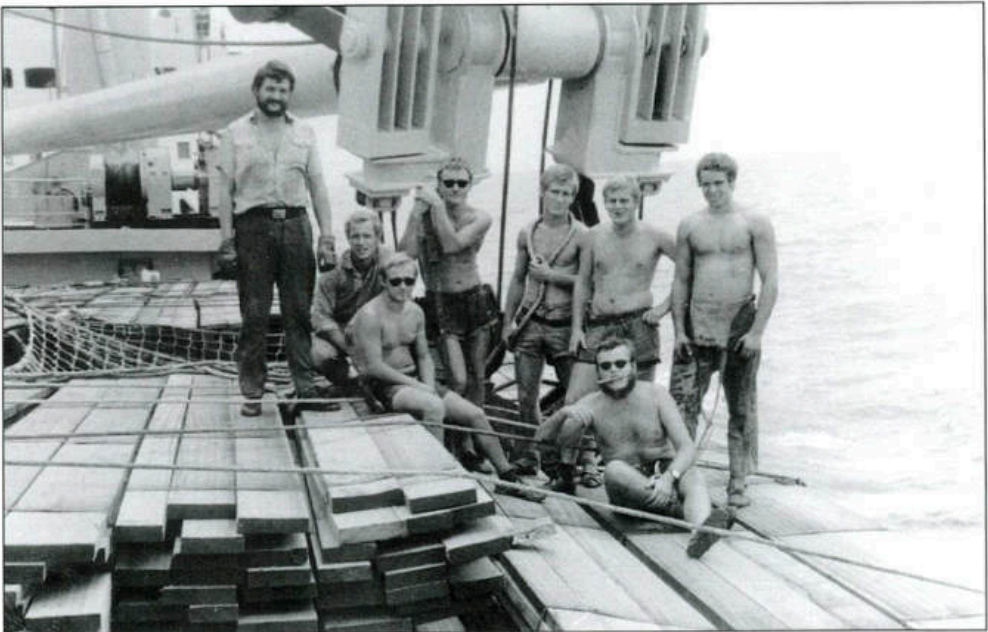


nen Seemannsclub von Port Swettenham kann jeder einmal drei Stunden baden gehen, dann geht es wieder zurück. Rund um die Uhr wird gearbeitet. Alles wird wieder klar gemacht für die Überfahrt nach Europa. Das Holz wird festgezurt und dazu ertönt Musik an Oberdeck.

Schnell ist das Schiff nun wieder im Indischen Ozean. An Deck wird jetzt meistens auf dem Achterschiff gearbeitet, da das Vorschiff voll Holz ist. Das Schiff soll jetzt auf der Überfahrt noch schön gemacht werden. Es wird wieder entrostet und gemalt. Einer läuft mit der Fettresse umher und schmiert die Lukenkeile ab. Die Decks auf den Brückenaufbauten werden grau gemalt, auch die Stufen.

In Port Swettenham/Malaysia wurde Rosenholz an Deck geladen.

Die Holzladung für Le Havre/Frankreich wird verzurt.



Die Uhren werden zurückgestellt und die FREYBURG schaukelt in den endlosen Weiten des Ozeans. Am „Kap der Guten Hoffnung“ begegnet man der NAUMBURG und der ROSTOCK. Die haben noch alles vor sich. Auch auf der Westseite von Afrika ist das Wetter beständig. Der Kapitän kann zufrieden sein. Seine Besatzung hat viel geleistet, besonders bei den Taifunen. Nach 22 Tagen erreichen wir Dakar in Senegal um zu bunkern und etwas Proviant zu übernehmen. Von hier aus wird die Fahrt nach Frankreich fortgesetzt.

Plötzlich setzt wieder Schlechtwetter ein. Draußen an Deck kann man kaum noch arbeiten. Die Taifunschäden in den Masten und auf den Ladebäumen sind aber beseitigt. In Le Havre winken uns wieder die ersten Europäer zu. An der Pier liegt die FRANCE und wird von allen bewundert. Das Schiff macht fest und die erste Post seit Wochen ist wieder da.

Das Holz wird mit Landkränen von Deck genommen. Drei Tage in Le Havre. Dann geht es nach Antwerpen. Man will es kaum glauben, dort werden die 1000 Tonnen Eisen in sieben Stunden gelöscht. Am selben Nachmittag verläßt das Schiff schon wieder Antwerpen, für einen Landgang gab es keine Zeit. Strömender Regen begleitet das Schiff nach Rotterdam. Der Sturm auf der Nordsee war so stark, daß man das Lotsen einstellte. Wir haben Glück und kommen noch in den Hafen hinein. Früh um 05.00 Uhr ist das Schiff fest an der Pier von Waalhaven. Alles was frei hat geht groß einkaufen, denn bald ist Weihnachten. Am Sonntag läuft die SONNEBERG ein und da kann man Bier bekommen. Unser Schiff besitzt keine Reserven mehr.

Die Löscharbeiten gehen trotz Regenwetters schnell voran. Die letzte Etappe einer Fernost-Reise bricht an. Der Kapitän dankt allen für die Arbeit in den vergangenen Monaten. Das Schiff und seine Besatzung hat seine Mission bestens erfüllt. Bei guter Stimmung wird der letzte Teil der Reise angetreten.

Die Maschine der FREYBURG läuft mit Heimatumdrehungen Rostock entgegen. Fünf Monate war der Matrose Peter unterwegs, fünf Monate mit einem Schiff der Handelsflotte der DDR, fünf Monate Arbeit und fern von den Lieben zu Hause.

Rostock ist erreicht, Aufregung, man fährt nach Hause. Was hat sich nicht alles verändert in der Zeit. Auch Enttäuschungen gibt es bei manchen. Viele Probleme treten auf und einige bleiben ungeklärt. Ein Seemann der nach Hause kommt, möchte die ersten Tage seine Ruhe haben und sich wieder an den Rhythmus an Land gewöhnen. Dann sieht er wieder alles mit ganz anderen Augen. Die meisten fahren nach Hause in ihre Heimatchorte und machen verdienten Urlaub. Manche werden die kommende Reise nach Japan wieder mitmachen, andere mustern ab und suchen sich ein neues Schiff. So war der Lauf der Dinge bei der Ankunft im Heimathafen Rostock.

Der letzte Funkspruch

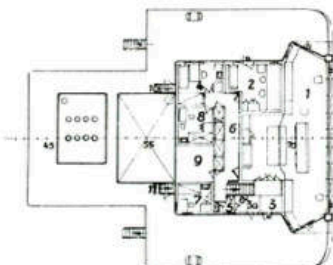
Vom 28. 01. bis 13. 05. 1991 war ich als Funkoffizier auf MS „EILENBURG“/Y5KK, einem Stückgutfrachter vom Typ XD, angemustert. Die Reise führte uns von Rostock abgehend, über westeuropäische Häfen nach Nuevitas (Kuba), Houston (USA/Texas), Puerto Cabello (Venezuela) und durch den Panama-Kanal nach Corinto (Nicaragua) sowie Buenaventura (Kolumbien). Das Schiff hatte Kaffee und verschiedene Stückgüter geladen.

Diese Reise erfolgte in einer Zeit der Umstrukturierung des internationalen Seefunks, die durch einen Übergang vom konventionellen Kurzwellen-Seefunk mit seinen Betriebsarten Tastfunk,



MS EILENBURG/Y5KK im Hafen Buenaventura/Kolumbien

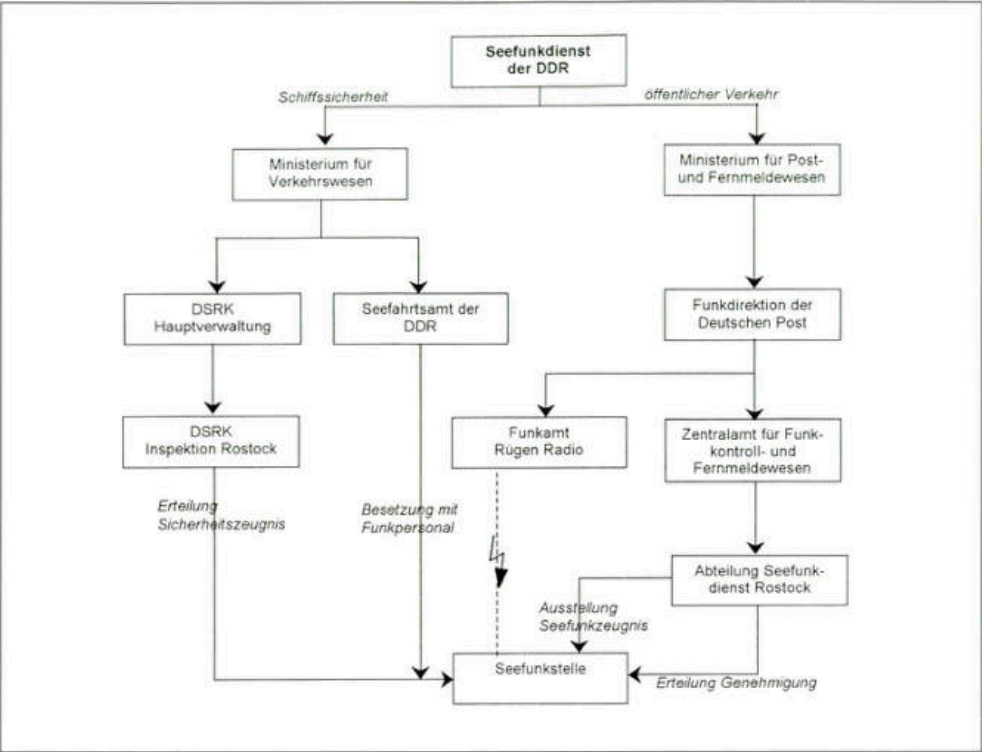
Sprechfunk und Funkfern schreiben, auf den modernen Satellitenfunkverkehr über das INMARSAT-System geprägt war. Besonders drastisch waren diese Veränderungen in der Flotte der Deutschen Seereederei Rostock GmbH und den ehemaligen DDR-Küstenfunkstellen spürbar. Die Zuständigkeit für die Küstenfunkstelle Rügen Radio war nach dem 03. 10. 1990 von der Deutschen Post auf die Deutsche Bundespost übergegangen.



Skizze Typenblatt: XD ROSTOCK – Kommandobrücke

Raumaufteilung:	Nr. 2	Funkraum
	Nr. 3	Funk – Store-Raum
	Nr. 3a	Funkakkuraum
	Nr. 4	Funker
	Nr. 9	E-Geräteraum

Organigramm des Seefunkdienstes der DDR



Ein paralleler Betrieb der nunmehr zur Deutschen Bundespost gehörenden BRD- und ehemaligen DDR-Küstenfunkstellen war nicht vorgesehen. Daher beschloß die Deutsche Bundespost, den Kurzwellenfunkverkehr der Küstenfunkstelle Rügen Radio im Sprechfunkdienst zum 22. 04. 1991 einzustellen.

Wichtige Änderungen des Funkdienstes wurden durch damals übliche Funktelegramme mit Sammelrufzeichen angekündigt. Die wichtigsten Sammelrufzeichen der Deutschen Bundespost lauteten:

Ausgewählte Sammelrufzeichen

Sammel-rufzeichen	Inhaber der Zuteilung für das Sammelrufzeichen	Sammelrufzeichen zugeteilt für:
DAAA	Deutsche Bundespost Telekom	Telegramme an alle deutschen Seefunkstellen
DAAD	Deutsche Bundespost Telekom	funkdienstliche Mitteilungen von Küstenfunkstellen an alle deutschen Seefunkstellen zur Einleitung des einseitigen Telegrafiefunkverkehrs von Norddeich Radio Anrufe an alle deutschen Seefunkstellen durch Küstenfunkstellen und Seefunkstellen
DAAZ	Der Bundesminister für Verkehr	Telegramme an alle deutschen Handelsschiffe

Die Ankündigung des Kurzwellenfunkverkehrs von Rügen Radio erfolgte im Funktelegramm DAAA 3/91.

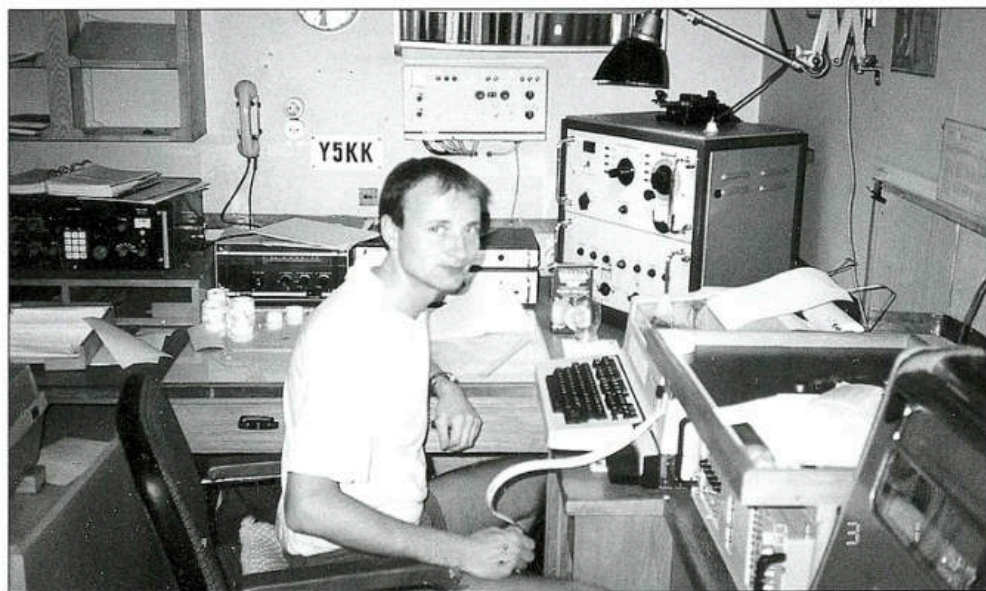
Wortlaut des Sammeltelegrammes DAAA 3/91

cp cp cp de dhs nw daaa/3, y5ad/54/55 =
daaa daaa daaa
hamburg 3 41/33 19 1200 =
daaa 3/91
ruegenradio

der kurzwellensprechfunkverkehr von ruegen radio wird am 22.04.91
um 00.01 uhr utc eingestellt. seefunkgespräche auf kw werden
nach diesem zeitpunkt nur noch von norddeich radio durchgefuehrt.
fernmeldeamt 6, hamburg, seefunkdienstbuero

nnnn

Das MS „EILENBURG“/Y5KK befand sich am 22. 04. 1991 auf der Atlantiküberfahrt von
Mittelamerika nach Westeuropa. Ich beschloß, den Zeitpunkt des Abschaltens der
KW-Sendeanlagen im Funkraum zu verbringen.



Funkraum MS EILENBURG/Y5KK

Erst wenige Tage zuvor war noch eine Reparatur des zum Funkraum gehörenden Spulentonbandgerätes erforderlich, bei dem einer der Antriebsriemen gebrochen war. Die Bruchstelle konnte notdürftig mit Sekundenkleber geflickt werden. Durch diese Reparatur und auch einige andere Verschleißerscheinungen ließ die Aufnahmequalität etwas zu wünschen übrig.

Nachdem der diensthabende Funker des Kurzwellensprechfunkdienstes von Rügen Radio noch bis kurz vor 00.00 utc den laufenden Funkverkehr abgewickelt hatte, verabschiedete er sich mit den folgenden Worten:

Mitschrift der letzten KW-Sprechfunk-Aussendung von Rügen Radio:

Hier ist Rügen Radio, hier ist Rügen Radio
Rügen Radio hört auf 8198,1 8198,1 kHz
hier ist Rügen Radio hier ist Rügen Radio
Rügen Radio hört auf 8198,1 kHz
hier ist Rügen Radio hier ist Rügen Radio
Rügen Radio hört auf 8198,1 kHz 8198,1 kHz
hier ist Rügen Radio hier ist Rügen Radio
Rügen Radio empfangsbereit auf 8198,1 kHz
Rügen Radio hört auf 8198,1 kHz.

Achtung alle Seefunkstellen, Achtung alle Seefunkstellen
hier ist Rügen Radio hier ist Rügen Radio.
Eine Richtungsabfrage erfolgt nicht mehr.
Aus besonderem Anlaß möchte ich noch ein paar Worte sprechen.
Heute, am 22. April 1991, 0.00 Uhr und 1 Minute utc bzw. 02.00 Uhr und
1 Minute Ortszeit
beendet laut DAAA 3/91 Rügen Radio den Betrieb auf beiden
Kurzwellenkanälen.
Die Sender in Nauen und die Empfänger in Beelitz werden für immer
abgeschaltet.
Norddeich Radio übernimmt ab sofort unsere Arbeit.

Doch bevor ich das Schlußkreuz gebe, sei mir ein kleiner Rückblick
gestattet:

Die Entwicklung des Überseefunkverkehrs in Deutschland wurde ab 1906
in verstärktem Maße betrieben. Die Firma TELEFUNKEN errichtete in
Nauen eine Versuchsstation mit Sende- und Empfangsanlagen. Nach dem
1. Weltkrieg wurde schon 1919 der regelmäßige Funkverkehr zwischen
den Vereinigten Staaten von Amerika und der Großfunkstelle Nauen
wieder aufgenommen. Im Jahre 1926 wurden bei Beelitz, 20 km südlich
von Potsdam, Ländereien gekauft und im Jahre 1928 mit dem Bau der
Überseefunkempfangsstelle begonnen.
Die TRANSRADIO AG nahm 1929 offiziell die Arbeit in Beelitz auf. Eine
bewegte Zeitspanne liegt zwischen den 20iger Jahren und dem heutigen
Tage. Für uns bedeutet diese Stunde das endgültige „Aus“.
Die Anlagen werden dem Schrottplatz überführt. Wir haben unsere
Schuldigkeit getan.

Ich bedanke mich bei allen Funkoffizieren auf den Schiffen für die
sehr gute Zusammenarbeit und wünsche ihnen für die Zukunft alles
Gute.

Tschuß und didididadida *.

* Schlußkreuz (Morsealphabetographie ... _ _) 3x kurz, lang kurz lang.

Was nun auf der KW-Sprechfunkfrequenz von Rügen Radio/DHS 8198,1 kHz folgte, war nur
eine beklemmende Stille, begleitet von den monotonen pfeifenden Geräuschen des Äthers.
Der Mitschnitt der letzten Sendung von Rügen Radio ist auf der Internet-Seite des DSR-
Seeleute e.V. unter der Internetadresse www.seeleute.de/kultur/ruegen.htm zu hören.
MS EILENBURG/Y5KK wurde nach Abschluß der Reise am 14. 05. 1991 in Rostock an die
Seetransit Bereederungs GmbH & Co KG Duisburg (ATG) verkauft.

Die weitere Geschichte des deutschen Mittel- und Kurzwellenfunkverkehrs währte nur kurz. Im Zuge der rasanten technischen Entwicklung der Funktechnik stellten bald auch Kiel Radio und Norddeich Radio ihren Betrieb in diesen Frequenzbereichen ein. Nach der Verschrottung der Kurzwellen-Sendeanlagen von Rügen Radio in Beelitz folgten Ende der 90-iger Jahre auch die Sendemasten von Norddeich Radio in Utlandshörn.

Kleine Zeittafel zu Rügen-Radio

1930:

Verlegung der seit 1911 in Swinemünde ansässigen Küstenfunkstelle auf die Insel Rügen. Für die Funkempfangsstelle entstanden östlich von Glowé am Steilufer ein Dienstgebäude, ein Beamtenhaus, ein Nebengebäude sowie drei Holzmasten für die Empfangsantennen. Die Funkstelle erbaute man im 10 km entfernten Ort Lohme auf der Anhöhe „Teufelsberg“. Zwischen der Empfangs- und Sendestelle wurde ein Erdkabel mit 30 Doppeladern für den Datenverkehr verlegt.

1932:

Inbetriebnahme der „Küstenfunkstelle Rügen Radio“, Rufzeichen DAS

1945:

Sprengung der Funkstation beim Herannahen der russischen Armee

1949:

Durch das DDR-Ministerium für Post- und Fernmeldewesen erfolgte ab Juni durch Umbau eines Stallgebäudes in Lohme die Errichtung einer Funkstelle mit zwei 25 Meter hohen Antennenträgern aus Holz. Vier Fachkräfte begannen am 2. September 3.00 Uhr mit dem Telefonie-Funkverkehr auf den Frequenzen 1650 und 2300 Kiloherz.

1950:

Räumliche Trennung zwischen Sende- und Empfangsstelle. Die Sendestelle verblieb in Lohme, die Empfangsstelle zog zunächst nach Glowé in die Räume eines Wohnhauses. Die Installation eines Mittelwellensenders in Lohme ermöglichte nun auch den Telegrafiefunkverkehr auf den Frequenzen 500 und 432 kHz.

1953:

In Glowé konnte im April der Neubau eines Empfangsgebäudes in Betrieb genommen werden (Erweiterung 1957). Mit einem in Lohme aufgestellten Kurzwellensender wurde der Weitverkehr im Kurzwellenbereich der Funktelegraphie aufgenommen.

1958:

Die rasche Entwicklung der Handels- und Fischereiflotte der DDR machte eine ständige Erweiterung der betrieblichen Anlagen notwendig. Daher erfolgten die Umstellung des Kurzwellenprogrammes auf den vollen 24-Stunden-Betrieb, die Montage weiterer Kurzwellensender für Seefunkgespräche und die Handhabung des Doppel- und Dreifachfunkverkehrs bei der Kurzwellen-Telegraphie.

1972:

Verringerung des bisherigen „Antennewaldes“ in Glowé durch die Installation leistungsfähiger Empfangsantennen.

1978:

Erichtung des ersten Sprechfunkkanals mit Selbstwahlmöglichkeit in das Landesnetz. Ende der 70er Jahre erhält die DDR neue Rufzeichen für alle Funkstellen (Rufzeichen Y2A...Y9Z). Die Küstenfunkstelle Rügen-Radio sendet nun mit dem Rufzeichen Y5M. Im Funkbetriebsdienst hält die Mikroelektronik Einzug. Quarzuhren steuern die Programmabläufe der Prozesse.

1991:

Einstellung des Sprechfunkverkehrs von Rügen Radio. Der Kurzwellensprechfunkverkehr wird seit dem 22. April 1991 nur noch über Norddeich Radio geführt.

1994:

Rügen Radio funkt nur noch im Ostseeraum. Moderne und kostengünstigere Technik ersetzt nach und nach den konventionellen Funkverkehr.

1997:

Rügen Radio stellt den Betrieb ein. Am 31. Dezember 1998 folgt auch Norddeich Radio. Die Satellitentechnik übernimmt die anstehenden Aufgaben.



Die Seefunkstelle Glowe nach 1990

Aus Pressemeldungen:

Die See-Berufsgenossenschaft registrierte 1970 noch 1199 Funkoffiziere auf deutschen und ausländischen Schiffen. Am 1. März 1995 waren es noch 184. Anfang 2000 verzichtete man darauf, die geringe Anzahl noch in einer Statistik aufzuführen. Ihren stark veränderten Aufgabenbereich übernehmen heute die Nautiker nach einer zehntägigen Zusatzausbildung an einer der acht deutschen Seefahrtsschulen.

Auszüge aus dem Drehbuch der Fernsehserie „Zur See“

Ich habe das Drehbuch von der 1. Folge „Die Bewährung“ genommen, weil die Reparatur auf hoher See mit durchgesägter Pleuelstange und dem hin und her schwankenden Kolben vielleicht am besten im Gedächtnis aller geblieben ist.

Zur Verfahrensweise. Wenn man als Laie verstehen soll, wie ein Film entsteht, dann genügt nicht nur der Abdruck einiger Szenen. Man muß verstehen, welcher Gedanke für den Ablauf der Handlung den Dialogen zugrunde liegt. Deshalb habe ich zu jeder Szene bzw. jedem Szenen-Ausschnitt eine ganz kurze Erklärung dazu aufgeschrieben.

Aber nun der Reihe nach: Was sieht man auf den Fotokopien?

1. Das Deckblatt des Drehbuches
2. Die Besetzungsliste – d. h. Personen und ihre Darsteller
3. Dekorationen – d. h. die einzelnen Schauplätze in der Handlung
4. Die Metrage – Jeder Film hat eine bestimmte und vorher festgelegte Sendelänge.

Diese muß auf die einzelnen Szenen aufgeteilt werden. Ebenso die Länge der einzelnen Kameraeinstellungen innerhalb einer Szene. Gemessen wird in Filmmetern, die dann auf die Zeit umgerechnet werden.

Meine Arbeit als Drehbuchautorin besteht darin, die von mir ausgedachte Handlung in Bild (was sieht der Zuschauer, wen sieht er wo und warum dort) und Wort (das sind die Dialoge der Schauspieler) aufzuschreiben. Die See-Serie ist noch wie ein Kino-Filmdrehbuch geschrieben – linke Seite des Blattes, was ich mir als bildlichen Ablauf vorgestellt habe, rechte Seite – Dialoge, Geräusche, Musik, denn es ist kein Stummfilm.

Mein ‚literarisches‘ Drehbuch hat dann Regisseur Wolfgang Luderer bekommen, durchgelesen, mit mir und den Dramaturgen noch einmal auf Handlung und Dialog hin besprochen.



Der Regisseur Wolfgang Luderer bei Dreharbeiten

Ich habe überarbeitet und dann hat Wolfgang Luderer seine Arbeit aufgenommen, das Schreiben des optischen Drehbuches – d. h. er hat die linke Seite mit meinen groben optischen Vorstellungen, mit seinen optischen Ideen nicht nur bereichert, sondern sie in die vielen optischen Einzeleinstellungen aufgespleißt, die einen Film erst zum Film machen. In diese Arbeit gehört schon die Vorstellung des Regisseurs wie sich die Schauspieler in der jeweiligen Dekoration bewegen sollen. Nebenbei oder vorher sucht der Regisseur mit der Kamera nach den geeigneten Schauplätzen, beauftragt den Filmarchitekten mit Entwürfen und Bau von evtl. Schauplätzen, die im Atelier gedreht werden sollen.



Der Ochse „Max“ muß auf „Drehposition“ gebracht werden

Dann beginnt der schlimmste Teil – die Metrage. Das Ausrechnen, wie lang eine jede Szene nach Filmmetern sein darf. Daneben läuft die Suche nach den geeigneten Schauspielern, die das Drehbuch lesen und dann zusagen oder auch nicht. Und während der Dreharbeiten ist der Regisseur ebenfalls der künstlerische Regisseur. Der, der die Schauspieler bei den Dreharbeiten – auch unter den widrigsten Umständen – dazu bringt, mit ihrem speziellen Können die erdachten Figuren so zu durchdringen, daß sie für Autor, Regisseur und Zuschauer zu dem werden, was sie werden sollten: zu Kapitän Karsten oder Chief Weyer oder Koch Detlev oder Thomas oder Bootsmann.

Ein Film hat übrigens wie ein Theaterstück auch seine „Akte“ und „Szenen“. Nur im Film heißt der Akt „Bild“ und die Szene „Einstellung Kombüse“ oder so.

Und jetzt kommen die Erklärungen zur 1. Folge „Die Bewährung“ bzw. zu den von mir gewählten Ausschnitten.

1. Bild – In diesem Bild werden die Hauptpersonen und einige Nebenpersonen vorgestellt und evtl. zu erwartende Konflikte angedeutet.
- S. 1 – Kapitän Karsten kommt zur „FICHTE“, kein moderner Dampfer

- S. 4 – Chefinspektor warnt Karsten, daß die Zusammenarbeit mit dem eigenwilligen Chief nicht einfach werden wird.
- S. 5 – In der Maschine wird Chief Weyer vom 1. Ing. darauf vorbereitet, daß Kapitän Karsten einer ist, der „alles umkrempelt“.
- S. 6 – Auf der Pier nimmt Matrose Thomas den neuen Koch Detlev, eine ausgesprochene Landratte und dünn wie ein Strich, in Empfang.
2. Bild – Die Reise hat begonnen. Bereits im Ärmelkanal kommt es zur ersten Differenz zwischen Kapitän und Chief. Sie spiegelt den Grundkonflikt der Seefahrt wieder: Wer ist wichtiger – die Nautik oder die Maschine?
- S. 14 – Brücke/Maschine. Ein Fischkutter fährt der „FICHTE“ vor den Bug. Brücke muß blitzschnell reagieren.
Im von der „Außenwelt“ abgeschlossenen Maschinenraum ist man wütend auf die Manöver, weil sie die Maschine extrem belasten.
7. Bild – Das Schiff ist inzwischen auf hoher See. Kapitän Karsten verlangt wegen eines Zusatzauftrages, der wertvolle Devisen bringen kann, eine Erhöhung der Umdrehungen. Chief Weyer weigert sich, weil er die Maschine nicht überlasten will und verlangt, daß der Kapitän die Verantwortung übernimmt und das schriftlich quittiert. Karsten lehnt ab.
- S. 42 – Auf der Nock. Die Auseinandersetzung zwischen beiden spitzt sich zu. Nach nochmaliger Weigerung Karstens für eine Unterschrift mit Hinweis, daß er ohnehin verantwortlich für alles auf dem Schiff sei, erklärt Weyer, daß er nach der Rückkehr abmusteren wird.
- S. 47 – Koch Detlev stammt aus einer Landgaststätte und hat Probleme mit der Versorgung auf dem Schiff. Die Mannschaft beschwert sich über ihn. Der verfressene



Koch Detlev (Bernd Storch) und Matrose Thomas (Günter Schubert) in der Kombüse



Kapitän Hans Karsten (Horst Drinda)

Thomas will seinen Freund helfen und entwirft einen Speiseplan, der dem Koch letztlich noch mehr Ärger bringt.

- S. 51 – Karsten donnert den Koch und seine Männer wegen der „Frontenbildung“ zusammen. Der Koch will sich verteidigen, aber die plötzliche Verlangsamung der Umdrehungszahl macht den Chieff und den Kapitän stutzig. Der Chieff rennt in den Maschinenraum. Ein Schaden! Maschine muß gestoppt werden. Chieff sieht sich in seinen düsteren Ahnungen bestätigt.

8. Bild – Das Schiff treibt bewegungsunfähig in stürmischer See. Karsten will es von einem

- S. 56 – anderen Schiff in Schlepp nehmen lassen. Chieff Weyer will den Schaden mit seinen Leuten jedoch selbst in Ordnung bringen. Er übernehme dafür freiwillig die Verantwortung. Karsten zögert, weil er ein hohes Risiko eingeht bei einer Reparaturzeit von 10 – 12 Stunden. Letztendlich gibt er seine Zustimmung, weil er Vertrauen in das Können des widerborstigen Chieffs hat.

- S. 63 – Die Reparatur ist schwieriger als angenommen. Der hohe Seegang macht den
+ 65 notwendigen Kolbenwechsel fast unmöglich. Karsten läßt zwar durch den Funker Kontakt zu Schiffen in der Nähe aufnehmen, setzt aber dann sein ganzes seemännisches Können ein, um die Krängung des Schiffes so zu beeinflussen, daß die vom Chieff geforderten 14 Sekunden Ruhe erreicht werden.

- S. 77 – Die von Karsten für die Reparatur zugestandene Zeit ist vorbei. Chieffmate will
- 79 Schiffe zum Abschleppen herbeirufen. Da meldet Chieff, daß das Schiff wieder manövrierfähig ist.

Auf die erschöpften Matrosen wartet eine Überraschung. Huhn Henriette hat in all dem Trubel ihre Kücken ausgebrütet.

Chieff kann Karsten erklären, daß die Erhöhung der Umdrehungszahl nicht die



Chieff Paul Weyer (Günter Naumann) mit Matrose „Winne“, später „der Dritte“ (Jörg Knochee)

Schuld an der Haverie trägt. Er weiß auch, daß Karsten für das Vertrauen in Weyers Können, sein Patent aufs Spiel gesetzt hat. Der Chief wird auf der „FICHTE“ bleiben.

Eine der Schlüsselszenen, das „Durchsägen der Pleuelstange“, spielt im Maschinenraum. Oft angezweifelt, aber auf Wahrheit beruhend.

S. 58 – Im Maschinenraum steht man vor einem Problem. Das Pleuel hat sich verklemmt.

- 61 Entscheidung des Chief: „Wir müssen es durchsägen“!

Andere: „Mit der Elektrosäge kommen wir da nicht rann“. – Also bleibt uns nur die Handsäge“.

So stecken 20 Mann abwechselnd kopfunter in der Öffnung und sägen, sägen, Zentimeter für Zentimeter, schweißüberströmt bis zum Erfolg.

(siehe 4 Seiten Drehbuchtext der 1. Folge im Heft)



Der Havarie-Kapitän
Langhans
(Erik-S. Klein) mit
dem III. NO (Jörg
Knochee) und Koch
(Bernd Storch)



Matrose Thomas
(Günter Schubert)
und Bootsmann
(Jürgen Zartmann)

Fernsehen der DDR
Fernsehserien-Produktion
Unterhaltende Dramatik

VEB DEFA-Studio für Spielfilme
Fassung vom 7. 2. 1974

DREHBUCH

Zur See

Folge 1

Die Bewährung

Autor	Eva Stein
Dramaturg	Dr. Heide Heß Rudi Thureau
Kamera	Peter Krause
Szenenbild	Georg Kranz
Musik	
Schnitt	Ilse Peters
Ton	Fritz Sommer
Kostüme	Marlene Froese
Masken	Heinz Bernhardt
Regie-Ass.	
Aufn.-Leitung	Rolf Martius

Regie Wolfgang Luderer

Ein Film des Fernsehens der DDR
hergestellt im
VEB DEFA-Studio für Spielfilme

Produktionsleitung: Helmut Klein

- a -

" D I E B E W Ä H R U N G "

I, Folge

R o l l e n a u s z u g

Rolle:

Bild:

-
- | | | |
|--|---------------------------|------------------------|
| 1. Kapitän Karsten | <i>Horst Dörndor</i> | 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 |
| 2. Karsten's Frau Inge | <i>Lisa-Lena Krüger</i> | |
| 3. Chefinspektor | | 1 |
| 4. Bootsmann | <i>Friedrich Zahnmann</i> | 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9 |
| 5. Hans | <i>Willi Schrade</i> | 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 |
| 6. Thomas | <i>Günter Schumbert</i> | 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 |
| 7. Detlev der Koch | <i>Beard Gorch</i> | 1, 3, 4, 5, 7, 8, 9 |
| 8. Chief, Paul Weyer | <i>Günter Naumann</i> | 1, 2, 7, 8, 9 |
| 9. Chiefmate, erster
Offizier Schulze | <i>Güntr. Puchner</i> | 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9 |
| 10. I. Ingenieur | <i>Gehlske</i> | 1, 2, 3, 7, 8, 9 |
| 11. Wachoffizier | | 4, 7, 8 |
| 12. Dritter Offizier | | 1, 4, 7, 8, 9 |
| 13. Wachmatrose | | 2, 7 |
| 14. Rudergänger | | 2, 8 |
| 15. Funker | | 7, 8 |
| 16. 1. Maschinist | | 3, 8, 9 |
| 17. 2. Maschinist | | 3, 8, 9 |
| 18. 3. Maschinist | | 3, 8, 9 |

"Die Bewährung"

Dekorationsauszug

Original - Außen/Innen

1. Hafen Rostock und auf dem
Schiff im Hafen

B i l d : 1

	<u>Einstellungen:</u>	<u>Bild</u>
a) Montage-Bilder Hafen, Schiff, Kran usw.	1 - 9, 13 - 14, 19, . 43 - 50	1
b) Pier	10 - 12, 17, 21-22, 26	1
c) Kombüse	15	1
d) Brücke	16, 42	1
e) Deck	18, 20, 31 - 39, 41	1
f) Maschinenraum	23	1
g) Schiff-Gangway	24-25, 27-30	1
h) Koch-Kammer	40	1

2. Auf dem Schiff - Hohe See

B i l d : 2, 3, 4, 5, 6,
7, 8, 9

	<u>Einstellungen</u>	<u>Bild</u>
a) Montage-Bilder Hohe See, Schiff usw.	51-52, 61, 72-73, 106, 129, 138, 152, 174 - 179, 182 - 186, 190-193, 206-208, 221-224, 236-238, 252-254, 272-275, 307-309, 314-317, 321 - 324, 341, 346, 362, 368, 373, 389, 400, 401	2, 3, 7, 8, 9

Filmmeterlänge festgelegt. So wird gemittelt, daß
 der Film und jede Szene die vorgesehene
 Länge hat. ^{Die Bewährung}

M e t r a g e

Bild 1

E. 1-9	=	18 m
10	=	4 m
11	=	3 m
12	=	5 m
13	=	2 m
14	=	5 m
15	=	4 m
16	=	3 m
17	=	14 m
18	=	2 m
19	=	2 m
20	=	6 m
21	=	3 m
22	=	8 m
23	=	12 m
24	=	8 m
25	=	2 m
26	=	2 m
27	=	2 m
28	=	4 m
29	=	2 m
30	=	2 m
31	=	5 m
32	=	6 m
33	=	6 m
34	=	3 m
35	=	4 m
36	=	4 m
37	=	3 m
38	=	14 m
39	=	10 m
40	=	20 m
41	=	9 m
42	=	3 m
43-50	=	8 m

208 m

=====

Bild 2

E. 51	=	2 m
52	=	2 m
53	=	2 m
54	=	2 m
55	=	2 m
56	=	2 m
57	=	3 m
58	=	13 m
59	=	2 m
60	=	4 m
61	=	2 m

Bild 3

E. 72	=	2 m
73	=	3 m
74	=	10 m
75	=	6 m
76	=	2 m
77	=	16 m
78	=	3 m
79	=	2 m
80	=	3 m
81	=	6 m
82	=	4 m
83	=	3 m
84	=	3 m
85	=	5 m
86	=	27 m
87	=	2 m
88	=	8 m
89	=	5 m
90	=	16 m
91	=	8 m
92	=	11 m
93	=	5 m
94	=	2 m
95	=	12 m
96	=	3 m
97	=	2 m
98	=	2 m
99	=	2 m
100	=	4 m

177 m

=====

E. 62	=	2 m
63	=	3 m
64	=	2 m
65	=	8 m
66	=	3 m
67	=	3 m
68	=	3 m
69	=	3 m
70	=	4 m
71	=	2 m

69 m

=====

225. Halbnah

3 m

Aus der Öffnung zur Pleulstange ragen die Beine des I.Ing.

Maschinen stehen davor und warten gespannt.

226. Halbnah

4 m

Der Bootsmann und Hans und andere Matrosen schleppen oben auf dem Umgang starke Seile herbei.

227.- 228.

6 m

Vorbereitungen für die Reparatur.

229. Nah

11 m

Der Chief beugt sich ungeduldig zu der Pleulstangen-Öffnung und ruft hinein:

Was ist denn nun? Immer noch nicht locker?

Aus dem Innern brummt die angestrenzte Stimme des I.Ing.:

Nein ...

Chief:

Warum geht es denn nicht vorwärts?

I.Ing von drinnen:

Das Biest rückt und rührt sich nicht!

Dann kriecht er heraus und meldet dem Chief:

Verklemmt!....

Der Bootsmann und Hans kommen ins Bild.
Bootsmann:

Läuft was schief?

Der Chief nickt.

Hans:

Was nun ?

I.Ing., etwas mit den Nerven angekratzt:

Sie können ja mal beim Kundendienst anrufen.

230. GroB

2 m

Chief:

Wir müssen es durchsägen...!

231. GroB

3 m

I.Ing., entgeistert:

An der Stelle!? Da kommen wir mit der elektrischen Säge gar nicht ran ... !

232. GroB

2 m

Bootsmann:

Und mit der Hand?

233. Nah

15 m

Karsten kommt näher.

I. Ing.:

/Das ist Edelstahl,-Bootsmann

.../

Bootsmann:

/Wir sind hier unten 20 Mann,
- wenn jeder mitmacht!/
Wie lange soll denn das dauern! Das ist doch unmöglich...

Karsten hat die Gruppe erreicht

- Kamera schwenkt mit -

und wirft ein:

Chief:

Wenn alles andere nebenbei richtig läuft, dann könnten wir schon

Karsten:

Das Risiko ist zu hoch.

Chief, ruhig und einfach:

Das kann ich noch verantworten.-

Er gibt seine Anweisungen:

(Leinen od.Ketten)

Oben alle () anbringen -
aber so gut absichern wie nur möglich ...
sonst zerhaut es uns nachher die ganze Einrichtung.

Ein Matrose übergibt dem Chief eine Metallsäge.

Der Chief zieht sich die Schutzbrille über die Augen:

Ich fange an ...!

Er kriecht in die Pleulstangen-Öffnung.

234. Groß

3 m

Karsten schaut ihm nach.

Das Geräusch der Metallsäge ist zu hören.

Kombüse

235. Halbnah

4 m

Der Koch schmiert eine Menge Brote. Er singt dabei laut - wie um sich Mut zu machen - ein Lied.

Die Pfannen und Töpfe klirren dazu.

Deck

236.- 238.

9 m

Schwere See.

Brecher schlagen über das Vorschiff.

Brücke

239. Halbnah

6 m

Karsten betritt rasch die Brücke.

Er ruft dem Chiefmate, der am Radar steht, zu:

Sind andere Schiffe in der Nähe

Chiefmate :

Ich habe 45 sm. drin, - nichts zu sehen !

Karsten nickt und geht dann

- Kamera schwenkt mit - zum Funkraum.

240. Nah

5 m

Karsten tritt in die Tür und ruft dem

Funker zu:

Stellen Sie mal die Positionen aller in der Nähe liegenden Schiffe fest, - damit wir wissen, was sich so in der Nähe rumtreibt.

Er geht.

Der Funker nimmt sofort die Arbeit auf.

241. Nah

4 m

Karsten kommt an den Kartentisch:

Wo treiben wir ?

Chiefmate kommt ins Bild, gibt die notwendigen Informationen:

Etwas dichter an die Küste. (Fachberatung)

242. Groß

4 m

Die Seekarte.

Karsten zieht mit dem Finger die Drift nach - sie weist auf Richtung der Küste:

/ Wir driften in Richtung Küste.../

243. Nah

14 m

Karsten hebt den Blick von der Karte und schaut auf den Chiefmate:

Sieht nicht sehr vertrauens - erweckend aus, Chiefmate, -wie ?

Der Chiefmate schweigt einen Augenblick zustimmend, dann:

Wie geht es unten, Genosse Kapitän?

Karsten:

Sie sägen das Plexel mit der Hand durch.

Er geht aus dem Bild.

Der Chiefmate blickt ihm verblüfft nach, dann folgt er

- Kamera schwenkt mit -

Karsten an die große Scheibe, durch die der Kapitän auf das Meer starrt.

Chiefmate, leise:

Und das lassen Sie zu, Genosse Kapitän. Wenn das schiefeht der Chieff kann sich doch immer noch auf die Position zurückziehen, - daß Sie als Kapitän letztlich die Verantwortung für alle Entscheidungen tragen ...

Karsten wendet sich ihm ein wenig zu, ganz ruhig:

Genosse Schulze, - dieser Mann hätte das gar nicht erst angefangen, wenn er nicht genau wüßte, daß er und seine Leute

Er wendet sich wieder dem Meer zu.
Der Chiefmate schaut auch hinaus.

Maschinenraum

244. Nah

4 m

Der Bootsmann steckt in der Öffnung und sägt.
Hans klopft ihm auf die Beine und ruft:

Komm raus, - Bootsmann,...
deine Zeit ist um....

Aus der Öffnung ist nur ein Knurren zu hören.

245.- 248.

15 m

Vorbereitende Arbeiten.

Die Verschlussschrauben am Zylinderkopf werden gelöst.
Seile befestigt.
usw.

249. Nah

8 m

Der Bootsmann kommt schweißüberströmt aus der Öffnung gekrochen:

Ist das ein Schietspiel!-
Wie soll da drin ein Erwachsener richtig arbeiten... und die Hitze..

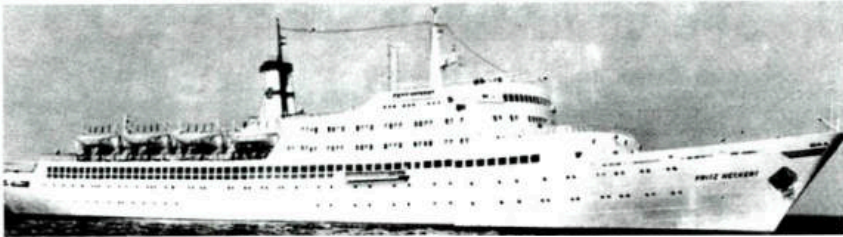
Während sich der nächste hineinschiebt, fragt Hans:

Wie weit warst du jetzt durch...?

Bootsmann setzt sich schweratmend:

... cirka 12 - 13 cm ... !

Passagierschiff TMS FRITZ HECKERT



Damit Ihre erste Entdeckungsreise an Bord nicht allzu lange dauert, wollen wir Ihnen vorab einige Maße und Daten des Schiffes geben, die Sie nicht nachzumessen brauchen, weil sie garantiert stimmen. Die Länge über alles beträgt 141,17 m, die Breite (auf Spanten) 17,60 m. Diese Meßstrecken haben Sie also schon eingespart. Auch ein Lot brauchen Sie nicht, denn die Höhe (über Wasserspiegel) bis Oberdeck beträgt 10,70 m; der größte Tiefgang 5,57 m.

KLASSIFIKATION

Die offizielle Deklaration des in der Mathias-Thesen-Werft gebauten Turbinen-Motor-Schiffes (TMS) „Fritz Heckert“ lautet: Klasse A I, „Eis“, „mit Freibord“, Fahrgastschiff (unsinkbar). Es ist zugelassen „für große Fahrt“, und die moderne Ausrüstung (einschließlich Klimaanlage) erlaubt seinen Einsatz in tropischen Gewässern. Für Ihr privates Bordbuch vielleicht noch der Vermerk: Dienstgeschwindigkeit 16 Knoten; mögliche Fahrweite 8160 Seemeilen (1 sm = 1852,10 m). Genug davon, starten wir zum Rundgang durch die Korridore mit den vielen Kabinentüren. Beginnen wir oben in der 5. Etage auf dem

BOOTSDECK

mit den insgesamt acht Rettungsbooten. Über Ihnen befindet sich nur noch die Brücke, das Bereich des Kapitäns und der Schiffsführung, die Sie auf

Von Bug bis Heck – ein Schiff der Luxusklasse

„Schwimmendes Hotel“ mit fünf Etagen

Vom Schwimmbad bis zur Bar ist alles da

Zahlen und Fakten für das private Bordbuch

See zu festgelegten Zeiten noch besichtigen können. Beim Rundgang im

OBERDECK

der 4. Etage unseres schwimmenden Hotels entdecken wir den Salon mit Musikpodium, Tanzfläche und Bar für 130 Personen, Milchbar und Café sowie den großen Speisesaal für 200 Personen, der zugleich als Kinosaal dient. Am Heck des Schiffes, hinter den Klubräumen für Passagiere und Besatzung, befindet sich das Salzwasser-Schwimmbad. Eine Etage tiefer, im sogenannten

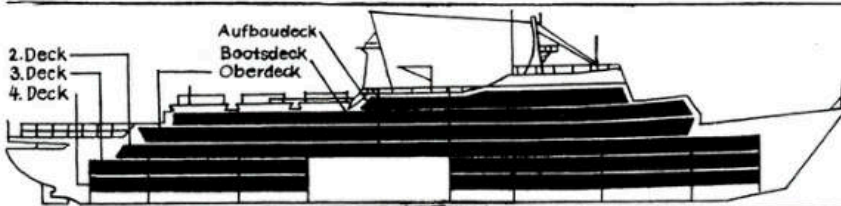
2. DECK

können wir einen Blick in die Kombüse (Küche) werfen sowie die Offiziers- und Mannschaftsmesse kennenlernen. Im

3. UND 4. DECK

sozusagen Erdgeschoß unseres Schiffes, macht sich mittschiffs der Maschinenraum breit. Zwei Dieselmotoren mit je 2300 PS und je 72 t Gewicht sind dort installiert. Dazu kommen noch zwei Gasturbinen mit je 2400 PS Dauerleistung.

Die Bord-TRIBÜNE wünscht Ihnen viel Spaß beim ersten Rundgang. Erfreuen Sie sich an der modernen und geschmackvollen Einrichtung. Überzeugen Sie sich, daß unsere „Fritz Heckert“ vom Mast bis zum Kiel und von Bug bis Heck ein Schiff der Luxusklasse ist.



ZUR ORIENTIERUNG für den ersten Rundgang: schematischer Längsschnitt des TMS „Fritz Heckert“



TMS FRITZ HECKERT im Geiranger-Fjord/Norwegen

Erinnerungen an das Fracht- u. Passagierschiff FERDINAND FREILIGRATH

Im Rahmen der verstärkten Alttonnage-Schiffsankäufe in den Jahren 1964/65 durch die DSR, kam es auch zum Ankauf der FERDINAND FREILIGRATH (1) ex „Prins Willem van Oranje“. Zur Zeit der Indienststellung dieses Schiffes am 25. 01. 1965, waren die sogenannten Kombischiffe noch modern und auch gefragt. Das Schiff wurde benötigt, um die Nachfrage für Passagierplätze auf der Kuba-Linie abzudecken. Weiterhin sollten zahlungskräftige Passagiere für einfache Passagen und für Rundreisen im Kuba/Mexico-Dienst geworben und befördert werden, um zusätzliche Einnahmen an Valutamitteln zu erzielen. Mit mehr oder weniger Erfolg gelang dies auch. Vereinzelt hatten BRD-Bürger und Österreicher Rundreisen gebucht. Es gab sogar Reisen bei denen die Passagierkapazität zu 100% ausgelastet werden konnte.



In der Hauptsache waren ausreisend Techniker, Landwirte, Botschaftsangehörige und Spezialisten aus der DDR, der CSSR und Ungarn sowie nach abgeschlossener Ausbildung heimkehrende Kubaner unsere Passagiere. Heimreisend ergab sich fast immer das gleiche Bild, nur das in diesem Fall die Kubaner zur Ausbildung und zum Studium in die genannten Länder fuhren. Auch sehr viele Ehefrauen von Kubanern fuhren mit ihren Kindern hin und her.

Dem Vorhaben entsprechend kam auch die Unterteilung der Passagierkabinen in eine 1. und 2. Klasse entgegen. Da das Schiff vormalig auch als Kombischiff im Indonesiendienst eingesetzt war, brauchte an der Aus- und Einrichtung der Passagierkabinen so gut wie nichts geändert werden. Das betraf auch den Passagiersalon, die Passagiermesse sowie die Pantry. Die Besatzungsstruktur entsprach der eines Passagierschiffes und fiel durch den noch konventionellen Schiffsbetrieb sehr groß aus. Das war besonders im Bereich *Wirtschaft* erkennbar. Zur Besatzung zählten: Kapitän, Chief Mate, Chief Engineer, I. Engineer, 3 Wachoffiziere,

3 Wachingenieure, E-Ingenieur, Funkstellenleiter, Funker, Zahlmeister, 2 Oberstewards, Barkeeper, Bootsmann, Zimmermann, Storekeeper, Plumper, Elektriker, Chefkoch, Schichtköche, Matrosen, Assistenten, Stewards bzw. Stewardessen für den Service und Kammernservice, Wäscherin, Kochsmaat, Bäcker/Konditor, Fleischer und für ein Passagierschiff entsprechend den Vorschriften unverzichtbar, Schiffsarzt und Brandschutzoffizier. Praktikanten und Lehrlinge wurden teilweise, je nach Platzangebot in den Mannschaftskammern gefahren.

Als Kapitäne waren eingesetzt, die Herren Sturm, Leuthold, Flögel, Hinz, Wagner, Queiser und Dräger (einschließlich Urlaubs- und Vertretung).

Bei der Übernahme des Schiffes durch die DSR war es mit 12 Jahren im Prinzip schon ein recht altes Eisen. Die Unterbringung der Besatzung (speziell der Mannschaftsdienstgrade) war zum Teil sehr schlecht. Ziemlich kleine Kammern in ungünstigen Bereichen. Die Matrosenkammern lagen unterhalb der Wasserlinie im Achterschiff über der Wellenleitung und waren natürlich wie das gesamte Schiff nicht klimatisiert. Da wurde schon so manche Nacht an Deck verbracht, denn dort war es angenehmer. Die Kammern der Offiziere waren zwar auch klein, aber nicht ganz so spartanisch. In allen Besatzungskammern kam nur das Allernötigste in die Mache.



„Feierabend-Runde“ an Bord

Vorschläge der Besatzung für bessere Lebensbedingungen fielen dem Rotstift anheim. Die anfänglich vollmundigen Bemerkungen des Generaldirektors zu Ausstattungsproblemen im Mannschaftsbereich waren schnell vom Tisch. Eine Kammerklimabox gab es nur in der Chiekkammer und im sogenannten Offiziers-Klubraum.

Die Wertzeiten erfolgten anfangs im Rhythmus der Klassifizierungszeiträume für Passagierschiffe, später nach der Neuvermessung, im Klassifizierungszeitraum für Frachtschiffe.

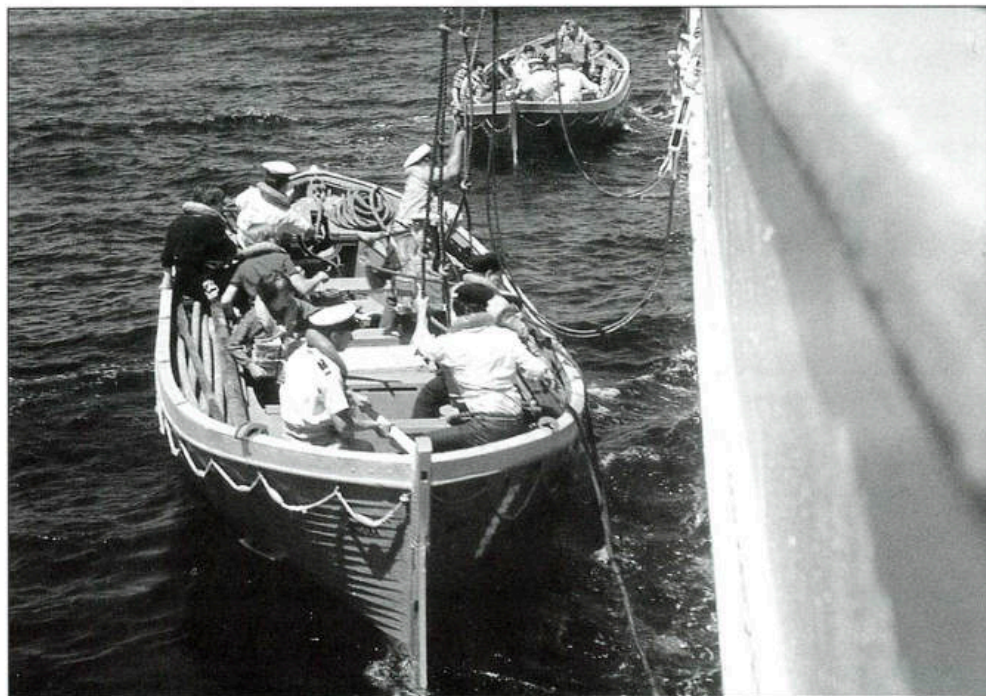
Die erste Wertzeit für die offizielle Indienststellung des Schiffes wurde in der „Mercantile-Werft“ in Antwerpen durchgeführt. Zur Übernahme des Schiffes war bereits ein Vorkommando nach Rotterdam gesandt worden. Ein weiterer Teil folgte auf dem Seeweg nach Rotterdam,

denn das Schiff mußte für Versiegelungen und Verholungen ausreichend bemannt sein. Vor der Abreise nach Rotterdam gab es noch eine kleine Einweisung durch den damaligen Generaldirektor, die mit der Bemerkung schloß: „aus dem Schiff macht Ihr ein Schiff“. Mit einem DSR-LINER fuhr die Teilbesatzung bis „Hoek van Holland“ mit. Stieg dort auf ein Lotsenboot über und wurde bei den Behörden in „Hoek van Holland“ einklariert.

Anschließend ging es per Taxis nach Rotterdam zum Liegeplatz des Schiffes in der Bauwerft. Spät abends betraten wir zum ersten Mal das Schiff. Nach einigen Minuten des Betrachtens fiel dann die Bemerkung: *Ein Arbeitsschiff!*. Fünf Luken Hand-McGregor und das mit Zwischendecks. Es gab damals auch schon moderne McGregor-Lukenabdeckungen. Daran sah man, daß das Schiff 1953 erbaut worden war. Dies wurde an der Gestaltung des Maschinenraumes und an der Maschine selbst, besonders deutlich. Beides war eine Ein-Mann-Entwicklung während des 2. Weltkrieges. So ganz nach dem Motto; *nach dem Krieg muß es irgendwie weitergehen*. Die Maschine war ein absolutes Unikat. Sie wurde nie wieder gebaut.

Nach den notwendigsten Reparaturen und Ausrüstungen, z.B. Positionslaternen, Peildiopter usw. (es war ein nacktes Schiff übernommen worden), verholten wir in die „Mercantile-Werft“ nach Antwerpen. Dort gab es dann eine Menge zu tun. Überholung der Maschine und des Maschinenraumes, Instandsetzung der Ladeluken, Dichtigkeitsproben der Außenhaut und des Doppelbodens, Auftakelung des Ladegeschirrs, Überholung und Instandsetzung der Sicherheitseinrichtungen, Ausrüstung und Erweiterung des Hospitals, Ausrüstung mit Navigationseinrichtungen (UKW, 2. Radargerät) und nautischen Hilfsmitteln, neue Funkausrüstungen, Ausbesserung der Fußböden (es gab viel Holz auf dem Schiff) und der Deckswegerung. Nicht zu vergessen die Dockarbeiten und das Malen des Schiffes nach dem DSR-Farbenplan.

Die Besatzung war damals im Seemannshuiz (Seemannshotel) in Antwerpen untergebracht.



Bootsmanöver

In der Übernachtung war das Frühstück mit inbegriffen. Mittag konnte gegen Bezahlung in der Werftkantine gegessen werden. Die Besatzung hatte einen eigenen Essenraum mit Bedienung zur Verfügung. Der wachfreie Teil ging abends in kleine Gaststätten essen, die sehr preiswert waren und ein gutes Angebot hatten.

In der anfänglichen Einsatzzeit des Schiffes gab es immer festeingeplante Reparaturzeiten in dieser Werft, welche der 1-Mann-Maschine geschuldet waren. Zu den Maschinenreparaturen mußten in den meisten Fällen Monteure der Maschinenbaufirma als Spezialisten anreisen. Ab 4/68 erfolgten Werftzeiten in Szczecin (Polen) sowie vor dem Verkauf in Göteborg (Schweden). Die Passagiere reisten 1. Klasse (sehr gute Einzelkammern mit Dusche/WC) und 2. Klasse (Doppelkammern nur mit Waschbecken). Der Speisesaal für Passagiere und Offiziere und auch der Passagiersalon hatten einen sehr guten Grad der Ausstattung. Nebenher existierte eine kleine Bar, die abendlich geöffnet hatte. Zu den Mahlzeiten wurde in der Offiziers- und Passagiersmesse immer vorgelegt. Platten, Schüsseln, Bestecke und sonstiges Zubehör waren aus Edelstahl. Auch der Rest des Geschirrs war von guter Qualität.

Die Mannschaft mußte auf dem Achterdeck im Deckshaus essen (Mannschaftsmesse), wo es sehr schlicht und einfach zuing. Die Kombüse, bestens ausgerüstet, gab alle Möglichkeiten für eine vorzügliche Speisenzubereitung. Während der „Passagierzeit“ war das Essen stets vom Feinsten. Es gelangte mittels Lastenaufzug in die Offiziers-Pantry bzw. mußte über Deck in die Mannschaftsmesse getragen werden.

Für die gesamte Besatzung bestand für alle Räume des Passagierbereiches Uniformpflicht.

Die Farbgebung der FERDINAND FREILIGRATH (1) entsprach dem Farbenplan der DSR und hatte als Passagierschiff einen weißen Gesamtanstrich, deshalb auch „*Weißer Schwan der Karibik*“ genannt. Als Frachtschiff war die Farbgebung dem DSR-Standard entsprechend grau. Es gab nur eine Ausnahme. Auf Initiative der Besatzung wurden die Ankertaschen und Ankerklüsen schwarz gemalt. Durch die vielen Ankerliegezeiten, speziell in Kuba, waren Ankerklüsen und Ankertaschen ständig schmutzig. Viel Schmutz und Dreck sowie das ständig vorhandene Rostwasser, zogen natürlich auch den Außenanstrich arg in Mitleidenschaft. Die Decksgang kam kaum hinterher die Außenhaut in Schuß zu halten, wie es sich für einen *Passenger* gehörte. Der Schnelldampferstreifen, den wir auch noch gerne auf die Außenhaut gemalt hätten, wurde nicht genehmigt.

An Bord gab es ein geflügeltes Wort. Sowie wir auf dem Teich (Atlantik) waren hieß es: >Die großen *Passenger* sind wieder unterwegs<. Dazu gehörten die FRANCE, QUEEN ELIZABETH, QUEEN MARY, UNITED STATES und ROTTERDAM. Die fuhren damals alle noch zeitlich gleich mit der FERDINAND FREILIGRATH (1). Wir wußten immer wer zur Zeit unterwegs war. Einmal überholten wir sogar die FRANCE, die Probleme mit der Maschine zu haben schien. Vier Stunden nach der Passage durch uns kam sie wieder auf. Aber diesmal mit einer Geschwindigkeit, daß wir uns rückwärtsfahrend wähnten. Dabei gehörten wir absolut nicht zu den langsamen Schiffen.

In der ersten Zeit gab es beim Anmelden bei Vlissingen-Radio und bei der Lotsenstation sowie den Schelde-Revierfunkstellen immer Schwierigkeiten mit einem Schiffsnamenteil. „FREILIGRATH“ war ein reiner Zungenbrecher für die Holländer und Belgier. Akzeptiert wurden wir nur, wenn wir uns zusätzlich mit „FERDINAND“ oder „ex PRINS WILLEM“ indentifizierten. Als Bestätigung kam dann immer >Ah, der *Ferdinand*< zurück.

Vom Einsatz des Schiffes in Indonesien, zur Zeit der Auseinandersetzungen zwischen Holland und Indonesien, zeugten die Fundamente für Maschinenwaffen, die bei der Übernahme des Schiffes vorhanden waren und auch nicht beseitigt wurden. Dazu gehörten auch Schutzblenden für die Brückenfenster, die bei Bedarf (bei Beschuß) zum Schutze der Brückenbesatzung angebracht werden konnten.

Der Einsatz der FERDINAND FREILIGRATH (1) erfolgte in der Linie Kuba/Mexiko, d.h. Rostock – Westeuropa – Mexiko – Kuba – Westeuropa – Rostock. Ständig bedient wurden die Häfen: Rostock, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Veracruz, Tampico sowie diverse kubanische Häfen wie z.B. Havanna, Matanzas, Cardenas, Nuevitas, Tanamo, Puerto Padre, Santiago de Cuba, Mariel und Cienfuegos.

Vereinzelte dirigierte man das Schiff auch in andere größere Häfen zum Löschen. Zeitweilig waren auch schwedische Häfen in den Ladungsverkehr einbezogen. Die Reisedauer betrug anfänglich 6 Wochen (nur Kuba), dann über Mexiko 10 Wochen und da häufig in Kuba auf Ladung gewartet werden mußte, mitunter 12 Wochen und mehr. Speziell in Havanna entstanden immer längere Hafenliegezeiten. Dadurch büßte die Reederei in Mexiko ständig hochzahlende Stückgutladungen für Europa ein.

Die Ladung (General cargo) bestand ausreisend zumeist aus Stückgütern aller Art, landwirtschaftlichen Geräten, Traktoren, Fabrikausrüstungen (Zementfabrik in Nuevitas), Reifen, Malz, Braugerste aus Schweden, Zellulose und anderen Erzeugnissen der Papierindustrie und Produkten der Chemie. Für Mexiko bestand die Fracht über einen längeren Zeitraum aus Teilen für das in Bau befindliche VW-Werk in Pueblo sowie später aus Autoeinzelteilen.

Zum Komplettieren der Ladung liefen wir einmal ausnahmsweise Szczecin an. Ansonsten verfrachtete der polnische Außenhandel seine Güter nach Kuba und Mexiko mit eigenen Linien. Zum Laden ging es auch zwei oder dreimal in den Bottnischen Meerbusen. Für Mexiko übernahmen wir in Rauma (Finnland) und in Sandviken, Sundsvall und Vallvik (Schweden) Zellulose.

In London hatten wir einmal für Mexiko fahrbare Diesellaggregate (16 t) für Veracruz übernommen. Neben einer Bessemer-Birne von Hamburg nach Veracruz waren das die einzigen Schwergüter, die mit der FERDINAND FREILIGRATH (1) transportiert worden sind. Das Ladegerüst war schon von der Konzeption her nicht für solche Transporte ausgelegt.

Im Rahmen einer Charter kam es zum öfteren Anlaufen von Le Havre (Frankreich). Auf der Ladeliste standen Kondensmilch und Milchpulver für Mexiko.

Es gab natürlich auch einige Male Kuriositäten zur Kenntnis zu nehmen. Autoersatzteile aus den USA und Reifen für PKW's und LKW's aus Israel verschifften wir via Hamburg nach Kuba, und das bei einem strikten Handelsembargo dieser Länder gegen Kuba.

Einmal fuhr ein westdeutscher Bürger mit uns, der mit einem VW-Käfer über Mexiko in die USA einreisen wollte. In Veracruz war seine Reise ersteinmal zu Ende. Der Herr war vom Zoll schon erwartet worden. Als erstes wurde der VW-Käfer gelöscht und vom Zoll sofort in Gewahrsam und im Zollschuppen auseinandergenommen. Später bekamen wir die Mitteilung, daß das Fahrzeug voller Schweizer Uhren war, welche in die USA eingeschmuggelt werden sollten. Ein Insidertipp an den Zoll hat dies verhindert.

Bei den vielen Empfängen, die während der Anfangszeit des Dienstes in Veracruz gegeben werden mußten, tauchten auch offizielle Vertreter der USA an Bord auf. Diese Herrschaften ließen in den Gesprächen deutlich erkennen, daß in den US-Golfhäfen niemand etwas dagegen hätte, wenn durch die DSR diese Häfen angelaufen würden. Die Bedingung war, daß daraus keine Forderung nach einer offiziellen Anerkennung der DDR entstehen durfte.

Heimreisend ging in der Hauptsache Weißzucker in Säcken (50 kg netto) nach Rostock. Daneben Rohzucker, Konserven (Obst, Langusten, Honig), Textilien, Fruchtkonzentrate, Spirituosen in Fässern und Flaschen, unverschnittener Rum in Fässern, Tabakwaren, Därme in Fässern sowie Hufe und Hörner für die Kosmetikindustrie.

Es gab auch Reisen mit Weißzucker in Säcken nach Antwerpen, Rotterdam, Hamburg und Oslo. Nach Marokko transportierte das Schiff Rohzucker in Säcken. Im Unterschied zu Weißzucker wurde Rohzucker in Säcken a 100 kg verschifft. Stückguttransporte ergaben sich nicht zu oft. Einige Male geschah es von Mexiko nach Kuba.

Nach Europa fielen solche Transporte wegen der langen Liegezeiten in Kuba aus. Dafür forderte man Transitzeiten von nicht mehr als 12 Tagen. Das war nur bei Direktreisen von Mexiko nach europäischen Häfen möglich. Stückgüter von Kuba nach Europa war die Regel. Zumeist in Transit über Rostock nach Skandinavien oder direkt nach Hamburg. Einmal hatten wir soviel unverschnittenen Rum in Fässern für Schweden geladen, das sich ein direkter Anlauf in Helsingborg lohnte.

Auf einer dieser Reisen mit Stückgut nach Hamburg, blieb das Schiff nach Löschende in Hamburg liegen. Wegen der langen Wartezeit in Rostock mußten 5000 t Weißzucker für die DDR in Hamburg gelöscht werden. Vor Ort erfolgte gleich die Verteilung auf die einzelnen Abnehmer. Ferntransporter aus den einzelnen Bezirken besorgten den Abtransport. Das bedeutete für das Schiff natürlich eine enorm lange Liegezeit. Da der einzige freie Lagerplatz im Schuppen auf dem Diestelkai in einer Schicht voll ausgelastet war, standen dem Schiff täglich Verholungen zu neuen Liegeplätzen ins Haus. Das ging sogar soweit, daß um Liegeplätze zum Löschen des Zuckers gebettelt werden mußte. Die Bundesbahn stellte trotz mehrerer Nachfragen auch keine Waggon zur Verfügung. Kein Schuppen wollte sich seine Lagerflächen mit einer derartig großen Zuckermenge blockieren. Hämische Bemerkungen bekamen wir während dieser Liegezeit genug zu hören.

Die Arbeit an Deck während des Lade- und Löschbetriebes war auch nicht ganz so einfach, da alle Zwischen- und Hauptdecks mit Scheerstöcken und den schon erwähnten Hand-McGregor-Lukendeckeln aus Holz abgedeckt wurden. Das Hauptdeck mußte noch mit Persenninge abgedeckt und verschalkt werden. Die Konservierung nahm unheimlich viel Zeit in Anspruch, da es hunderte Ecken und Kanten gab. Die Pflege des konventionellen Ladegeschirrs war sehr aufwendig.

Im Maschinenbereich galt noch die Version „Hand made“. Es gab bis auf die Dampfkesselsteuerung keinerlei Automatisierung. Der Arbeitsanfall war natürlich auf Grund des betagten Alters recht hoch. Zu direkten Maschinenhavarien kam es meines (Wachs) Wissens aber nicht. Störfälle aller Art waren jedoch an der Tagesordnung.

Der Hauptmotor war eine „Klasse“ für sich. Es handelte sich um eine 2-Takt-Maschine des Typs „Werkspoor“, die als 12-Zylindermaschine nur ein Mal gebaut worden war. Nach Aussagen von Werkspoor-Monteuren gab es nur noch einige wenige 9-Zylinder-Maschinen. Viele Zylinder – heißt viel Arbeit! Besonders der Kolben-/Zylinderkomplex war sehr störanfällig und es gab häufig Kolbenringbrüche.

Etwas besonderes für die frühen 50-iger Jahre war die Bestückung der einzelnen Zylinder mit je 4 Auslaßventilen und mit einer angehängten Spülluftpumpe (jeweils 64 Spülluftventile). Im Bereich der Auslaßventile gab es späterhin erhebliche Probleme. Da die notwendigen Steuerungen alle über mechanische Elemente erfolgten, war die Störanfälligkeit vorprogrammiert.

Der Aufbau der gesamten Maschinenanlage entsprach den Verhältnissen der Nachkriegszeit. Die Elektroanlage war auf dem Gleichstromprinzip aufgebaut. Die Maschinenanlage lag unter dem Deckshaus, entsprechend lang war die Wellenleitung. Sie führte durch einen Rohrtunnel zur Stevenrohrabdichtung (offene Bauart-Stopfbuchse mit Packungsschnur). Das Schiff war mit einem Propeller versehen. Die Maschinendrehzahl (Schraubendrehzahl, da kein Getriebe) hatte einen kritischen Bereich, der oberhalb von der DSR festgelegten Drehzahl lag. Beim Fahren „unterkritisch“ erreichte das Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von ca. 17 kn, was zur damaligen Zeit recht ordentlich war. Testfahrten „überkritisch“ ergaben eine Geschwindigkeit von ca. 20 kn.

Im Zusammenhang mit Passagieren ist mir (Hinz) eine Reise ganz besonders in Erinnerung geblieben. Eines Morgens wurde ich noch vor dem Aufwachen und weit vor Schichtbeginn durch einen kubanischen Vormann recht unsanft geweckt. „*In Europa ist Krieg und ihr marschierst auch*“, bekam ich zu hören. Das war natürlich eine Mitteilung, die zu einem überstürz-

ten Wachwerden angetan war. Erst als das Stichwort CSSR fiel, beruhigten die sich überstürzenden Gedanken etwas. Durch die Schiffspresse und die englischsprachige kubanische Presse sowie durch Nachrichten hatte man ja Informationen über die sich zuspitzende Situation. Der Einmarsch in die damalige CSSR kam trotzdem wie aus heiterem Himmel.

„Was tun, sprach Zeus, es könnte unter Umständen mächtigen Ärger geben“. Die Informationen und Einweisungen der Besatzung war die eine Seite der Medaille. Die andere Seite waren die Passagiere, die sich kurz vor dem Auslaufen bereits an Bord befanden. So kurios es klingt, wir hatten Passagiere aus allen beteiligten Staaten, außer Russen, an Bord. Wie immer in solchen Fällen, war die Besatzung auf sich alleine gestellt. Vom Reederei-Vertreter bekam ich als offizielles Statement nur zu hören: „Der Konsul läßt Dir sagen“. Das war's.

Unsere Passagiere verhielten sich alle diszipliniert. Man sprach sachlich und höflich miteinander. Keine aufgeladenen Emotionen. Die einzige Sorge der Tschechen, nicht sofort nach Hause zu können, konnte ich nach dem Auslaufen über den Kontakt mit der Reederei beseitigen. Laut Information der Reederei, konnten die Tschechen sofort nach Hause zurückkehren. Ohne wenn und aber. Diese Mitteilung trug natürlich zu einer gelösteren Stimmung bei. Wegen der ständig geringer werdenden Auslastung der Passagierkapazität wurde auf Grund eines Verbesserungsvorschlages die FERDINAND FREILIGRATH (1) umstrukturiert und neu vermessen. Die gesamten 2. Klasse-Kabinen kamen als solche außer Funktion. In diese zogen Besatzungsmitglieder, welche bisher im Achterschiff am Rudermaschinenraum untergebracht waren. Der Krach, den anziehende Schütze und Bremsbacken der Rudermaschine bei jedem Ruderlegen verursachten, war für diese Besatzungsmitglieder vorbei. Die haben nachts nicht nur einmal senkrecht in der Kojе gestanden.

Die Neuvermessung hatte zur Folge, daß das Schiff als ganz normales Frachtschiff klassifiziert wurde. Es waren nur noch 10 Passagierplätze vorhanden. Das bedeutete weniger Kosten für Hafengebühren, Besatzung und Wertzeiten zur sonst fälligen Dockung. Der gewaltige Wirtschaftsbereich ging auf Frachterstärke zurück durch die Einsparung von Purser, Chefkoch, Barkeeper, Kabinestewardessen und Wäscherin. Im Offiziersbereich gingen je ein nautischer und technischer Offizier und der Brandschutzoffizier von Bord. Ein Arzt wurde künftig auch nicht mehr gefahren. Einige Mannschaftsdienstgrade entfielen.

Die FERDINAND FREILIGRATH (1) war das erste Schiff der DDR-Handelsflotte, welches 1973 im Rahmen einer Solidaritätsreise die Verbindung mit der Andenrepublik Chile aufnahm. Die Reise Richtung Südamerika begann am 29. 12. 1972 und führte unter Kapitän Rudolf Dräger von Rostock über Montevideo (Übernahme Proviant/Wasser) via die Magellanstraße nach Valparaiso, mit einer Ladung Hilfsgüter wie z.B. Einrichtungen für Schulen und Kindergärten, medizinische Geräte, Medikamente und Impfstoffe, Ausrüstungen für Ambulatorien sowie Lastkraftwagen und Feuerwehrfahrzeuge im Gesamtwert von mehr als 15 Millionen Mark. Die Verabschiedung im Rostocker Überseehafen erfolgte mittels Solidaritätsmeeting in Anwesenheit des chilenischen Botschafters in der DDR. Der Auftrag lautete: Übergabe der Sendung an das chilenische Volk. Ankunft Valparaiso 25. 01. 1973 zum Beginn der Woche der internationalen Solidarität. Vor uns lagen ca. 9000 sm. Während der Überfahrt brachte die Besatzung das Schiff auf Hochglanz. Im Wirtschaftsbereich traf man alle Vorbereitungen zum Empfang von Gästen.

Der Reiseweg führte über Ostsee, Skagen, Nordsee, englischen Kanal, Biskaja (sehr kalt), Azoren (wärmer), vorbei an den Kanarischen- und Kapverdischen Inseln, Montevideo, Anlaufen Magalhaes-Straße, Lotsenübernahme in Punte Arenas, sehr gefährliches Fahrtgebiet, sehr eng, viel Nebel, viele Untiefen, bei guter Lotsenberatung Fahrt zwischen tausenden Inseln nach Norden, Verlassen Atlantischen Ozean und Kommen in den Stillen Ozean (Pacific). Valparaiso wurde zum vorgesehenen Termin erreicht. Die Begrüßung an Bord erfolgte durch

den damaligen Oberbürgermeister der Stadt Herrn Vuskovic. Zwei Tage später fand die große Pressekonferenz mit anschließendem Cocktail-Empfang unter Anwesenheit von Dr. Allende, Corvalan, DDR-Botschafter Spindler, Kapitän Dräger und vielen Ministern, Militärs und Reportern statt.

Neben der Würdigung der Solidaritätsfracht hatte man auch Nebenerscheinungen im Visier, was die Übersetzung des nachstehenden Artikels aus einer chilenischen Tageszeitung belegt.



Der Präsident der damaligen Republik Chile, Dr. Salvador Allende und seine Begleitung begibt sich an Bord der F. FREILIGRATH (1) zur Pressekonferenz mit anschließendem Cocktail-Empfang.

Zitat:

Deutscher Cocktail und weibliche Stewardessen

„Im Zusammenhang mit dem Empfang des Präsidenten der Republik, Salvador Allende, seiner Gattin und Ministern für die wertvolle Spende, die aus der DDR geschickt wurde, gab der Botschafter der DDR und der Kapitän des Schiffes „F.Freiligrath“, das diese Sendung brachte, nach entsprechender Würdigung durch die Reporter einen Cocktailempfang an Bord. Dieser war charakterisiert durch Überfluß. Es gab hier alles, angefangen von ostdeutschen Kaviar, verschiedenen Schinkensorten, Sekt, Wein und Bier. Es fehlten selbstverständlich nicht die heißen Würstchen und der Whisky. Die Ostdeutschen zogen eine Galaschau ihres guten Geschmacks im Essen ab.

Ohne Zweifel wurde die Aufmerksamkeit hervorgerufen durch die Stewardessen, die bekleidet in koketten Blusen und Supermini-Röcken, vor allem die Blicke der jungen Männer auf sich lenkten, insbesondere die Chefin Ingrid, die die exquisiten Sachen anbot.

Die deutschen Stewardessen waren sehr wortkarg gegenüber den chilenischen Schmeicheln. Ein Zeitungsreporter der die Sprache Goethes anzuwenden wußte, erfuhr kurz danach dafür den Grund. Alle waren verheiratete Frauen und ihre Ehemänner reisen mit ihnen an Bord, entweder als Offizier oder anderer Besatzungsangehöriger. Sie erklärten, daß das in der DDR

System sei, einschließlich in den Botschaften. Jeder Botschaftsangestellte arbeitet dort mit seinem Ehepartner. Das heißt, die „Kontrolle“ fehlt nicht“.

Während der Löscharbeiten, die zum größten Teil durch freiwillige Einsätze der Hafenarbeiter, Angestellten und Armeeangehörigen erfolgten, fanden zahlreiche Freundschaftstreffen an Bord und an Land statt. Für die Besatzungsmitglieder organisierten die Gastgeber Busausfahrten nach Santiago, Vina del Mar sowie in die Anden. Der Kapitän und einige Besatzungsmitglieder waren zu Gast auf dem Landsitz des Präsidenten.

In Chile wurden noch verschiedene andere Häfen angelaufen u.a. auch Antofagasta, San Antonio und Talcahuana. Mit einer Ladung Rohkupfererzeugnisse aus Chile und zugeladenen Expellern in Santos (Brasilien), verlief die Rückreise ebenfalls über die Magellanstraße via Santos nach Rostock. Es wurde bewußt der längere Seeweg gewählt, um allen Problemen, die mit dem Transport von Solidaritätsgütern zusammenhingen, aus dem Weg zu gehen. Die Reise verlief auch reibungslos. Am 18. 03. 1973 gingen wir wieder in Rostock vor Anker.

Kurzer Lebenslauf des Fracht- und Passagierschiffes FERDINAND FREILIGRATH (1)

7312 BRT/4163 NRT – 7193 tdw, 140,80 x 18,39 x 7,90 m, 1 2-Takt 12-Zyl.-Motor mit 9600 PS, gebaut von Werkspoor, Amsterdam – 17 Knoten. Zu Beginn 59 Mann Besatzung – 38 Passagiere.

14. 03. 1953 Stapellauf. 14. 09. 1953 abgeliefert von der J.Boele's Scheepswerven en Maschinenfabriek NV., Bolnes (Bau-Nr. 949) als PRINS WILLEM VAN ORANJE an die Maatschappij Zeetransport NV. (Oranje Lijn), Rotterdam (NLD), Mgr. A.Veder & Co. 1959 übertragen auf die Oranje Lijn BV., Rotterdam. 25. 01. 1965 für 490.000 Pfund als FERDINAND FREILIGRATH an den VEB Deutsche Seereederei, Rostock. 1968 umbenannt in F. FREILIGRATH. 1972 neu vermessen mit 5419 BRT. 06. 11. 1973 außer Dienst gestellt. 1974 als FREIJO an die Imperator Enterprises Inc., Famagusta (CYP). 1974 als UNIVERSAL HONOLULU an die Universal Honolulu Shipping Corporation, Panama (PAN). 1976 in AUGUST 8TH umbenannt. 01. 10. 1977 bis 05. 04. 1979 auf Singapore Reede aufgelegt. 05. 04. 1979 als AUGUST 8TH im Schlepp ab Singapore Reede nach Kaohsiung/Taiwan zum Abbruch, der am 02. 05. 1979 bei Gi Yuen Steel Enterprises Ltd. begann.

Die Bullenstory auf MS DRESDEN

Im Jahre 1965 war ich I. Offizier auf MS DRESDEN, einem der 12 Typ-IV-Schiffe der DSR Rostock. Es war eine Sommerreise nach Indien und Pakistan gewesen. Auf der Heimreise bekamen wir in Höhe Aden die Order, in Port Sudan 520 Bullen an Deck für Suez zu laden. Zur damaligen Zeit war der I. Offizier für die Werterhaltung (heute Maintenance genannt) an Deck verantwortlich. Der II. Offizier war zuständig für die Ladung sowie für die medizinische und hygienische Betreuung der Besatzung. Der III. Offizier machte die Sicherheit und die Brücke, d.h. Seekarten, Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse und nautische Unterlagen.

Wir hatten unser Schiff einigermaßen gut in Farbe gebracht, was im Sommer in Indien und Pakistan auf Grund der Regenzeit nicht einfach war. Aufbauten, Masten, Ladebäume, Luken, Außenhaut und das Deck waren neu gemalt. Auf das Deck waren wir besonders stolz, weil es eine umfangreiche und aufwendige Arbeit war, die auf der Reise zuvor bereits begonnen hatte.

Dann das, – ein Protest des Bootsmanns und des I. Offiziers beim Kapitän Peter F. nützte nichts, die Bullen mußten in Port Sudan geladen werden.

Wir hatten das Deck von Achterkante vorderer Aufbauten bis Vorkante achterer Aufbauten abgesperrt, damit die Rinder seitlich der Luken 2 bis 4 stehen konnten. Auf das Deck wurde grobkörniger Sand gestreut, damit die Tiere auf dem glatten Deck nicht ausrutschten.

Allein die Übernahme der 520 Bullen war ein großes Spektakel. 5 bis 8 Tiere wurden auf eine große Netzbrook getrieben und dann schnell angehievt. Was dann über die Reling bzw. das Schanzkleid ging, sah aus wie ein Igel. Beine und Hörner stachen aus der Netzbrook hervor und ein klägliches Muhen begleitete den Vorgang. Manche Tiere, die nicht in die Brook wollten, wurden mit einem Taustropp um die Hörner an Bord befördert. Ein Bulle war vor Aufregung ins Wasser gesprungen. Er wurde am Schwanz aus dem Wasser gezogen und gelangte auch noch an Bord.

Nachdem alle Tiere geladen waren und ausklariert war, konnte der Hafen von Port Sudan verlassen werden. Der Lotse kam über die Gangway an Bord, die seitlich der vorderen Aufbauten angebracht war. Das Ablegen und Auslaufen verlief ohne Komplikationen, aber die Abgabe der Lotsen war schwierig. Der Bootsmann und zwei Matrosen mußten die Lotsenleiter Mitte Luke 2 ausbringen. Da die Tiere etwas gedrängt standen, war das kein leichtes Unterfangen, aber mit einem ordentlichen Knüppel und etwas Geduld ging alles klar. Die Einheimischen hatten uns rechtzeitig gesagt, daß die Tiere sehr friedlich sind und nach einem derben Schlag an die Hörner Platz machen. So gelang dann auch die Lotsenabgabe und das Einnehmen der Lotsenleiter ging zwar langsam aber ohne Probleme vonstatten.

Die Überfahrt nach Suez dauerte zwei Tage. Wir hatten gutes Wetter. Die Bullen verschafften sich Platz an Deck, indem sie auf die Luken sprangen. Das war eigentlich nicht vorgesehen, aber was sollte man dagegen tun? Der Zimmermann hatte für den Personenverkehr von vorn nach achtern und umgekehrt einen Laufsteg und Leitern an und auf die Windenhäuser gebaut. Auf den Luken mußten sich die Stewards und die Wachmatrosen einen Weg durch Rinder bahnen, wie schon beschrieben – mit einem Knüppel. Die Ingenieure haben die zwei Tage in der Mannschaftsmesse gegessen, der Weg zur Offiziersmesse war ihnen zu aufwendig.

Die Lotsenübernahme auf der Außenreede von Suez war wieder nicht ganz einfach, aber mit einem Besen und vielen Knüppeln wurde auch das möglich. Die Rinder hatten zwar auf der Überfahrt nur Wasser zu trinken bekommen, aber das Deck hatte sich in eine breiige Masse

aus Kot, Sand, Urin und Farbresten verwandelt. Auf Innenreede angekommen und vor Anker liegend, wurde das Ladegeschirr von Luke 2 bis 4 (12 Ladebäume) gestellt, damit die Tiere in die längsseits festgemachten Schuten gelöscht werden konnten. Das war nicht so einfach und dauerte wegen der Rutschgefahr und der die Arbeit behindernden Rinder eine erhebliche Zeit. Dafür ging das Löschen sehr flott. Etliche Bullen mit Taustrops um die Hörner verließen im Eilzugtempo gleichzeitig das Schiff. Zum Schluß blieb nur ein Bulle übrig, der sich zwischen den Ketten der Mc Gregor Luken verhakt hatte und umgekippt war. Aber auch er wurde befreit und ohne Beanstandungen gelöscht.

Nach einer Grobreinigung (Ägypter schaufelten die glitschige Masse außenbords und gingen noch mit dem Strahlrohr etwas nach) wurde die Reise durch den Suez-Kanal fortgesetzt. Beachtenswert fand ich, daß sich auch auf den beiden Windenhäusern Kuhfladen befanden, obwohl da gar keine Tiere gestanden hatten.

Als es Tag wurde und die Sonne richtig heraus kam, stellten Bootsmann und I. Offizier gemeinsam fest, daß das Deck von Luke 2 bis 4 metallisch blank war und die Lukendeckel erhebliche Farbschäden hatten. Leider waren nur noch verschiedene Farbreste an Bord, mit denen wir nach einer gründlichen Reinigung die Stellen dennoch ausbessern konnten.

Wir befanden uns schon einen Tag im Mittelmeer mit Kurs auf Gibraltar, als der Kühlmaschinist aufgeregt auf die Brücke kam und meldete, daß im Eingang zum Kühlmaschinenraum im 2. Windenhaus ein Bulle steht. Der Kühlmaschinist wollte seine üblichen Kontroll- und Wartungsarbeiten durchführen und hatte das Schott im Windenhaus geöffnet. Der dort seit vier Tagen im Dunkeln befindliche Bulle hatte wahrscheinlich genauso erschrocken reagiert wie der Kühlmaschinist.

Nun fühlte sich unser Ladungsoffizier Siegfried R. für die Sache zuständig. Er eilte zum Tatort, öffnete das Schott und entließ den Bullen in die Freiheit. Dieser faßte das offenbar falsch auf und verfolgte den II. Offizier mit gesenktem Haupt bis auf Luke 4. Mit einem gewagten Sprung konnte sich Herr R. in die Geien retten und sich damit einem kräftigen Stoß durch den Bullen entziehen. Ein Besatzungsmitglied konnte davon ein Foto schießen, daß ich später einmal gesehen habe.

Das Tier bekam Wasser und beruhigte sich schnell wieder. Es blieb auf dem Deck bei Luke 4 stehen und ertrug die neue Umgebung mit Fassung.

Nun kam das größere Problem – was soll man mit dem Bullen machen? Eine Anfrage durch den Kapitän bei der Inspektion der Reederei wurde mit dem vielsagenden Wort „Vernichten“ beantwortet.

Wir hatten damals sehr viele Besatzungsmitglieder an Bord, ich glaube es waren 57 und es war ein Schlachter dabei. Der wollte das Tier schlachten. Aber töten ohne Bolzenschußgerät, das hatte auch er noch nicht gemacht. Nun trat der Storekeeper auf den Plan, ein großer kräftiger Mann. Auf Luke 4 stehend schlug er den Bullen mit dem großen Vorschlaghammer (Maker) zwischen die Hörner. Dann wurde der Körper an den Hinterbeinen fachmännisch aufgehängt und der Schlachter konnte seines Amtes walten.

Abends fand ein Schlachtfest statt, was nach fast fünf Monaten Seefahrt zur Lockerung und Entspannung der Beziehungen in der Besatzung beitrug.

Es ist uns im Nachhinein nicht gelungen den eigentlichen Verursacher der Geschichte ausfindig zu machen. Wer das Schott zum Vorraum des Kühlmaschinenraumes geöffnet hat, den Bullen eingelassen und später das Schott wieder geschlossen hat, ist offiziell nie herausgekommen. Es gab aber viele Vermutungen, die ich aber nicht weiter ausführen möchte.

Freizeit an Bord – eine Bildserie



„Scheich-Party“, MS HEINRICH HEINE – „Als wir tagten, waren die Ölpreise noch im Keller“.

Fasching auf HEINZ KAPPELE





„Kammerparty“

„Himmelfahrt“
auf der KARL-MARX-STADT



„Barabend“

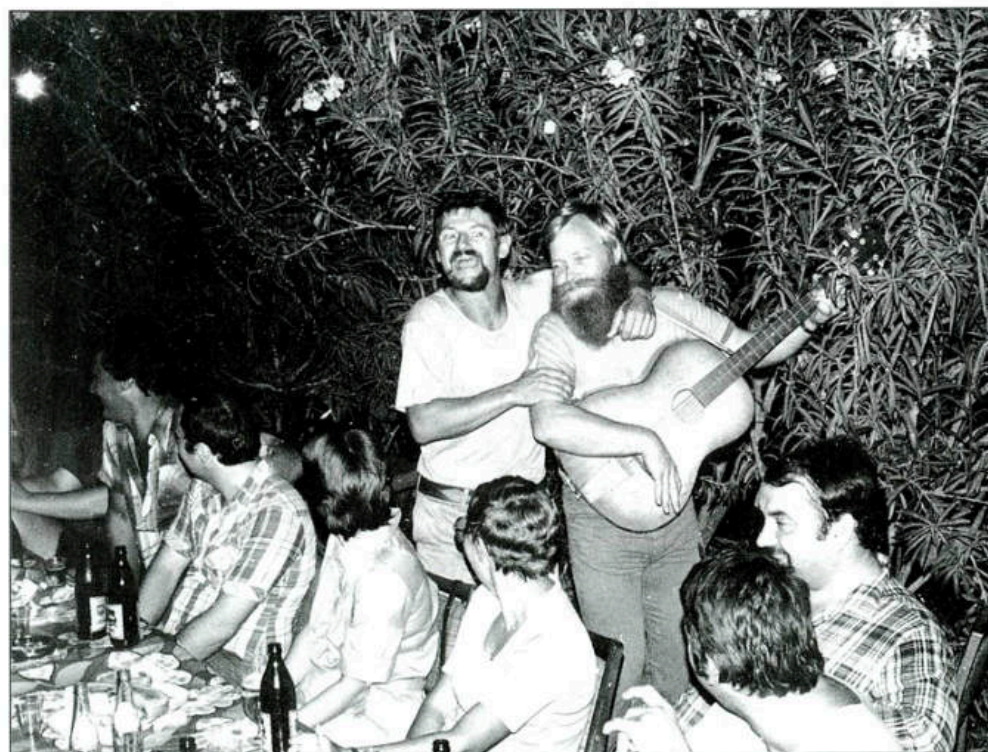


Landgang in Westafrika



„Lumpenball“ auf ALBIN KÖBIS

Zu nächtlicher Stunde in Jemen



Sport an Bord

Die Kicker der
FERDINAND FREILIGRATH



Wurfleinen-Zielwurf auf ALBIN KÖBIS

Volleyball in Westafrika
MS PRIGNITZ



URKUNDE

Bord-Bestenermittlung

auf MS „ELBE“

belegte

im Rumpfbeugen

Müller, Dieter

den 3. Platz

Kapitan



Sportorganisator

am 29. Mai 1977

Mit MS SCHWIELOWSEE rund um Afrika – Die Letzte Reise 1990 unter DDR-Flagge

Nach Anladen in Antwerpen und Hamburg, gab es während der Liegezeit im Heimathafen Rostock viele Veränderungen. Hamburger Schlepper boten ihre Dienstleistungen in Warnemünde an, das war schon unvorstellbar. Aus den ehemaligen „Genossen“ wurden „Herren“, MMA-Unterlagen und andere Sicherheitsdokumente wurden abgeholt.

Für unsere Arbeit an Bord reichte jetzt die AO-Flotte und die Seemannsordnung. Wirtschaftlichkeit stand im Vordergrund.

Am 6. April um 7.20 Uhr begann für 25 Besatzungsmitglieder und zwei mitreisende Ehefrauen eine Reise in eine unbestimmte Zukunft. Die DDR-Flagge wurde vom Stock achtern in den Mast umgesetzt, das Schiff ging in Fahrt und frei wehte die Flagge aus. Wir an Bord konnten an der Entwicklung zu Hause nicht mitwirken. Was uns während der Reise und später erwartete, keiner wußte es. Ein Stellmanöver zur Sicherheit erfolgte nach der vom 2. Offizier Leitzsch aufgestellten Sicherheitsrolle „Bootsalarm“.

MS SCHWIELOWSEE war nach Berechnung Brackwasser maximal abgeladen. Total waren 6789 Kolli mit 5.597 Tonnen Ladung an Bord. Geladen für Dar es Salaam/Tansania, Mombasa/Kenia und Maputo/Mocambique. Es handelte sich dabei um allgemeines Stückgut wie Coils, Drahringe, Wachs in Fässern, Zement und Papier. Für unsere Kollegen an Bord der Flotte vom Fischkombinat Rostock, die sich im Gebiet vor der Küste Mocambiques auf Fang von Tiefseegarnelen befanden, waren 1549 Packstücke Ausrüstung dabei. Auch Post war an Bord. Insgesamt 226 Säcke, meist bestimmt für DDR-Bürger, welche in Tansania und Mocambique im Einsatz waren. Alles war seefest gestaut und gesichert. Die Stauer und Matrosen hatten wieder einmal gute Arbeit geleistet. Laut Schiffstagebuch verlief die Reise durch die Ostsee, den Nord-Ostsee-Kanal, die Elbe abwärts bis Feuerschiff Elbe 1 ohne Vorkommnisse.

Am 9. April kurz nach Mitternacht hatten wir Quessant an Backbord quer, die Biskaya war uns gut gesonnen, hatte normales Wetter mit der üblichen Dünung. Am Folgetag um 5.30 Uhr ging es nach Süden, Finisterre war passiert. Nach Vorkopplung lagen bis Port Said/Ägypten 2455 Seemeilen vor uns, ab Ausgang Suez dann nochmals 2922 Seemeilen bis nach Mombasa. Die vorausberechnete Ankunft in Mombasa sollte am 27. April um 12.00 Uhr sein. Gekoppelt wurde mit 14 Knoten und das Schiff lag tief im Wasser. Die Vorbereitungen zum Konvoi für die Passage des Suezkanals war wie immer aufregend, erzeugt durch die Mentalität und Arbeitsweise der Kanalbehörden. Nach ca. 18 Stunden Vorbereitungs- und Wartezeit in Port Said, hieß es am 18. April um 2.50 Uhr „Anker auf“. MS SCHWIELOWSEE fuhr stolz als Nummer 1 von 17 Schiffen in den Kanal. Wie eine Schlange zogen die Lichter durch die Wüste. Einmalig dann der Anblick während der Morgendämmerung, als die Schiffskörper sichtbar wurden. Von 9.15 Uhr bis 14.05 Uhr lagen wir im Großen Bittersee vor Anker. Der Gegenverkehr passierte uns nordwärts. Nach einer schönen Tagfahrt mit interessanten Ausblicken war der Lotse um 17.51 Uhr von Bord.

Am nächsten Tag herrschte wieder normales Bordleben. Der Golf von Suez mit seinen Bohrfeldern, auch nachts wegen der abbrennenden Gase taghell, lag hinter uns. Zeit für Arbeiten zur notwendigen Instandhaltung an Deck, Bordversammlung und Schiffsratssitzung, (jetzt mit Gewerkschaftsvertreter). Das alles unter tropischen Klima, denn Tropenarbeitszeit war angeordnet.

Am 23. April meldete der Chief Ulrich Schneider Turbinenwaschen an, eine Auszeit für die Maschine. Jetzt waren die Leistungen der Maschinisten Rausch, Nucke und Anders gefragt, angeleitet von den 1. und 2. Ingenieuren Gehmlich und Künnemann. Unterstützung gab der

für Lagerhaltung und Reparaturen zuständige Storekeeper Wild. Nach erfolgter Arbeit gab es den ersten Grillabend. Unser Koch Möller hatte alles gut vorbereitet, für Getränke sorgten die Stewardessen Engel und Czyborra. Die Gewerkschaft spendierte 4 Flaschen extra wie üblich.

Am 28. April um 7.30 Uhr befand sich unser Schiff auf Reede Mombasa. Der Liegeplatz war zunächst belegt. Nach Verholen anderer Schiffe legten wir am nächsten Tag um 10.10 Uhr an. Schon 20 Minuten später kam es zum Löschbeginn mit drei Gangs. Zu Löschen waren 4.335 Tonnen, nicht wenig und der 1. Mai war auch hier Feiertag. Für den Bootsmann Friedrich und seine Vollmatrosen Buß, Steffen, Prasdorf, Hildebrand, Enold und Prill gab es allerhand auf Deck zu tun. Gangwaywache und Raumwachen wechselten sich ab.

Für die Gangbarkeit der 5 schiffseigenen Krane sorgte der E-Ingenieur Putprese mit dem Elektriker Holst. Am 6. Mai um 17.25 Uhr war Löschende. Nach der Durchsuchung auf Überschmuggler, begann um 19.42 Uhr die Seereise nach Dar es Salaam, zu kurz um richtig klar Schiff zu machen. Am nächsten Tag um 12.30 Uhr war unser Schiff schon am Liegeplatz 4 fest. Bis zum 10. Mai wurden 980 Tonnen gelöscht. Unser Reedereivertreter, Herr Müller und seine Gattin, hatten uns schon in Mombasa begrüßt. Hier vor Ort erfuhren wir eine gute Betreuung. Eine Ausfahrt in das bekannte Schnitzerdorf stand auf den Plan. Dabei hatte jeder etwas für die „Seemannsecke“ eingehandelt und wie immer, waren beide Partner zufrieden. Es sollten ca. 600 Kubikmeter gebrauchte Baumaschinen geladen werden, aber dieser „Schrott“ stand schon Jahre auf sumpfigen Gelände und war einfach nicht zu bewegen. Für die Rückreise gab es noch keine Buchung. Von Dar es Salaam bis Maputo, unseren letzten Löschhafen, waren es wieder 1350 Seemeilen, also rund 14 Stunden Fahrt.

Die Seekarte zur Ansteuerung war vom 3. Offizier Treboyk gut berichtet, aber nichts stimmte im Seegebiet. Kurz vor Sonnenuntergang um 16.36 Uhr war die Außenreedee zum Ankern erreicht. Das Einlaufen ist nur bei Tageslicht möglich, da keine Feuer und Leuchttonnen brann-



1982 in Dar-es-Salaam

ten. Ein Ro-Ro-Schiff unter französischer Flagge war bei Tonne 2N in der Ansteuerung fest gekommen und wartete auf Hochwasser. Nach 3 Stunden schwammen sie auf. Unser Funker Mieroph hatte schon länger Kontakt zu unseren Hochseefischern. Deutsche Namen wurden über UKW gehört. Die Fangschiffe H. KAPELLE, BAUM und LOFOTEN waren im Einsatz. Sie warteten auf ihre Ausrüstung.

Am 15. Mai mit Sonnenaufgang wurde eingelaufen und um 10.00 Uhr lagen wir fest. Die letzte Ladung von 284 Tonnen war zu Löschen. MS SCHWIELOWSEE sollte in die vom Kühl-Ingenieur Dosdal gut vorgekühlten Kühlräume insgesamt 66,9 Tonnen Garnelen direkt von den Fangschiffen LOFOTEN und BAUM von Luke zu Luke übernehmen. Alles klappte, es konnte ordentlich gelöscht und geladen werden. Für die Rückreise gab es immer noch keine Festbuchung.

Das Auslaufen erfolgte am 18. Mai um 7.40 Uhr. Nach Anweisung der Reederei liefen wir Kurs „Kap der guten Hoffnung“, um eventuell in Westafrika, unserem eigentlichen Fahrtgebiet, Ladung zu bekommen. Bis zum 22. Mai machten wir im achterlichen Strom gute 18 Knoten. Ab Mittag zog allerdings ein Schlechtwettergebiet auf, mit Wellenhöhen bis zu 8 Metern. Die Steigung vom Verstellpropeller mußte auf 15 Grad reduziert werden. Der Kurs wurde zur Verbesserung des Seeverhaltens des Schiffes geändert.

Bis zum nächsten Tag gegen 16.00 Uhr mußten wir so gegen an, dann aber „Volle Fahrt Voraus“. Endlich lag diese Wetterfront hinter uns. Alle Mann an Bord waren wieder besser gelaunt.

Am 22. Mai gegen 8.20 Uhr war Cape Town an Steuerbord quer. Um 14.55 Uhr legte Kapitän Kohlschmidt das Schiff, zur Verwunderung aller, auf Gegenkurs. Von der Befrachtung wurde als Ladehafen Richards Bay in der Republik Südafrika genannt. So passierten wir um 23.00 Uhr wieder Cape Town.

Da die Häfen der Republik Südafrika von DSR-Schiffen nur in Notfällen angelaufen werden durften, lagen keine Erfahrungen vor. Seehandbücher und Karten mußten studiert werden. Richards Bay war ein neuer Tiefseehafen, besonders zur Verladung von Massengütern wie Steinkohle und Erz. Eine Ansteuerungskarte wurde bei der Lotsenstation über Funk bestellt.

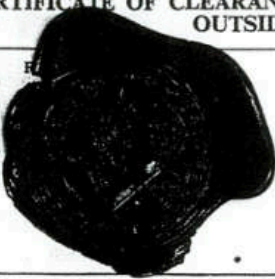
Am 26. Mai um 7.33 Uhr peilten wir die Südmole in rw 332, Radarentfernung 3,5 Seemeilen. Das Echo zeigte 36 Meter Wasser unter dem Kiel, das hieß „Fall Anker“. Der Liegeplatz war noch belegt. Erst zwei Tage später war das Einlaufen geplant. Also Zeit für Decksarbeiten und Ladungsvorbereitungen. Wie angekündigt waren wir am Montag zum Schichtbeginn fest.

Die Einklarierung war kurz und sachlich, um 8.40 Uhr holte einer die „Gelbe Flagge“ ein, daß hieß alles in Ordnung. Der Stauplan zum Laden von 2387 Paketen Zellulose mit 3.819 Tonnen wurde übergeben. Nach eingehender Besichtigung der Luken war Ladebeginn für die Löschhäfen in Birkenhead/Großbritannien und Rotterdam/Niederlande. Übrigens war die gesamte Organisation beim Ladebetrieb und im Hafen sehr gut.

Interessant war das erste Aufeinandertreffen zweier Menschengruppen, welche beide vom jeweils eigenen Staat, bewußt nicht ehrlich über Land und Leute aufgeklärt wurden. Unsere Flagge achten am Stock, war das begehrteste Fotomotiv und zugleich die erste und letzte Möglichkeit für die Südafrikaner, diese in der Republik Südafrika zu fotografieren. Im Seemannsclub am Hafen gab es am Abend keine freien Sitzplätze mehr. Es mußten zusätzlich Kisten herbeigehtolt werden. Alle wollten etwas über Ostdeutschland wissen, stolz wurde Auskunft gegeben.

Am 1. Juni um 6.10 Uhr war alles „los und ein“, wir hatten einen interessanten neuen Hafen mit freundlichen Menschen kennengelernt.

Bis Las Palmas als notwendigen Bunkerhafen hatten wir 9 Tage und 12 Stunden Seereise vor uns. Jeder hatte seine Aufgaben in einem gut geordneten Bordbetrieb. Besondere Aufmerksamkeit und Ladungsfürsorge mußten für die Garnelen in den Kühlräumen erbracht werden.

CERTIFICATE OF CLEARANCE FOR SHIPS FOR A DESTINATION OUTSIDE THE REPUBLIC		DA 3
	Port of <u>RICHARDS Bay</u>	(105)
	Name of ship <u>SCHWIELOWSEE</u>	
	Nationality and Port of Registry <u>GERMAN</u>	<u>ROSTOCK</u>
	Registered Tonnage (net) <u>5953,60</u>	
	Name and Nationality of Master <u>S KOHLSCHMIDT</u>	<u>GERMAN</u>
Name and Nationality of Owners <u>VEB DEUTSCHES SEEREDEARIAT</u>		<u>GERMAN</u>
Where bound (all places to be mentioned in order of intended voyage) <u>BIRKENHEAD / ROTTERDAM</u>		
Nature of Cargo <u>WOODPULP in BULK</u>		
The above-mentioned ship has been duly entered and cleared for the places mentioned.		Revenue Stamp. Date Stamp
 Controller of Customs and Excise		

Ausklarierungszertifikat Hafen Richards Bay/Rep. Südafrika

Minus 21 Grad Celsius waren angeordnet und konnten auch gehalten werden. Aus der Funkpresse, welche täglich länger wurde, bekamen wir Informationen über die Vorgänge zu Hause. Zündstoff für Gespräche gab es genug, unverständliche Dinge passierten. Der Bunkeraufenthalt am 17. Juni in Las Palmas war „matrosenunfreundlich“, denn ab 05.00 Uhr setzte die Bunkerung ein und um 08.58 Uhr war der Lotse schon wieder von Bord. Jetzt begannen für alle die Vorbereitungen auf Europa. Der Verkehr nahm wie üblich zu, alle Mann an Bord wurden gefordert.

Den Hafen Birkenhead/Großbritannien kannte keiner von uns, somit war ein gutes Studium der Seehandbücher und Seekarten durch die Nautiker notwendig. Nach den Lukenlisten vom 1. Offizier Hacker sollte dort gelöscht werden. Nach dem Passieren der Schleuse war das Schiff am 25. Juni nachmittags fest. Löschbeginn war jedoch erst am nächsten Tag. In nur 9 Stunden wurden 1.320 Tonnen ohne Beanstandung gelöscht. Um Mitternacht ging es aus der Schleuse. Vom 29. bis 30. Juni wurden in Rotterdam 2.500 Tonnen gelöscht und nach dem Auslaufen um 04.00 Uhr, begann laut Eintragung im Schiffstagebuch die nächste Reise mit Nummer 5-6/90. Für diese neue Reise wurde in Antwerpen und Hamburg schon „Angeladen“.

Am 06. 07. 1990 um 13.30 Uhr war MS SCHWIELOWSEE im Fischkombinat Marienehe am Platz 19 fest. Alle Besatzungsmitglieder haben auf der Rundreise ihre Arbeiten im Schiffsbetrieb ordentlich erfüllt. Die zwei mitreisenden Ehefrauen Künnemann und Wild hatten das Glück, eine Reise rund um Afrika mit einer gut ausgebildeten Besatzung zu erleben.

Nach Beendigung unserer Afrika-Rundreise gab es neue Minister, neue Vorgesetzte, neues Geld und der Einigungsvertrag war zur Unterzeichnung vorbereitet. Alles mußte verarbeitet werden. Jeder konnte das Beste daraus machen.

Tiergeschichten

Der Morgenkuß

Der Purser auf der DRESDEN hatte es tatsächlich einmal verschlafen. Warum auch immer, es kam höchst selten vor, selbst wenn er einen über den Durst getrunken hatte. Er war sonst nach kurzer Schlafenszeit immer topfit und zu neuen Arbeitsleistungen bereit. Aber diesmal war es eben passiert. Die DRESDEN hatte fünf Jungelefanten an Bord, die in Rostock an den Zoo übergeben werden sollten. Einer davon war besonders klein ausgefallen und wurde für das kommende Szenarium mit Zuckerstückchen gelockt.

Entfernt von seinen Artgenossen und in den Backbordseitengang geführt, lagen für ihn in größeren Abständen weitere solche „Leckerstückchen“ bereit. Der Elefant mußte aber auch über das Schottensüll gebracht werden, damit er in die Aufbauten und weiter in die Kammer des Purses geführt werden konnte. Auch dies gelang nach der bisher bewährten Methode. Als der Elefant nun die Kammer erreicht hatte, wurden die Zuckerstückchen auf die Bettdecke gelegt. Das letzte Stückchen fand wie vorgesehen, auf dem Kinn des Purses seinen Platz. Der Elefant nahm auch dieses mit seinem Rüssel auf. Es sah wirklich so aus, als ob er den Purser auf den Mund küsste. Für dieses Kabinettstückchen blieb an diesem Morgen die Arbeit liegen. Keiner wollte sich dieses Schauspiel entgehen lassen. Die Bullaugen in der Kammer des Purses standen offen, da das Schiff ja bekanntlich keine Klimaanlage besaß.

Vor diesem „Schiffsfenster“ versammelten sich nun alle verfügbaren Besatzungsmitglieder. Alles verhielt sich still und leise, man hätte die berühmte Stecknadel fallen hören können. Als der Elefant nun das letzte Stück Zucker genommen hatte, der Purser aufwachte und das Tier vor sich sah, ging ein riesiges Gelächter los. Der „Geküßte“ entfloh eilends und stürzte sich durch das Bullauge. Es gelang uns schnell den Purser und den Elefanten zu beruhigen. Die Zuckerstückchen reichten noch aus, um den kleinen Elefant auf gleiche Weise zu seinen Artgenossen zurück zu locken.

Isolde

Isolde war ein Hängebauchschwein, welches als „Besatzungsmitglied“ auf dem Kümo POEL gehalten wurde. Das Kümo war im Vietnameinsatz und hatte Haiphong als Basishafen. Viele Schiffe liefen damals Haiphong an und brachten verschiedene Bedarfsgegenstände wie z.B. Ersatzteile, Proviant, Öle und Treibstoff für die POEL mit. Ich fuhr zur damaligen Zeit auch auf einem Schiff, welches im Liniendienst nach Vietnam/China eingesetzt war. Wenn im Hafen Haiphong die Leinen an Land gebracht waren, dauerte es nicht lange und die POEL kam längsseits. In der Folge waren mitunter erholsame und lustige Tage angesagt. Zuerst mußten die mitgebrachten Dinge aus der Heimat wie z.B. Treibstoff, Öle, Lebensmittel und Getränke übergeben werden. Dann konnte man auch zu feucht-fröhlichen Abenden übergehen.

An einem solchen Abend geschah dann das Unglaubliche. Man begab sich auf die Jagd nach „Isolde“ um sie einzufangen und auf das Großschiff zu transportieren. Man bekam sie zu greifen, konnte sie auch in eine Persenning zwängen, aber das war „Isolde“ nicht geheuer. Sie kämpfte um ihr Leben, wehrte sich nach Leibeskräften, strampelte und rackerte in der Plane, bis diese sie wieder freigab. Die Plane konnte später nicht mehr genutzt werden, so stark war sie beschädigt worden. „Isolde“ war noch auf der Gangway ihren Häschern entkommen und versteckte sich wieder auf dem Kümo.

An diesem Abend war sie nicht mehr aufzufinden. Die Treibjagd wurde zudem verboten, da

sie ja nicht ohne Lärm ablief und das liebe Hängebauchschwein auch nicht ganz unbeschadet aus dieser Aktion entkam. Es war vorgesehen, „Isolde“ zur Erheiterung verschiedener Kollegen in einer Kammer auszusetzen und den Kammerherrn im Schlaf zu stören. Was dann noch alles in dieser Kammer geschehen wäre, wollen wir lieber nicht weiter ausmalen.

Übrigens war eine Stewardess der Namensgeber und das Hängebauchschwein, ein Geschenk von DDR-Arbeitern, welche die zerstörte Stadt Vinh wieder mit aufbauten. Die Stewardess fuhr auf der LEIPZIG zur See. Die POEL fuhr zwischen den Häfen Singapore, Hongkong, Haiphong, Da Nang und Vinh, wobei sie stets Ladung von und zu diesen Häfen beförderte. Bekannterweise konnten nicht alle anlaufenden Großschiffe jeden Hafen bedienen. Entweder war das Ladungsaufkommen für die einzelnen Häfen zu gering, oder die Hafenliegezeiten waren nicht dem Ladungsaufkommen angemessen.

Der Rostocker Zoo bekommt Zuwachs

Das MS FREYBURG war eigentlich bekannt für seinen stets freundlichen Kapitän. Er hatte für alle Dinge Verständnis. Einige Besatzungsmitglieder waren ihm besonders ans Herz gewachsen. Das heißt diese Kollegen konnten ruhig einmal über die Stränge schlagen. Ihnen wurde es nicht nachgetragen. Nach einer Aussprache war alles wieder in Lot. Nur einmal geschah es, daß der Kapitän nicht mehr in die Kombüse ging und somit seinen gewohnten Tagesablauf für längere Zeit über den Haufen warf. Was war geschehen?

Der Koch war in Chittagong mit seiner Braut auf den Markt gegangen, um für das Schiff und für sich Einkäufe zu tätigen. Dabei entdeckten sie einen kleinen, sehr jungen Kragenbären. Er sah einfach zum Anbeißen aus und so wurde dieses kleine Kuscheltier einfach mit eingepackt und heimlich mit an Bord genommen.

Einige Tage ging alles gut. Aber das Bärchen mußte ja mal seine Notdurft verrichten und etwas zu Fressen bekommen. Eigentlich waren das noch die kleineren Probleme. Der Koch hatte ja zu vielen Dingen Zugriff. Das Bärchen wurde wie eine kleine Katze gehalten und auch dementsprechend verwöhnt. Leider nahm das Bärchen an Größe zu und es ließ sich nicht mehr länger geheimhalten.

Der „Alte“ mußte informiert werden. Wer brachte den Mut auf und verklarfidelte es ihm! Der Koch nahm sein Herz in die Hand und beichtete dem Kapitän seine Untat. Dieser war keinesfalls begeistert von dieser Sache. Der Bär war für die Kammer zu groß geworden und so bekam er hinter den Aufbauten einen Verschlag und wurde von der gesamten Besatzung verwöhnt. Leider war die Ernährung nicht das Richtige für ihn. Man entschloß sich, trotz aller zu erwartenden Querelen den Bär mit nach Rostock zu nehmen. Mitarbeiter des Zoologischen Gartens der Stadt nahmen ihn in Empfang und Quarantäne. Das Wichtigste war die Einstellung auf eine richtige Ernährung.

Anmerkung:

Der Bär wurde am 14. Juli 1978 im Alter von 4 Monaten an den Rostocker Zoo abgegeben. Nachdem er dort 5 Junge zur Welt gebracht hat, erwarb ihn am 22. November 1988 der Zoo in Gelsenkirchen.

Vielen Dank an Kurt-Werner Langer (Recherche) und den Rostocker Zoo für das Originalfoto der Bärin (re.).



Kragenbärin 1977 geboren, Kodiakbär „Alaska“ 1997 geboren auf der Jungbärenanlage

Kragenbärin 2 Jahre alt (1979)



MS ZWICKAU – 19 Jahre im Dienst des VEB DSR

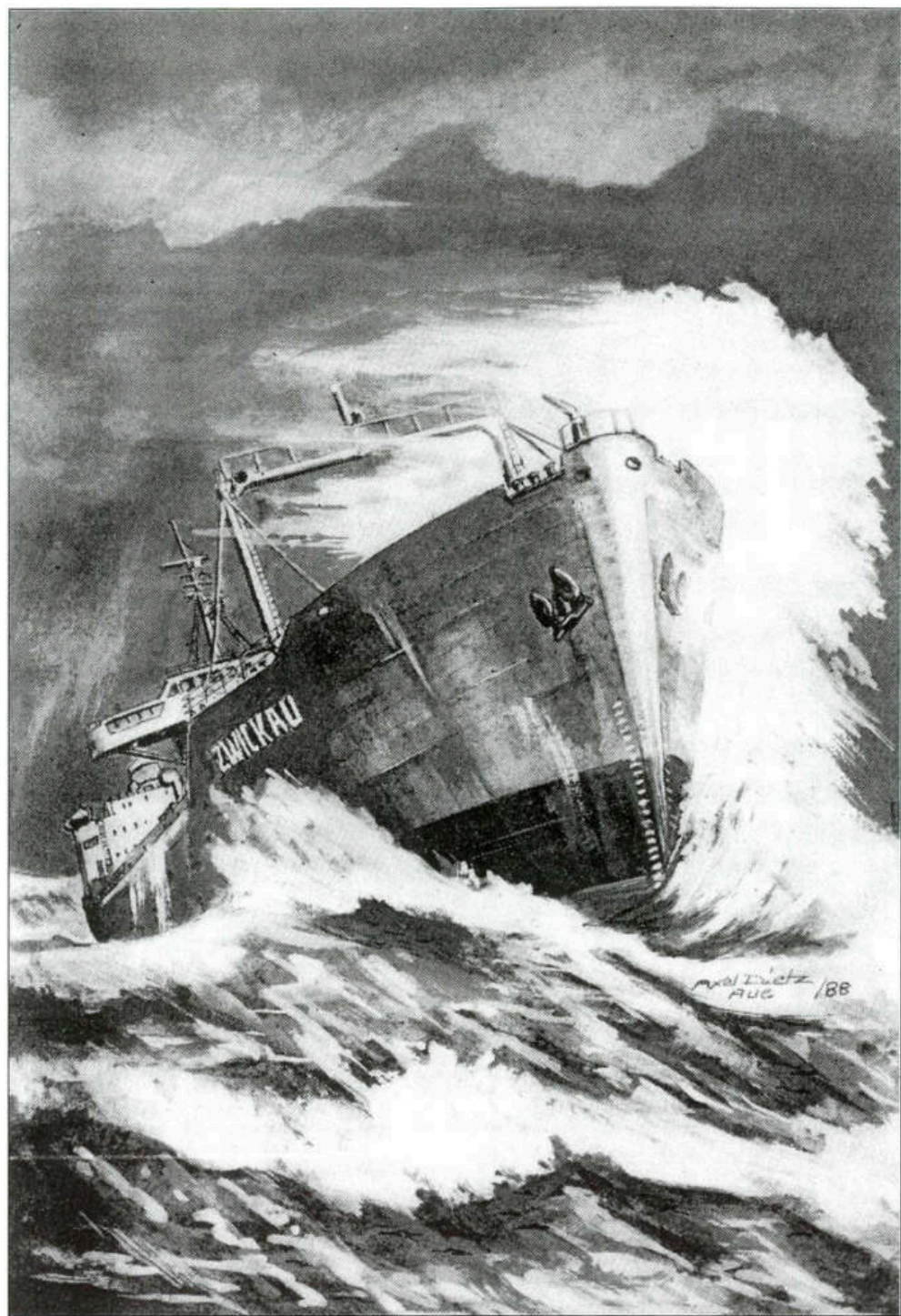
Zitierte Textstellen aus verschiedenen Artikeln der ehemaligen Betriebszeitung „Voll Voraus“ (1958-1990) des VEB Deutsche Seereederei Rostock;

..... Die nächste Reise des MS ZWICKAU über 1700 Seemeilen von Rostock in die nördlichste sowjetische Hafenstadt Murmansk stand bevor. Die Besatzung hat auf ihren Reisen bei häufig schwerer See und meteorologisch ungünstigen Bedingungen – im Winter fährt sie meist im Dunkeln und bei Temperaturen bis minus 40 Grad – viele Bewährungsproben zu bestehen. (U. Massow, 1984)

..... Ein seltenes Ereignis ist Anlaß dazu, Rückblick zu halten auf das in den hinter uns liegenden Jahren Erreichte. Unser Schiff, das MS ZWICKAU, legte auf der Reise 15/87 im Dezember 1987 seine einmillionste Seemeile unter der Flagge der Deutfracht/Seereederei Rostock zurück. Ein paar Zahlen sollen verdeutlichen, was das Schiff und die Besatzung in den zurückliegenden Jahren leistete. In den fast 19 Jahren unter der DSR-Flagge machte das Schiff 230 Reisen und beförderte 5,1 Mill. Tonnen Ladung. Über 4,1 Mill. Tonnen Ballastwasser mußten in dieser Zeit gepumpt werden. Insgesamt lief das Schiff 40 Häfen in der UdSSR, Algerien, Brasilien, VR Bulgarien, Venezuela, Italien, Jugoslawien, BRD, Norwegen, Schweden, Dänemark, VR Polen, Republik Kongo, Spanien und den Beneluxländern an. Fast 80 000 Tonnen Brennstoffe waren erforderlich, um diese Strecke zurückzulegen, die immerhin 46,2 mal dem Erdumfang entspricht. Etwa 960 Seeleute versahen während dieser Zeit ihren Dienst auf MS ZWICKAU, davon 75 Lehrlinge, die zur Ausbildung an Bord waren. Seit der Indienststellung des Schiffes am 27. 06. 1969 bei der DSR erbrachten die Besatzungsmitglieder Eigenleistungen im Werte von 1 724 920 Mark, die der Instandhaltung des Schiffes dienten. 253 Passagiere machten Reisen mit unserem Schiff, davon 32 Ehefrauen. (Hoffmann/Thurow/Lutzke, 1987)

..... Schon am frühen Nachmittag wurde alles vorbereitet. Der Freizeitraum wurde hergerichtet, so daß sich die Besatzung und die Passagiere wohl fühlen konnten. Unter den Passagieren war der Entwickler der neuen Serie von Flugzeugbaukästen, Maler und Grafiker, Herr Axel Dietz aus Aue. Geheimnisvoll arbeitete er ununterbrochen und stellte für diesen Abend viele gelungene Zeichnungen zur Verfügung. Leuchttürme und Leuchthäuser aus dem vorigen Jahrhundert, Gebirgsketten, Kapitänsbilder und diverse andere Zeichnungen lagen auf dem Tisch, und die Besatzung konnte sich daran sattsehen. Alle diese gelungenen Werke wurden zur Versteigerung preisgegeben. Ein stolzer Betrag: 2052,50 M, auf das Konto der Solidarität, das ist doch was! (Elsner, 1988)

..... Acht Passagieren und mir als mitreisende Ehefrau war es vergönnt, das MS ZWICKAU auf seiner letzten Fahrt vor Außerdienststellung zu begleiten. Es war eine Reise voller erlebnisreicher und unvergeßlicher Eindrücke für uns. Der Interclub der Stadt Murmansk gab sich große Mühe, um der jeweils wachfreien Besatzung und uns die sechs Tage des Wartens und Ladens so interessant und abwechslungsreich wie möglich zu gestalten. Gleich am ersten Tag fand eine Busfahrt zu einer Blockhütte in der Tundra statt. In den nächsten Tagen gab es noch eine Stadtrundfahrt mit Einkaufsbummel und einen Museumsbesuch. Im Internationalen Freundschaftsclub einer Schule hatten wir eine herzliche Begegnung mit einigen Schülerinnen der 8. bis 10. Klasse. Die Mädchen hatten das Treffen liebevoll vorbereitet mit Selbst-



MS ZWICKAU bei schwerem Sturm im Nordatlantik während der Reise im März 1988 nach Murmansk.

Zeichnung: Axel Dietz

gebackenem, kleinen Geschenken und, wie kann es anders sein: Mit heißem Tee aus dem Samowar. Am anderen Tag kamen 8 junge Mädchen eines Chores an Bord, die uns, gekleidet in prächtige Trachten, mit schönen Stimmen Lieder ihrer Heimat vortrugen. Dann war der letzte Tag, die Stunde des Abschieds gekommen. Begegnung im Interclub Murmansk. Kapitän Netter bedankte sich beim Interclub, bei der Brigade 28 vom Murmansk-Hafen und vor allem bei den beiden Dolmetscherinnen Galina und Swetlana für die jahrelange freundliche Betreuung und Zusammenarbeit. Auch bei mir wollte etwas Wehmut aufkommen. Gar manches Mal durfte ich mit diesem Eisenerzfrachter mitreisen, denn 18 Jahre lang war er für „meinen“ Seemann Arbeitsstätte und Heimat zugleich, wo auch immer in der Welt er sich befand. (E. Helbig, 1988)

..... Nach fast zwei Jahrzehnten fand die letzte Reise des MS ZWICKAU am 28. April 1988 in Rostock ihr Ende. Nun hieß es Abschied nehmen von unserer „Alten Lady“, wie sie liebevoll von der Stammbesatzung genannt wurde. Eng verbunden fühlte sich die Besatzung unseres Schiffes der Hafenstadt Murmansk, welche auch unser häufigstes Reiseziel war. In Rostock, während der letzten Hafenliegezeit für unser Schiff, feierten wir unser Abschiedsbordfest, zu dem auch eine Delegation unserer Patenstadt Zwickau anwesend war. Unser Patenschaftsvertrag wurde aufgehoben in der Hoffnung, daß eines Tages wieder ein neues Motorschiff ZWICKAU unter der Flagge der DSR fährt und es sich ebenso bewährt wie unsere „Alte Lady“. (Lutzke, 1988)

..... Nach 19 Jahren wurde MS ZWICKAU am 10. Mai 1988 außer Dienst gestellt. 41 Häfen (von Murmansk, Rio de Janeiro bis nach Pointe Noire im Kongo) in 16 Ländern wurde angelaufen und dabei rund 5,2 Millionen Tonnen Ladung befördert. Auf 235 durchgeführten Reisen wurde 47mal die Strecke „Rund um den Erdball“ zurückgelegt. Zahlen sind sicher ein Beleg, vermögen aber nicht alles, vor allem nicht die 19jährige harte Arbeit der an Bord gefahrenen Seeleute, wiederzugeben. Besonders auf der in den letzten Jahren gefahrenen Murmansk-Relation, deren Witterungsbeständigkeit über den größten Teil des Jahres allen bekannt ist, wurde den Besatzungen alles abverlangt, stets ein einsatzbereites Schiff vorzuweisen. Ihnen gilt für die 19 Jahre der besondere Dank. (F. Netter, 1988)

Anmerkung:

Es kam nicht mehr zur Indienststellung einer zweiten ZWICKAU. Dafür befinden sich aber im Zwickauer Rathaus viele Gastgeschenke vom Patenschiff der Stadt. Sie sind Ausdruck der jahrelangen Verbundenheit und Sympathie und ein Dankeschön für die gute Unterstützung, die dem Schiff und seiner Besatzung in all den Jahren gewährt wurde.

Kurzer Lebenslauf des Erz-Öl-Frachtmotorschiffes ZWICKAU

15.611 BRT/9231 NRT – 23.319 tdw – 181,82 X 22,79 X 10,04 m – 1 2-Takt 8-Zyl.-Motor gebaut von MAN Augsburg – 15 Knoten.

04. 06. 1958 Stapellauf. 03. 12. 1958 als VITAFORS von der Kockums Mekaniska Verkstads A/B, Malmö (Bau-Nr. 428) an die Trafik A/B Grängesberg-Oxelösund, Stockholm (SWE) abgeliefert. 27. 06. 1969 als ZWICKAU an den VEB Deutsche Seereederei, Rostock. 01. 01. 1970 übertragen auf den VEB Deutfracht Internationale Befrachtung und Reederei, Rostock. 10. 05. 1988 außer Dienst gestellt. 1988 als ZWICKA an die Esteron Nav. S.A., Port Vila (VUT). 05. 04. 1989 in Alang/Indien zum Abbruch eingetroffen.

Kurzporträt des Malers und Grafikers Axel Dietz

Im Rahmen seiner Verbundenheit zur Hochseeschifffahrt, überließ uns Herr Dietz uneigennützig etliche Kopien seiner hervorragenden Zeichnungen und Aquarelle zur bildlichen Gestaltung dieses Buches. Er nimmt bereits mit großem Interesse an Veranstaltungen ehemaliger Seeleute des MS AUE teil und wird bei einem der nächsten Treffen des DSR-Seeleute e.V. Freiberg eine Ausstellung seiner maritimen Werke präsentieren.

Axel Dietz, 59 Jahre, ist gelernter Maschinenbauer und war viele Jahre als In- und Auslandsmonteur tätig. 1976 und in den Folgejahren konnte er sich „DDR-Meister im Modellbau“ nennen. Ab 1981 begann die Herausforderung seiner malerischen Fertigkeiten. Von 1984 – 1987 forderte ihn die Anstellung als Industrie-Designer bei der ehemaligen Firma PLASTICART in Zschopau/Erzgeb.

Ab 1988 ging er in die Selbständigkeit. Als freischaffender Anschauungsmodell-Bauer und Künstler auf dem Gebiet Grafik, Malerei und Design fand er schnell Anerkennung. Nebenher gab er sein Wissen und seine Fähigkeiten als Dozent am Institut für Berufsausbildung der Werbefachleute und Schauwerbegestalter weiter. Bis 1989 war er auch als mehrfacher Preisträger im Fernseh-Zuschauer-Zeichenwettbewerb bekannt.

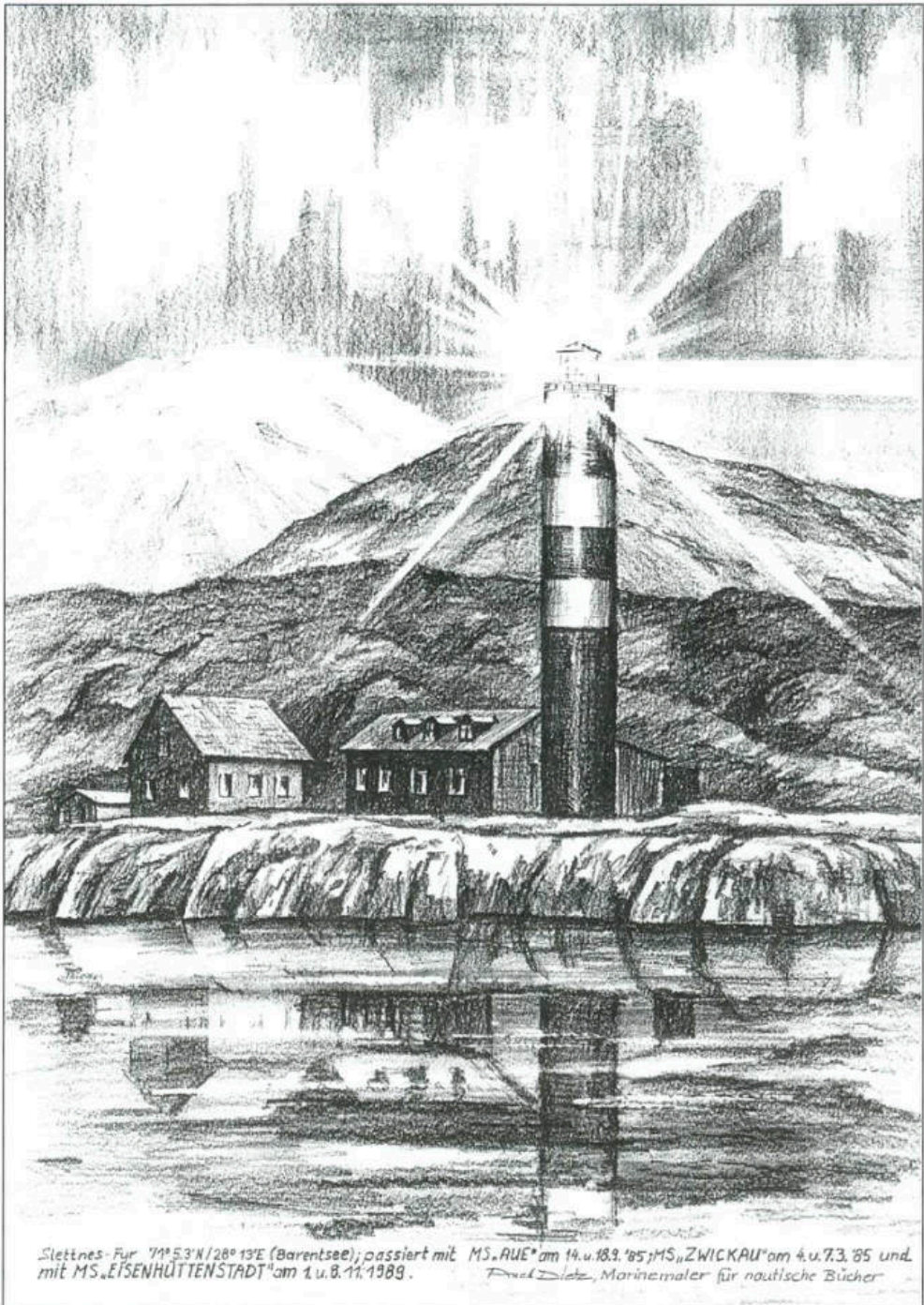
Bevorzugte Motive: Landschaften, Küstengebiete, Gebäude, Betriebskomplexe, Tiere, Schiffe, Flugzeuge sowie Dampflokomotiven und militärische Fahrzeuge aller Art.

Verwendete Techniken: Bleistift, Tusche, Rötel/Kohle, Aquarell/Tempera-Farbe, Ölfarbe, Acryl und Airbrush.

In allen europäischen Ländern, der USA, Kanada, Südamerika, Ostasien, Neuseeland, den Polynesischen Inseln, Australien u.a. wurde vor Ort gemalt bzw. eine Motivsammlung angelegt.

Besondere Aktivitäten:

- Größere Ausstellungen in Schneeberg, Burg Schönfels, Rittersgrün, Koblenz, Bonn, Aue und Stollberg.
- Veröffentlichungen in Luftfahrt-, Eisenbahn-, Marine-, Schiffs- u.a. Zeitschriften.
- Illustrationen in Tageszeitungen, Büchern und Broschüren.
- Auftragszeichnungen bei Studienreisen auf vielen Handelsschiffen der ehemaligen Deutschen Seereederei Rostock.
- Zeichnerische Darstellungen von Küsten und Leuchttürmen in nautischen Büchern zur Schiffsführung.
- Maritime Malerei vor Ort als Marinemaler im Nordatlantik.
- Kapitänsbilder für die Reederei F. Laeisz GmbH Rostock
- Bildlieferungen an das Schifffahrtsmuseum Rostock und vielen anderen Einrichtungen.
- Modellkonstruktionen, Farbillustrationen der Baukastendeckel und zeichnerische Gestaltung der Bauanleitungen für die Firmen (ex) PLASTICART, HUMA und jetzt für die weltweit bekannte Modelbaufirma „Revell AG“.



- Malerische Gestaltung in Form von Großwandgemälden in und an öffentlichen Einrichtungen, Betrieben, Hotels und Gaststätten, Fachgeschäften und Privathäusern.
- Erscheinen und Interview in den Medien, u.a. mdr-TV „Außenseiter-Spitzenreiter“ Folge 148 und 186.

- Eintrag im GUINNESS – BUCH der Rekorde 2001 für die Rundum-Bemalung von 6 Reisebussen.

Herr Dietz ist ein wahres Multi-Talent. Seine gesamten Aktivitäten aufzulisten würde den maritimen Rahmen des Buches sprengen. Auf Wunsch werden von ihm Schiffsbilder von allen ehemaligen Handelsschiffen der DSR zu moderaten Preisen in der Vorzugsgröße A3 gestaltet. Auch Abdrucke von Originalbildern in der Größe A4 sind nach Vereinbarung käuflich.



MS AUE bei Polarlicht in der Barentsee

Aquarell: Axel Dietz

Eine ganz „normale“ Reise

Nach dem Erwerb des FI-Zeugnisses stieg ich am 1. August 1968 in der Warnowwerft Warnemünde auf. Nach Ende der Wertzeit war für das MS FRIEDEN am 6. September Auslaufen Richtung Fernost via Westeuropa. Nach dem Verlassen von Europa hatte sich die Bordroutine bald eingestellt. Beim Chief Mate wurde nach seiner Wache die Arbeitsabsprache für den nächsten Tag erledigt. Damals war er noch für die Decksarbeiten zuständig. Oft war das auch eine kleine gesellige Runde.

Der Chief Mate war irgendwie arbeitswütig. Erst kam sein Schiff, dann nochmal sein Schiff und viel, viel später alles Andere. Nach seiner Wache törrte er an Deck zu. Auf einer ähnlichen kleinen Party, ca. drei Tage nach Passieren von Kap Agulhs (Südafrika) sagte ihm der Bootsmann, daß das, was er da an Deck zutörrt, Mist ist. Da brach bei dem Mann innerlich eine Welt zusammen. Er stand auf und verließ seine Kammer, man hörte das Außenschott. Irgendwie schwante dem IV. NO L. etwas. Er ging ihm nach und sah wie der Chief Mate schon auf dem Verandadeck außenbords stand. Mit den Worten „Vierter mach's gut“ ließ er von der Reling los.

Ein sofort eingeleiteter lehrbuchmäßiger Williams-Törn brachte das Schiff auf Gegenkurs. Glück für den „Außenbordkameraden“ war, daß er bei der Back querab rief. Bei der Dunkelheit und der bewegten See war kein Kopf im Wasser zu erkennen. Die Signalscheinwerfer erwiesen sich als Suchscheinwerfer völlig ungeeignet. Geändert wurde das nie. Nach einem Bootsmanöver mit Verheddern der Fangleine, Abtauchen und Freischneiden der Schraube des „Ruckswilli“ wurde der ca. 1½ stündige Wasseraufenthalt glücklich beendet. Was mag da in einem Kapitän der seine zweite Reise macht, vorgehen?

Die Reise ging weiter über Whampoa nach Hongkong. In Luke I wurde u.a. Altpapier für Japan geladen. Ein Stauer muß wohl trotz Lukenwache geraucht haben. Es kann aber auch schon in der Barge passiert sein. Alarm, Feuer im Schiff. Das war relativ schnell gelöscht. Nun begann aber der Papierkram für jeden Hafen, Große Havarei.

Nach Hongkong führte die Reise via Kobe, Yokohama nach Nampho (Nordkorea). Bei Einlaufen am 21. November bekam der Kapitän alle Weihnachtstelegramme zum Postversand. Er entschied sich, sie aber erst bei Auslaufen dem Agenten zu geben. So waren sie eben erst Anfang Januar bei Rügen-Radio. Er hatte reichlich Gelegenheit, sich die Freude der Besatzung darüber anzuhören.

Weiter nach Chungjin. Bei Auslaufen dort wurde der Anker zu gut eingehievt. Es flogen die Fundamentschrauben des Ankerspills und das Ritzel war hin. Das war am 23. Dezember.

Die Ostküste Nordkoreas war funkmäßig von und nach Rügen immer eine saumäßige Ecke. Bei 51 Mann Besatzung und den Telegrammgebühren von 1938 war einiges an Telegrammen zu erwarten. Und bei so manchen, äußerlich hartgesottenen Seemann kamen aus Erfahrung doch Tränen, wenn für ihn kein Telegramm da war. Um keinen zu enttäuschen, habe ich vorher zwei Tage lang jeweils über 24 Stunden jeden in Frage kommenden EDT auf seine Brauchbarkeit abgehört. So konnte ich alle Telegramme, die gestrahlt wurden, aufnehmen. Ein vermeintlich guter EDT war nach kurzer Zeit fade out. (EDT = Einseitiger Dienst Telegraphie, Rügen Radio sendet dabei für alle angemeldeten und in den Häfen liegenden Schiffe die Telegramme zu bestimmten vorher festgelegten Zeiten auf den gewünschten Frequenzen. Die Quittierung erfolgte nach Auslaufen. Anm. Redaktion)

Nach drei Tagen Reedeaufenthalt zur Spillreparatur ging es weiter zur dreiwöchigen Reede- und siebentägigen Liegezeit Hsingang.

Hsingkang liegt auf der Höhe von Alexandria. Und genau so hatten sich einige für die Reise ausgerüstet. So auch ich. Da ging es eben mit leicht durchbrochenen Sommerschuhen und dem Wachmantel des Chief Mates durch unwegsames Gelände des im Ausbau befindlichen Hafens in den Seemannsclub. Es war reichlich minusfrisch. Im Hafen wurde Wetterbericht genommen. Man belegte den Funker, ob er denn richtig gehört hat. Eine Hoch-Angabe von 1079 war in keinem Lehrbuch erwähnt worden.

Beim Verlassen Hsingkang erwischte uns im Golf von Pohai seltenes Wetter, reichlich Seegang und schwarzer Rauch. Sowie das überkommende Wasser an Deck war, gefror es. Nach wenigen Stunden war das Schiff ein Eisklumpen. Es drehten sich nur noch die Klarsichtscheibe und die Radarantenne. Die Antennen im Bereich des Antennenschachtes waren total vereist.

Es gelang nicht, den 800-W-MW-Sender abzustimmen und die vorgeschriebene Passagemeldung an das 25 sm entfernte Dairen-Radio abzusetzen. Auf Kurzwelle ging noch etwas raus. Bei Tageslicht betrachtet, sah das Schiff zwar interessant aber verheerend aus. Die Vorkante Brücke hatte einen ca. 8 cm starken Eispanzer. Der Niedergang vom Veranda- zum Hauptdeck war zugeeist!! Zum Vorschiff konnte man nur in gebückter Haltung. Der Gang unter dem Verandadeck war fast bis zur Reling voll Eis. Das Ladegeschirr von Luke I war kaum zu erkennen. Bäume und aufgetakeltes Gut waren ein Gebilde mit einer ca. 70 cm langen Eisschürze. Die an Deck gelaschten Baggerfahrgestelle waren riesige Eisgebilde. Die ebenfalls an Deck gelaschten Greifer hatte es durch ihren Eispanzer und den überkommenen Wassermassen aus den Laschings gerissen und abgeschlagen. Vieles an Deck wurde in Mitleidenschaft gezogen, so auch die Deckslüfter.

Den Lotsen in Shanghai war es vergnüglich zu sehen, wie die Lords die Eisklumpen zerschlugen und Baggergestelle zum Vorschein kamen.

Der Kapitän gab von sich: „*Man kann schon auf See bleiben, aber nicht bei so einem Wetter*“.

Auf der Reise nach Shanghai stieg der KW-Sender aus und war nur noch mit ca. 50 Watt zu betreiben. Es blieb die Frage, ob es die Folge der Abstimmerei mit den vereisten Antennen war. Es ergaben sich für den Rest der Reise quasi amateurmäßige QSO's mit Rügen-Radio.

Am Kohleplatz wurde das Schwergut gelöscht. Der Rest sollte flußabwärts am Liegeplatz folgen. Auf dem Weg dorthin kreuzt einer in seinem Ruder Kahn den Kurs. Um ein Unglück zu vermeiden, Maschine stoppt! Folge: Die Strömung drückt unser Schiff aus dem Fahrwasser und einen Fuß in's Trockene. Bei der nächsten Flut war das kleine Malheur behoben.

Bei Lukenarbeiten stürzt ein Lord ohne Folgen in den Unterraum. Irgendwie war der Jonas an Bord. Jeder dieser Zwischenfälle bringt Schreibkram und Nachrichtenverkehr mit sich; auch für den Funkoffizier. Achtstündige Arbeitszeit galt nur für die vorgeschriebene Wache. Auf dieser Reise hat man wohl schon unbemerkt die ersten nervlichen Substanzen gelassen. Nach gewisser Zeit erreicht man einen Sättigungsgrad. Hoffentlich ist die Reise bald zu Ende! Und ausgerechnet da sagt mir so ein Wahrsager auf Reede Singapore, nach dem er sich die rechte Handfläche betrachtet hatte, ich sei zufrieden und würde noch lange an Bord bleiben. Scharlatan dachte ich. Aber woher nahm der die Gewißheit für diesen Satz? Er stimmte, wie sich herausstellen sollte. Ich habe erst nach 22 Monaten und 27 Tagen abgemustert.

In China wurde in Luke V Magnesit geladen. Auf der Heimreise klagte der III. Ing. L. ständig über fehlendes Kondensat. In Rotterdam kam's zum Vorschein. Beim Löschen des Magnesits erwies sich eine Schicht von ca. 1m als nicht löschar. Das Magnesit hatte sich mit dem durch Leckage verlustig gegangenen Kondensat zu einer Art Beton verbunden. Eine zusammengewürfelte Gang hat es dann in Handarbeit zerkleinert. Ein normaler Stauer war sich dafür zu schade.



Besatzung der MS FRIEDEN 1977



DSR-LINES

F. E. F. C.

13 MAI 76

ANVERS

DSR

VEB DEUTFRACHT / SEEREKDEREI
ROSTOCK

E. / J. F. C.

Europa - Fernost / Südostasien

Abfahrt	Rostock	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen	Perang	Pt. Kelang	Singapore	Bangkok	Hongkong	Yokohama	Kobe	Wien	Saigon	Shanghai	Hankow	Haiphong	Hue	Nguyen
Max Reichpietsch *	14. 5.	18. 5.	21. 5.	24. 5.	—	18. 6.	—	—	—	—	—	22. 6.	—	31. 7.	12. 7.	—	—	—
Karl Marx (K)	26. 5.	29. 5.	8. 6.	3. 6.	—	—	26. 6.	30. 6.	8. 7.	13. 7.	20. 7.	—	—	—	—	—	—	—
Friedrich Engels (K)	27. 6.	30. 6.	7. 7.	4. 7.	—	—	25. 7.	29. 7.	6. 8.	11. 8.	19. 8.	—	—	—	—	—	—	—
Freundschaft *	3. 7.	6. 7.	9. 7.	14. 7.	—	7. 8.	—	—	—	—	—	11. 8.	—	—	19. 9.	30. 8.	—	—
Frieden *	17. 7.	20. 7.	23. 7.	28. 7.	—	22. 8.	—	—	—	—	—	26. 8.	—	—	4. 10.	13. 9.	—	—
Magdeburg (K)	26. 7.	29. 7.	6. 8.	3. 8.	—	—	27. 8.	31. 8.	8. 9.	13. 9.	21. 9.	—	—	—	—	—	—	—

* Danach bei genügendem Ladungsangebot
FCL / LCL-CONTAINER nach Rücksprache
Alle Schiffe mit Schwergutbäumen bis 55 / 110 t
Güterannahme: Diestelkol / Waltershof und Überseezentrum
Änderungen — auch ohne vorherige Anzeige — vorbehalten
IV. / 6.5.1976

» INTERSCHIFF «
SCHIFFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H.
2 Hamburg 11 - Teilfeld 1 (Ost-West-Str.)
Postfach 11 1346
Telefon (040) 3 61 33-1 • Telex 02-13 197/8

Segelliste

Kapitän O. blieb nichts erspart. Auf der nächsten Reise geht Matrose H. beim Gangwayausbringen außenbords, treibt ab und wird trotz sofort verfügbaren Behördenbootes zur Suche nicht mehr gefunden. Da steigt auf der übernächsten Reise der Koch in Montevideo aus,

kommt in Hamburg wieder an Bord und fährt mit nach Rostock. Zum Ausgleich dafür fehlen Purser und II. NO. „Die kommen mit dem Lotsen in Cuxhaven an Bord“, teilte uns der Brunsbüttler Lotse im Auftrag der Agentur mit.

In vielen solchen Situationen ist der Kapitän mit sich und der Entscheidungsfindung oft allein. Da wird eventuell auch sehr oft gemeinsam mit der Flasche nach einer Lösung gesucht. Wenn dann so einer voreilig als „Schnapsdrossel“ abqualifiziert wird, ist das nur die halbe Wahrheit. Die Umstände und den Werdegang dazu kennen die Wenigsten. Für Mißbrauch gibt es keinen Entschuldigungsgrund. Als Kapitän ist man 24 Stunden Kapitän. Diese Reise war nach 7,5 Monaten zu Ende. So manche meiner 89 Reisen auf 33 Schiffen unter 59 Kapitänen war eben keine „normale“.



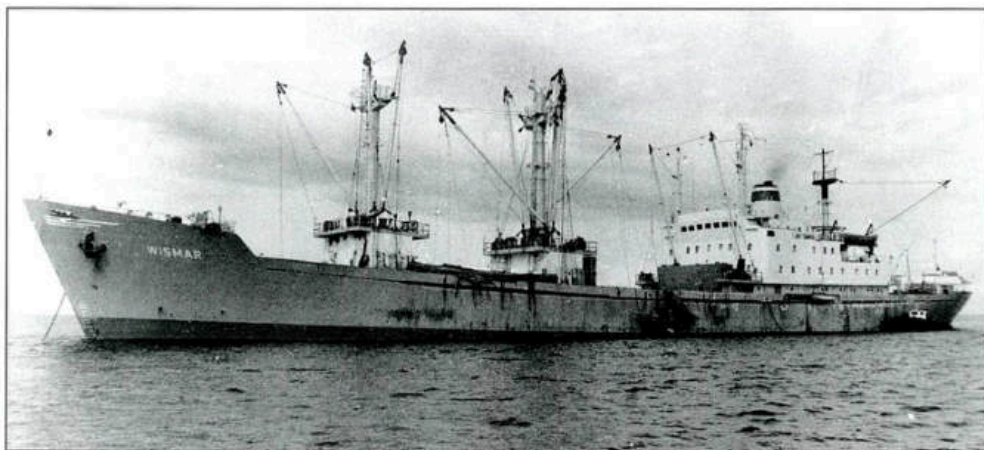
MS FRIEDEN – TYP IV

MS WISMAR (2) im Liniendienst Westafrika

Die Wismarer Mathias-Thesen-Werft baute von 1969 bis 1971 sechs Stückgutfrachter vom Typ Afrika. Auftraggeber war die DSR, die einen speziell für Liniendienste zum afrikanischen Kontinent geeigneten Schiffstyp, einen Linienfrachter der mittleren Tonnagegröße benötigte. Einrichtung und Ausrüstung mußten besonders den Bedingungen Westafrikas angepaßt sein, wo der Güterumschlag in Häfen ohne ausreichende landseitige Krankapazität, auf Ree-de oder auf Flüssen bis weit im Landesinneren erfolgt.

Deshalb erhielten die Schiffe Stellmöglichkeiten für unterschiedlichste Ladung auf Deck, zwei durchlaufende Decks mit bis zu 18 m x 10 m großen Luken und umfangreiches Ladegeschirr mit einem Schwergutbaum. Eine 1983 erfolgte Nachrüstung bezog sich auf neue Lukenabdeckungen, zusätzliche Laschvorrichtungen für Schwergutkollis und Container sowie auf die Erneuerung der inzwischen abgewohnten Kammern im Mannschaftsbereich.

Das Typschiff – MS WISMAR (2) – gehörte zum Zeitpunkt seiner Indienstellung zu den modernsten und hochautomatisierten Schiffen der DSR. Erstmals in Serienbau hatte die Werft Voraussetzungen für einen 16-stündigen wachfreien Maschinenbetrieb geschaffen, wozu auch die Installation eines Leuchtschaltbildes der Maschinenanlage im Brückenbereich gehörte. Eine weitere Modernisierung ermöglichte ab 1978 den 24-stündigen wachfreien Maschinenbetrieb, wodurch die Besatzung von 35 auf 30 Personen verringert werden konnte.



MS WISMAR (2) auf Außenreede

Angaben zum Schiff:

Einschrauben-Motorfrachtschiff WISMAR (2) – Typ Afrika – Wechseldecker

Schwesterschiffe: Sonneberg, Wittenberg, Frederic Joliot-Curie, Stollberg, Fürstenberg

Bauwerft: VEB Mathias-Thesen-Werft, Wismar, Bau-Nr. 221

Klasse: DSRK A I EIS 4 – Rufzeichen: DDWQ (ab 1980 Y5CW)

Kiellegung: 02. 10. 1967 – Stapellauf: 30. 03. 1968 – Indienstellung: 07. 02. 1969

Länge über alles: 129,50 m – Breite auf Spanten: 17,30 m – Seitenhöhe Hauptdeck: 10,00 m

Tiefgang: 6,72/7,58 m

Tragfähigkeit: 5515 / 6950 tdw – Vermessung: 3918 BRT/2063 NRT – 5969 BRT/3340 NRT

Antriebsanlage: 1 Zweitakt-Kreuzkopf-Dieselmotor mit Abgasturboaufladung – MAN-MH, Typ K7Z60/105 E

Leistung: 7000 Pse – Drehzahl: 165 U/min – Dienstgeschwindigkeit: 16 kn –

Aktionsweite: 15 200 sm

Besatzung: 35 Personen + 6 Fahrgäste

Umschlagsausrüstung: 4 Laderäume, 2 Ladekühlräume, 2 Süßöltanks, 2 Weintanks, 6 Ladebäume (5t), 2 Ladebäume (10t), 4 Ladebäume (14t), 1 Schwergutbaum (50t)

Laderaumvolumen Schüttgut 9350 m³, Stückgut 8160 m²

(Ausführliche Beschreibung in der ehemaligen Zeitschrift „Seewirtschaft“ Heft 7/1969, S. 535 ff.)

MS WISMAR (2) und die Nachfolger dieser Baureihe sollten sich zunächst im UNIAFRICA-Dienst bewähren. UNIAFRICA war die Bezeichnung für United West Africa Service (UWAS) – ein Gemeinschaftsliniendienst, der am 29. Juni 1961 von der Deutschen Seereederei, Rostock und der Polska Zegluga Morska, Gdynia/ Szczecin (später Polish Ocean Lines) gegründet worden war. Für die operative Leitung der Linie unterhielt man ein gemeinsames Buchungszentrum in Szczecin. Am 1. Januar 1972 schloß sich die Estonskoe Morskoe Parachodstvo, Tallinn (später Baltic Shipping Company) als dritter Partner diesem konventionellen Gemeinschaftsliniendienst an, der seit 1. August 1973 gleichberechtigtes Mitglied der Continent West Africa Konferenz (COWAG) war.



Der Liniendienst nach Westafrika war einer der ältesten und stabilsten überseeischen Gemeinschaftsdienste der damaligen sozialistischen Reedereien und wurde am 29. Juni 1961 durch den DSR-Ankauf-Mittelfrachter MS STECKENPFERD eröffnet.

Der COWAG, als existierende Konferenz dieses Fahrtgebietes, trat die DSR schon am 1. Januar 1972 bei und war bis zur Konferenzauflösung am 31. März 1994 Mitglied.

UNIAFRICA bot zu Beginn eine Abfahrt pro Monat und wurde später auf zwei bis vier Abfahrten im Monat mit unterschiedlicher Hafenfolge verdichtet. Es entwickelte sich ein zunehmender Transitverkehr für die CSSR, BRD sowie Ungarn, Österreich, Dänemark, Belgien und Holland.

Die gesamte Linienführung ging zumeist von Tallinn, Szczecin und Rostock via Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg oder Bremen. Weiter über die Nordsee nach Antwerpen und Rotterdam. Meist wurden auch Häfen in Großbritannien angelaufen.

Dann durch den Ärmelkanal nach Dünkirchen und Rouen. Der letzte Abschnitt führte hinunter an die westafrikanische Küste zu den Häfen der Range zwischen Casablanca und Pointe Noire.

Die Anlaufländer der WISMAR (2) mit den wichtigsten Häfen sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich.

Land:	Hafen:
Ägypten	Alexandria, Port Said
Äthiopien	Assab, Djibouti
Angola	Lobito, Luanda, Mocamedes, Namibe, Porto Amboim
Algerien	Algier, Safi
BRD	Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Nordenham
Belgien	Antwerpen, Gent, Zeebrügge
Benin	Cotonou
Brasilien	Paranagua, Santos
Dänemark	Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Koege, Kopenhagen, Norresundby
Elfenbeinküste	Abidjan, San Pedro

Land:	Hafen:
Frankreich	Bordeaux, Brest, D�unkirchen, La Pallice, Lorient, Marseille, Nantes, Rouen
Gabun	Libreville, Mayumba, Nyanga, Port Gentil
Gambia	Banjul
Ghana	Takoradi, Tema
Gro�britannien	Avonmouth, Hull, Immingham, London
Guinea Bissau	Bissau
Guinea	Conakry
Jemen (VDR)	Aden
Jordanien	Akaba
Kamerun	Campo, Douala, Kribi, Lokoundje
Kapverdische Inseln	Praia, Sao Vicente
Kenia	Mombasa
Kongo (VR)	Pointe-Noire
Libanon	Beirut
Liberia	Buchanan, Monrovia
Libyen	Misurata, Tripoli
Marokko	Casablanca, Tanger
Mauretanien	Nouadibou, Nouakchott
Mocambique	Beira, Maputo, Nacala
Niederlande	Amsterdam, Emshaven, Delfzijl, Rotterdam, Vlissingen
Nigeria	Calabar, Lagos, Port Harcourt, Sapele, Warri
Polen	Swinoujscie, Szczecin
Portugal	Leixos, Lissabon, Setubal
Sao Tome und Principe	Sao Tome
Saudi Arabien	Jeddah
Schweden	Göteborg, Helsingborg, Malmö
Senegal	Dakar
Sierra Leone	Freetown
Somalia	Mogadishu
Sowjetunion	Klaipeda
Spanien	Bilbao, Ceuta, El Ferrol, Las Palmas, Pasajes, Santander, Santa Cruz de Tenerife
Sudan	Port Sudan
Tansania	Daressalam, Sansibar, Tanga
Togo	Lome
Türkei	Izmir, Mersin
Zaire	Matadi
Zypern	Larnaca
47 Länder	113 Häfen

Gewöhnlich dauerte eine Ladungs-Rundreise zweieinhalb Monate. Die Reise von Rostock nach Luanda betrug z.B. mehr als 5 300 Seemeilen.

S dgehend wurden transportiert: Maschinenerzeugnisse, technische Ausrüstungen und Anlagen, Fahrzeuge, Landmaschinen, Metalle und Halbzeuge, Schwerg ter, pharmazeutische und chemische Artikel, Düngemittel, Kühl- und Fl ssiggut, Lebensmittel sowie Konsumgüter in Kisten, Ballen, Kartons, Säcken, Fässern und Containern.

Heimkehrend waren es überwiegend Kaffee, Tee, Tabak, Konserven, Erdnüsse, Palmkerne, Ölsaaten, S   le, Weine, Schnitt- und Rundholz, Edelhölzer sowie Sisal und Baumwolle.

Aber auch zwischen den afrikanischen Häfen wurden umfangreiche Güter befördert. Besondere Erfahrungen, gepaart mit Liebe und Sorgfalt, hat die Besatzung bei zahlreichen Tiertransporten unter Beweis gestellt.

Kurze Versiegelungszeiten von Hafen zu Hafen bedingten oft zweimaligen Lade-/Löschbetrieb am Tag. In tropischen Zonen, bei durchschnittlich 35 bis 40 Grad Hitze und 90 Prozent Luft-

feuchtigkeit, verlangte das den Besatzungen allerhand ab. Einsätze von 15 – 18 Stunden hintereinander unter diesen Bedingungen, führten oft bis zur Grenze der physischen Belastbarkeit. Jedoch mußten sich alle dem Gebot zur absoluten Fahrplantreue, Qualität und Zuverlässigkeit unterordnen. Außerdem halfen DSR-Seeleute, wo immer es notwendig und möglich war. Besonders bei Solidaritätsreisen war Selbstentladung erforderlich.

Vielleitige Probleme entstanden immer beim Laden, Transportieren und Löschen der Schwergutkollis. Manche erreichten Längen von 35 Metern und ein Gewicht von 40 Tonnen. Das erforderte oft den Abbau der Wanten des Großmastes. Zur Arbeit mit dem Schwergutgeschirr mußten dann Hilfswanten gesetzt werden. Erhebliche Lasch- und Entlascharbeiten sowie Zurren gehörten zum Tagesablauf. Ebenso erforderte der öftere Umschlag auf Reedeplätzen eine Umstellung der Geschirrfahrweise. Die Ladung ging von Bord zuerst auf Leichter oder Brandungsboote und dann an Land bzw. umgekehrt.

Edelhölzer kamen auf Außenreede der Häfen bzw. von Ladeplätzen an Flüssen in die Ladeluken. Dazu lief die WISMAR (2) teilweise bis zu 80 km in das Landesinnere. Bevorzugte Holzarten waren Limba, Okume, Redwood-Arten und Mahagoni. Die Verladung erfolgte immer vom Wasser aus und mußte von einheimischen Spezialisten dirigiert werden. Besonders die mächtigen Mahagoni-Stämme hatten es in sich. Bei 9 m Länge und 2 m Durchmesser wogen sie teilweise bis zu 25 Tonnen.

15 Anlaufhäfen auf einer Reise waren keine Seltenheit. Führt sie nach Angola, ergaben sich meist 82 Tage, wenn keine überlangen Reedezeiten zu Buche standen. Die erforderlichen Wartungsarbeiten wie z.B. Entrostung und Konservierung konnten nur auf See durchgeführt werden. Die Besatzung war auch immer bestrebt eigene Ideen für Neuerungen umzusetzen. So kam es z.B. 1980 zum Umbau der drei Passagierkammern zur Verbesserung der Wohnbedingungen für fünf Besatzungsmitglieder. 1988 erfolgte die Umrüstung von zwei Hilfsdieseln auf andere Kolben, zwecks Senkung des Wartungsaufwandes und Schmierölverbrauches.

Was nahm das Schiff für eine Westafrika-Rundreise in Rostock an Bord?

Zum Beispiel: 900 t Treibstoff, davon 650 t Schweröl, 300 t Gesamtausrüstung, darunter 7000 m Draht-, Dederon- u.a. Tauwerk, 1500 kg Farbe, 230 Seekarten, 1000 Schachteln Streichhölzer, 170 Bettbezüge, 170 Bettlaken, 120 Tischtücher, 560 Handtücher, 1000 kg Fleisch, 400 kg Wurst, 3600 Eier, 540 Liter Milch, 1500 kg Kartoffeln, 135 kg Butter, 350 kg Weizenmehl, 480 Kästen Bier, 350 Kästen alkoholfreie Getränke, 20 Spielfilme (16 mm Kopien), 150 Bücher und 90 Videokassetten.

Die WISMAR (2) fuhr überwiegend im Westafrika-Liniendienst. Einige Reisen führten aber auch über das Mittelmeer nach Ostafrika und die weiteste Reise ging sogar nach Südamerika. Von den über 20 Kapitänen die das Schiff in all den Jahren führten, muß einer unbedingt erwähnt werden: Wolf-Peter Zimmer.

Er fuhr das Schiff 17 Jahre lang sicher durch die Meere und vorbei an den Klippen. Allein 57 Reisen gehen auf sein persönliches Konto. Zu Beginn war er gerade einmal 30 Jahre alt. Das war keine Ausnahme, denn an Bord befand sich schon immer eine sehr junge Besatzung. Zwei Drittel der Besatzung war stets unter 30 Jahre. Nicht umsonst trug die WISMAR (2) schon ab 1970 den Titel „Jugendschiff“. Dennoch entwickelte sich eine Stammbesatzung mit etwas älteren Kollegen.

Von 1973 bis 1974 (1Jahr) fuhr die WISMAR (2) im Rahmen eines Experimentes zwecks künftiger Besatzungsreduzierung mit 26 Besatzungsmitgliedern. Diese hatten die umfangrei-

chen Transportaufträge ohne Abstriche zu erfüllen. Es erwies sich als eine schwere Aufgabe. Eine Wiederholung fand nicht statt. In den letzten Jahren ergab sich ein sehr angespannter Wachdienst durch enorme Zunahme der Piraterie und dem Zustieg „blinder Passagiere“ an der westafrikanischen Küste.

Die gesamte Besatzung zeigte eine enorme Lern-, und Leistungsbereitschaft. Das kam in vielen theoretischen und praktischen Anforderungen zum Ausdruck. Es begann 1969 mit der vollen Beherrschung des teilautomatisierten Schiffsbetriebes und endete 1989 mit der Wirksamkeit des Ablösesystems der Besatzung. Nach vielseitigen organisatorischen Vorbereitungen übernahm am 17. Februar 1989 in Nordenham/BRD die Ablöserbesatzung WAK II erstmals das Schiff für eine Rundreise nach Westafrika.

Der Schriftzug UNIAFRICA an der Bordwand war in den Haupthäfen Westafrikas ein Begriff für Qualität geworden. Das Auftreten der Besatzungen sowie die Zuverlässigkeit und Fahrplanteure genoss in internationalen Schifffahrtskreisen einen guten Ruf und galt als beispielhaft.

Neben devisenwirtschaftlicher Rentabilität durch Fahrten für westeuropäische und afrikanische Auftraggeber hatten auch die Realisierung von RGW-Außenhandelstransporten, die Übernahme von Transitladungen für andere Länder und nicht zuletzt die solidarische und ökonomische Unterstützung afrikanischer Entwicklungsländer ihren Stellenwert. In verschiedenen westafrikanischen Ländern waren DSR-Schiffe überhaupt die ersten Sendboten der damaligen DDR. Die Präsenz unserer Schiffe trug wesentlich zur Entwicklung der jungen Nationalstaaten bei.

Das beständig gute Zusammenspiel von Technik, Schiffsführung, Besatzung und Reederei garantierte diese Erfolge.

MS WISMAR (2) und ihre Schwesterschiffe liefen ohne große Ausfälle durch technische Mängel oder Havarien wie ein Uhrwerk zwischen Europa und dem afrikanischen Kontinent und haben sich bezahlt gemacht. Mit über 20 Dienstjahren war jedoch der physisch-moralische Verschleiß eingetreten, weswegen die Aussonderung vorgemerkt war.

Mit zwei Vorkommnissen ist die WISMAR (2) in die Akten der Seekammer der DDR eingegangen. Die Nummer 41/75 verhandelt eine Kollision am 31. 08. 1975 mit dem MS SANTA MARIA im Nord-Ostsee-Kanal, Zufahrt Brunsbüttel, südwestlich Mole III. Die Nummer 25/78 verhandelt eine Kollision am 09. 12. 1977 mit dem Torfeuer 5 des Seehafen Rostock.

Noch wenige Tage vor dem Verkauf im November 1991 kam die WISMAR (2) als „Filmkulisse“ in den Blickpunkt. Die Warnemünder Werft, wo sie zuletzt lag, war Schauplatz zu einem mehrteiligen Fernsehfilm der Bavaria Film GmbH. Gedreht wurde für den Westdeutschen- und Süddeutschen Rundfunk und dem italienischen Fernsehen. Für eine Szene die in Frankreich spielt, erhielt die WISMAR (2) den Namen „Kompasse“. Gedreht wurde bis zum 8. November 1991.

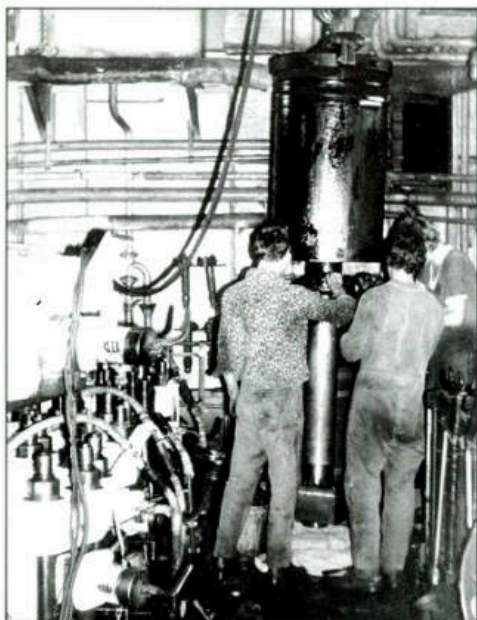
Kurzer Lebenslauf der WISMAR (2) nach der Indienststellung:

01. 01. 1974 übertragen auf den VEB Deutfracht/Seereederei, Rostock. 18. 06. 1990 übertragen auf die Deutsche Seereederei Rostock GmbH, Rostock. 14. 11. 1991 verkauft und in Rostock als SHEN DA an Shenzen Daxi Marine Shipping Co. Ltd., Shanghai (CHN) Mgrs. Shenzhen Shipping Co., übergeben 03. 12. 1996 an Calcutta zum Abbruch.

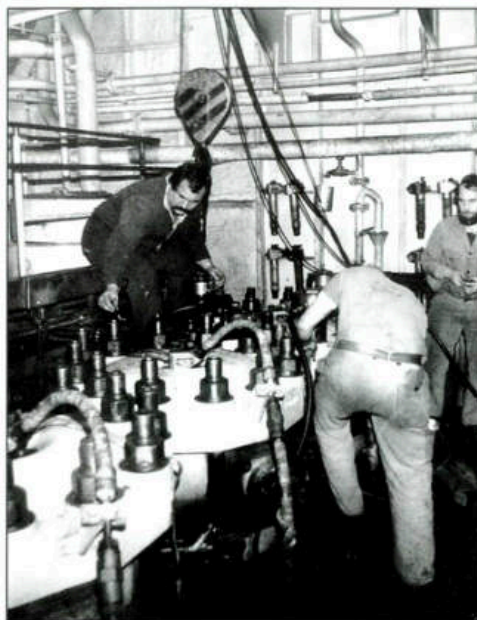
Zunehmend kamen ab 1989 in der Westafrikafahrt neue Schiffe der Typen Poseidon, Neptun und VCS 420 zum Einsatz. Der Gemeinschaftsliniendienst sah sich im wachsenden Maße vor die Notwendigkeit gestellt, den Containertransport zu forcieren.

Die Ost- und Westafrikafahrt der DSR GmbH erfuhr seit 1990 wesentliche Veränderungen in

der Linienorganisation. Wer von den ehemaligen Stammfahrern der „Afrikaner“ wieder einen festen Platz auf einem der Nachfolgeschiffe gefunden hatte, behielt seine Erinnerungen, konnte aber auch wertvolle Erfahrungen in das Neue einbringen.



Das maschinentechnische Personal beim Kolbenziehen



Ingenieur und „Assi“ an der Zylinderkopfstation

Aus dem Tagebuch des Matrosenlehrlings Hartmut Kaiser, geführt 1977 während seiner ersten Reise mit MS WISMAR (2):

„Wir Lehrlinge haben uns alle allmählich auf der „WISMAR“ eingewöhnt. Dem einen fällt es leichter, dem anderen schwerer. Ich war während des Seetörns Wachgänger. Das hat mir großen Spaß gemacht.

★

Jetzt sind wir in Mogadishu (VR Somalia), Reedehafen. Hier ist eine FDJ-Gruppe aus unserer Republik. Die Jungs helfen beim Aufbau des Landes, alles duftete Kumpel. Haben gegen sie Fußball gespielt, torlos 0:0. Danach gab's Kaffee und Kuchen. Ist wieder einmal richtig schön, mit anderen DDR-Leuten plaudern zu können. Heute waren die Jungs an Bord. Wir haben gemeinsam einen gebrannt.

★

Gestern war übrigens der 11. 11. Da war an Bord toll was los. Am Abend fand eine schöne Fete statt. Es herrschte Kostümzwang. Ich bin als Frau gegangen. Hat voll eingeschlagen. Jetzt sind wir endlich dabei die Außenhaut zu malern. Macht richtig Spaß, auf der Stellage außenbords den Pinsel zu schwingen. Vier Mann sind dabei in den Bach gefallen. Auch ich war dabei.

★

Unsere beiden Stewardessen wollen am Sonnabend ihre Kammern malern. Mit den Matrosen haben sie es sich wohl schon ein bißchen verdorben. Ich werde dafür den beiden Mädchen helfen. Sollen die Leute an Bord darüber reden. Es ist mir egal. Ich mache es ja nur aus Kollegialität.

Gestern waren wir Tauchen. Das war ein Ding. Saßen wir doch mit unserem Speedboot total auf einem Korallenriff auf. Alle mußten aussteigen und schieben. Unter Wasser war die Sicht einwandfrei. Schade, daß ich nicht fotografieren konnte.

*

Heute hat Erich (ein älterer Lehrling) seine Nachprüfung. Ab 1. Dezember fährt er als Matrose. Die Prüfungskommission hat ihn ganz schön ausgefragt. Na ja, mit ein bißchen Köpfchen schaffe auch ich das. Da Stanjek und ich mit „Backe“ (Matrose) zusammenarbeiten, lernen wir vieles schneller als die anderen an Deck. Ab und zu dürfen wir schon die Luken auf- und zufahren. Ich hoffe, daß wir auch bald ans Ladegeschirr herangelassen werden. Übrigens habe ich einen Bootsläufer gespleißt. Dafür hat mich unser Kabelgeist gelobt und mir eine 2 gegeben, was mich toll gefreut hat.

*

Heute hat die neue Woche nun angefangen. Aber eigentlich spielt das an Bord keine Rolle, denn hier gibt es nicht vom Freitagabend bis zum Montagmorgen frei. Bei uns wird jeden Tag gearbeitet, auch donnerstags, am Seemannssonntag und sonntags.

*

Gestern fand unser Sportfest statt. Mir tun heute noch alle Knochen weh. Beim Tauziehen hat Deck gegen Maschine verloren. Am Abend war Sportlerball. Wir Lehrlinge „durften“ um 22.00 Uhr abtreten. In einigen Lehrlingskammern ließ die Ordnung zu wünschen übrig.

*

Am Sonntag waren wir wieder Tauchen. Die Korallen sollen im Solidaritätsbasar verkauft werden. Voß, Kukuk und ich haben nach dem Tauchen bis 22.00 Uhr die Dinger gereinigt. Danach haben wir noch paar Bier getrunken. Ich glaube, ich habe erst um 3.00 Uhr die Messe in Richtung Koje verlassen. Wenn das die Führung mitkriegte....

*

Wir haben inzwischen wieder ein paarmal den Dampfer verholt. Jetzt liegen wir endlich an der richtigen Pier. Ich glaube, am Montag können wir von hier abdampfen. Luke IV ist bereits voll.

*

Wer will zur Hochseeschifffahrt?

Für die Besetzung unserer Passagier- und Frachtschiffe werden noch weibliche und männliche Besatzungsmitglieder benötigt. Bei der Auswahl der Bewerber wird folgendes berücksichtigt:

abgeschlossene Berufsausbildung
hervorragende Arbeitsdisziplin im Betrieb bzw. bei der NVA
aktive gesellschaftliche Arbeit und der Wunsch, eine mehrjährige Tätigkeit in der Hochseeschifffahrt auszuüben

Für folgende Tätigkeiten an Bord werden noch Bewerbungen aufgenommen:

- **Bäcker** ● **Konditor** (für den Einsatz als Schiffsbäcker) ● **Koch**
- **Stewardeß bzw. Steward** (nur bei Facharbeiterabschluß Kellner)
- **als Stewardhelfer, Kochshelfer und Kabinenstewardeß** (nur weiblich) kann ein Einsatz erfolgen, wenn bereits Erfahrungen auf dem Gebiet der Gastronomie vorhanden sind.
- **Decksmann** (zur Ausbildung zum Vollmatrosen — Mindestabschluß 10. Klasse der polytechnischen Oberschule)
- **Funker** (Voraussetzung Abitur und elektrotechn. Beruf)

weibliche
und
männliche
Bewerber

Es bestehen gute Entwicklungsmöglichkeiten.

In der Bewerbung sind anzugeben:

der jetzige Betrieb und der vorhergehende Betrieb

In beiden Fällen mit konkreter Beschäftigungsdauer der ausgeübten Tätigkeit, Abschluß in welchem Beruf.

Angehörige der NVA und Lehrlinge bewerben sich etwa fünf bis sechs Monate vor dem ehrenvollen Ausscheiden aus der NVA bzw. vor Lehrende.

Der Bewerbung ist ein ausführlicher Lebenslauf, der auch die berufliche und gesellschaftliche Entwicklung enthalten muß, beizufügen.

Sprechzeiten für persönliche Rückfragen: Dienstag und Freitag von 9.00—11.30 Uhr und 13.00—15.30 Uhr

Bewerbungen sind zu richten an:

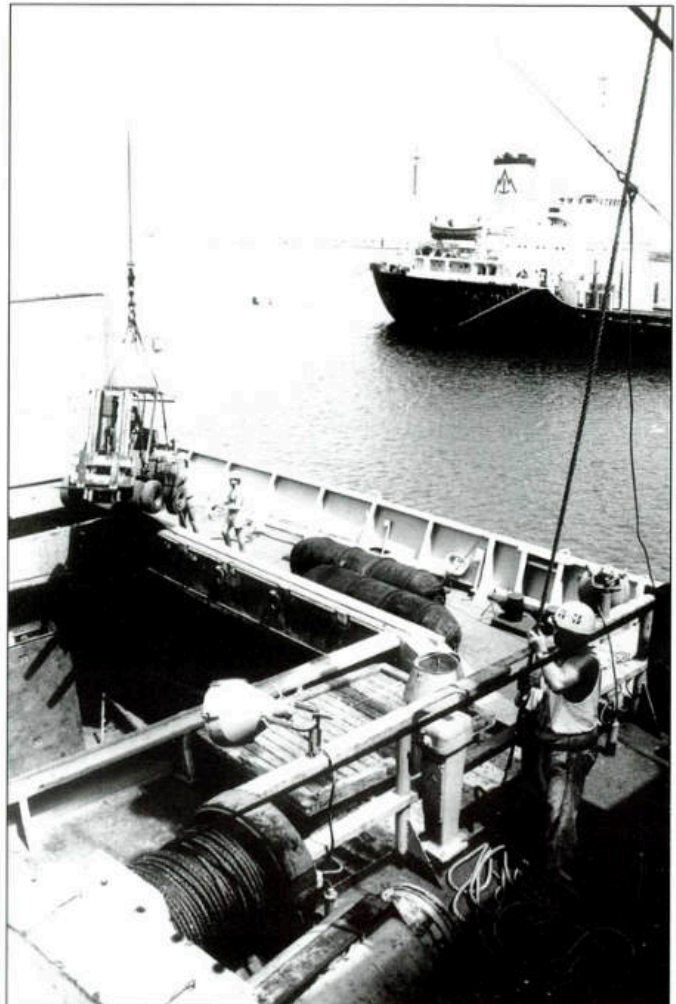
VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI

Einstellungsbüro

25 ROSTOCK Postfach 188

Gestern war Weihnachtsabend. Im vorderen Großmast wurde ein Weihnachtsbaum mit elektrischen Kerzen gesetzt. Die beiden anderen Bäume standen in der Mannschafts- und in der Offiziers-Messe. Zum Abendbrot gab es wie zu Hause Kartoffelsalat und Wiener Würstchen. Um 19.30 Uhr war dann in der O-Messe Bescherung. Jeder bekam einen wunderschönen bunten Teller mit einem Schokoladenweihnachtsmann, zwei Päckchen Zigaretten, Nüssen, einer Apfelsine, zwei Äpfeln, einer Packung Keks, einer Schachtel Datteln und einer Tüte Bonbons. Dazu erhielt jedes Besatzungsmitglied ein Bild von der WISMAR sowie ein kleines Präsent. Der Kapitän hat eine schöne Rede gehalten. Danach mußte ich schon zur Wache abtreten. Die anderen haben schön weitergefeiert. Telegramme aus der Heimat wurden uns zur Brücke hochgebracht. Auch für mich war eins dabei. Es lautete: *„Für Sie liegt leider noch kein Festtelegramm vor. Ein frohes und gesundes Weihnachtsfest wünscht Ihnen die Besatzung MS WISMAR“*.

Ich wußte nicht, ob ich Lachen oder Heulen sollte. Für einen Moment hatte ich total die Schnauze voll. Wer weiß, dachte ich, was da zu Hause wieder los ist. Wenn die nicht mal ihrem Sohn und Freund ein Telegramm schicken können, können sie einem leid tun. Und dann soll ich noch viel schreiben. Na ja, bald sind wir in Rostock, dann wird sich alles aufklären.“ (NBI 26/77)



Lösch- und Ladebetrieb
in Takoradi/Ghana

Das „Kielschwein“ und der Herr aus Österreich

Auf einer Rundreise des Fracht- und Passagierschiffes F. FREILIGRATH war u.a. auch ein älterer Herr aus Österreich an Bord, der klein und schwächling von Statur war und ansonsten ein Österreicher, wie man sich ihn im Allgemeinen so vorstellt.

Diesem Herrn wurde zugetragen, daß sich ein Kielschwein an Bord befände. Neugierig wie er nun einmal war, löcherte er die Besatzung täglich damit, daß er das Kielschwein sehen möchte. Da gab es für uns „Eingeweihte“ ein Problem zu lösen, denn Passagiere sind nun einmal die Könige und ihre Wünsche müssen erfüllt werden.

Also – ein Schwein muß her – auch wenn das Schiff auf hoher See ist. Nun begannen die Vorbereitungen. Dank kreativer Mitarbeit von seiten mehrerer Besatzungsmitglieder ging das Werk voran. Als „Schweinestall“ wurde das Ende des Wellentunnels hinter dem letzten Wellenlager und unter der Stevenrohrstopfbuchse auskoren. Ein Holzgatter wurde gezimmert und schon war der Stall so gut wie fertig.

Nun fehlte nur noch das Schwein. Der Bootsmann hatte dafür die richtige Figur – klein und stämmig – also überzeugte man ihn als Schwein zu fungieren.

Der „Herr“ wurde nun auf seinen Auftritt als Schweinebesichtiger vorbereitet. Er bekam einen grauen Kittel angezogen, der ihm allerdings reichlich groß war, denn er gehörte einem 2½ Zentnermann, dem Obersteward. Da er auf dem Weg zum Schwein auch einen Maschinenraum passieren mußte, bekam er vorschriftsmäßig einen Arbeitsschutz-Helm aufgesetzt.

Ihm wurde nun die große Ehre zu teil, daß Schwein füttern zu dürfen. Dazu erhielt er einen mit Abfällen gefüllten Wassereimer. So ausgestattet ging die Prozedur dann endlich los.

Steile Niedergänge, große Wärme und der dem Maschinenraum arteigene Geruch nach Brennstoffen, waren die ersten zu überwindenden Hürden auf dem Weg zum Schwein.

Wo dann auch noch die Alarmsirene mit einem ohrenbetäubenden Krach losging als der „Herr“ mitten auf dem Niedergang war (natürlich von gehässiger Hand gestartet), war die Katastrophe nahe. Späterhin wurde mir berichtet, daß der „feine Herr“ nicht mehr ganz so fein roch, da er sich vor Schreck in die Hose gemacht hatte. Da ich diesen Fakt nicht persönlich überprüft habe – keine Wahrheitsgarantie.

Nun endlich war der Weg zum Schwein frei. Im Wellentunnel war es sehr dunkel, weil böse Buben natürlich die Lichtstärke drastisch reduziert hatten.

In der Zwischenzeit hatte sich das „Kielschwein“ über den Notausstieg an seinen Arbeitsplatz begeben und gab dort sehr gekonnt schweinehafte Grunzlaute von sich. Da ein Lichtstrahl seinen nackten Rücken traf, sah alles so richtig schweinchen-rosa aus und der „Herr“ schüttelte zufrieden das mitgebrachte Futter dem Schwein zum Fraße hin, was dieses erregt grunzend entgegennahm.

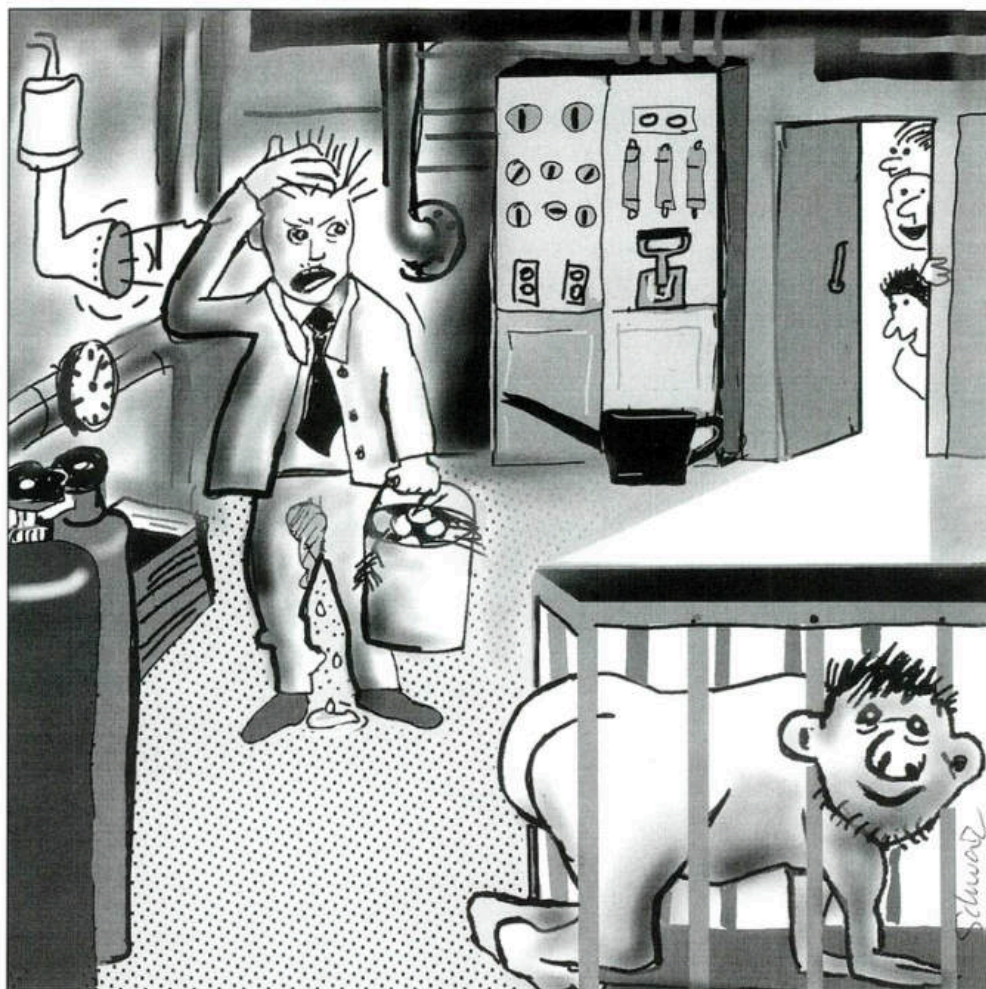
Die Freude war für alle Beteiligten groß. Der Passagier hatte glaubhaft das Schwein gesehen (I hob's g'sehn ...). Die Eingeweihten hatten einen Höllenspaß, nur das „Schwein“ roch übel und hatte damit zu tun den Gestank wieder zu beseitigen.

Als alle dachten, daß die Geschichte nunmehr beendet sei, hatte man sich geirrt. Der „feine alte Herr“ erzählte nämlich sein Erlebnis dem für diese Reise angeheuerten Schiffsarzt, der noch älter als der „feine alte Herr“ war so glaubwürdig, daß dieser zum Kapitän ging und diesen daraufhin zur Rede stellte, daß doch lebende Tiere an Bord von DSR-Schiffen nicht erlaubt waren.

Der in den Spaß nicht eingeweihte Kapitän hielt erst einmal Rücksprache und versuchte dann den Doktor den Spaß zu erklären. Dieser jedoch schenkte den Worten des Kapitäns keinen Glauben. Eine Einladung zur Ortsbesichtigung lehnte er mit der Begründung ab, daß er

sowieso betrogen würde. Er meinte, wenn er in den Wellentunnel geht, hat man das Schwein zwischenzeitlich in das Kabelgatt gebracht oder umgekehrt.

Erwiesenermaßen waren der Kapitän und der Doktor bis zum Reiseende noch immer keine guten Freunde. Ob Doktor und Passagier jemals die Wahrheit erfahren bzw. geglaubt haben ist nicht erwiesen, denn beide Herren stiegen nach der Reise ab und wurden nicht wieder gesehen.



Unterwegs auf Kühlschiffen mit unterschiedlicher Ladung

Die gesamte DDR-Kühlschiff-Flotte war bekanntermaßen seit den 70er Jahren vorwiegend im Zitrustransport zwischen Rostock und Kuba eingesetzt. Zum Zitrustransport zählten Orangen, Grapefruit und Limetten. In Kuba wurden ebenfalls noch relativ geringe Mengen an Tomaten, Paprika, Kartoffeln und Juice in Dosen geladen. Bis auf die Kartoffeln war alles Ladegut in der Anfangszeit Kartonware. Die Kartons mußten einzeln in den Ladedecks gestaut werden. Alle dafür eingesetzten Kühlschiffe waren auch für diese Art Ladungstransport vorgesehen.

Von Rostock nach Kuba versegelten wir zumeist in Ballast, da mit normalen Fracht- und Ro-Ro-Schiffen ein Liniendienst bestand. Dieser hatte betreffs Ladungsaufkommen zu bestimmten Zeiten selbst Sorgen mit der Auslastung.

In Einzelfällen hatten wir auslaufend Saatkartoffeln und Sprengschnüre (Gefahrguttransport) in den Laderäumen der Kühlschiffe.

Seit auch Kuba versuchte, palettierte Ladung zu verschiffen, begann eine harte Zeit für die Besatzungen. Eine ordentliche Fruchtkontrolle vor dem Laden war kaum möglich. Die Laderäume, besonders bei den Klippertypen, waren auf Grund ihrer Form und Abmessungen nicht für Paletten geeignet. So wurden dann im Schiff Paletten wieder abgeladen und mit diesen Kartons, die in den schmaleren Laderäumen stehenden Paletten eingestaut. Das geschah zur Ladungssicherung und Ausnutzung des ansonsten unverwertbar hohen Freiraumes. Andererseits führte es natürlich wieder zu Schwierigkeiten mit dem Ablader, den Zollbehörden, welche die Zählung vor dem Schiff innehatten und dem Empfänger. In den Papieren war nämlich die Palettenanzahl mit den darauf befindlichen Kartons angegeben. Durch das Abstauen stimmte natürlich die Palettenanzahl nicht mehr. Im Löschhafen mußten also zusätzliche Hafenarbeiter und Paletten bereitgestellt werden. Im Rückwärtsgang kamen die Kartons wieder auf die Paletten und eine ordentliche Zählung konnte erfolgen. Diese Verfahrensweise führte zu hohen zusätzlichen Kosten.

Auf den Schiffen selbst entstanden starke Beschädigungen an den Grätings durch die eingesetzten Gabelstapler, welche meist das für die Grätings zulässige Gewicht überschritten. Da halfen auch ausgelegte Stahlplatten und Bretter wenig. Die Besatzung hatte anschließend auf der Ballastreise vollauf zu tun, die Räume wieder ladeklar zu machen und die Grätings zu reparieren. Dabei war viel Erfinderreichtum und oft auch etwas Flickschusterei gefordert. An dieser Stelle ist es an der Zeit, vor den Besatzungen für ihre aufopferungsvolle und oft auch gefährliche Arbeit in den Laderäumen den Hut zu ziehen.

Meist standen nicht genügend Ersatzgrätings oder die dafür benötigten Spezialsper Holzplatten aus dem damaligen kapitalistischen Ausland zur Verfügung. In diesen Fällen mußte improvisiert werden, aber auch die Sicherheit gewährleistet sein. Es drückte auch immer die Zeit und damit lag natürlich bei der Ballastfahrt auf den Schiffen eine gewaltige Arbeit an.

Die beiden Schwesterschiffe THEODOR STORM und THEODOR FONTANE hatten nicht einmal Warehouse-Grätings, sondern Alu-Grätings. Deren Zustand war seit der Indienststellung 1966 natürlich auch dementsprechend. Es war also immer die gesamte Besatzung auf irgendeine Weise zur Herstellung der Ladebereitschaft gefragt, wobei der normale Dienst- und Wartungsbetrieb ja auch weiterlaufen mußte. Die Vorurteile mit den „weißen Schwänen“ und andere Stichel- bzw. Reizworte können also ruhig in die Seekiste gepackt werden.

Eine weitere, ungern geladene Fracht waren die Faßladungen mit Fruchtkonzentrat (Frocon) in unterschiedlichen Abmessungen. Es mußten große Mengen Stauholz, welches gerade erst von sowjetischen Schiffen als Bretter gelöscht worden war, geordert werden, um ein

dichtes Garnier in den Laderäumen zu legen. Andere Bretter wurden zwischen die Fässer gepackt, damit sie sich bei Seegang nicht gegenseitig beschädigten. Obenauf kam nochmals Garnier, welches mit Stahlseilen und Netzbrocken überspannt wurde.

Es verblieb dann immer noch ein großer Freiraum, der auf Grund des Gewichtes der Fässer nicht genutzt werden konnte. Die 200-Liter-Fässer wurden z.B. nur in einer Lage gestaut.

Oft gab es Unstimmigkeiten mit den Lieferscheinen und Gewichten. Wenn die Lieferfabriken keine großen Fässer mehr hatten, erfolgte die Abfüllung eben einfach in kleine 50-Liter-Fässer. Die Beladung mit Konzentrat erfolgte meist in der Nacht. Die Ladung kam aus den Kühlhäusern und durfte nicht der prallen Sonne ausgesetzt werden. Da die an Bord genommenen Fässer nur vom kubanischen Zoll nach den mitgebrachten Lieferscheinen gezählt wurden, mußten aus schlechter Erfahrung heraus von den Wachoffizieren Doppelwachen gegangen werden. Einer zählte dabei an Land genau mit und strich die von Bord gehievten Fässer ab, was der Zoll nicht tat und auch nicht zur Kenntnis nahm, denn seine Zählung stimmte und damit basta. In den Luken kontrollierte die Raumwache alle Fässer auf Beschädigung. Oftmals waren lecke Tromps darunter, die für große Verschmutzungen mit ihrem dickflüssigen Sirup sorgten. Es fanden sich mitunter auch total leere Fässer, die natürlich zurückgewiesen wurden.

Bei Unstimmigkeiten kam es zu großen Nachzählaktionen. Trotzdem blieben die Ladungspapiere auf die vom Zoll gezählten Mengen ausgestellt. Schiffsseits wurden zwar entsprechende Remarks gezeichnet, trotzdem ist es vorgekommen, daß ich nach Wochen im Heimaturlaub Stellungnahme wegen angeblich 8 fehlenden großen Fässern schreiben mußte, obwohl bereits beim Ladebericht auf die vorgenannten Probleme hingewiesen wurde. So war es für alle dann immer eine Wohltat, wenn wieder einmal das Reiseziel Puerto Bolivar oder Gujaquil für eine Bananenreise anlag. Die Laderäume konnten bis zum Erreichen des Panama-Kanals in Ruhe gereinigt und in ladebereiten Zustand versetzt werden. Alle Räume wurden desinfiziert und laut Order vorgekühlt. Nach der Panama-Kanal-Passage gab es noch ca. einen Tag Streß mit der Diebstahlsicherung. Alles was nicht niet- und nagelfest, bzw. verschweißt war, mußte diebstahlsicher untergebracht werden.

Die gesamte Boots-ausrüstung wurde ebenso wie alle Feuerlöschkästen total ausgeräumt und verstaut. Im Notfall mußte man natürlich wieder schnell an die Feuerlöscheinrichtung kommen. Dafür gab es extra ausgehangene Lagepläne und Belehrungen für die Besatzung. Trotz Doppelwachen und elektrischen Einbruchsicherungen gab es immer wieder Verluste. Teilweise konnten die Sachen entweder in Bolivar selbst oder auf dem Markt in Machalla wieder erworben werden. Obwohl die Liegezeiten relativ kurz waren, nutzten wir die Landgangsmöglichkeiten. Auf Vorschlag der örtlichen Agenturen war es ratsam immer in kleinen Gruppen zu gehen, da es bei Tag und in den Abendstunden verschiedentlich zu körperlichen Überfällen gekommen war. Unsererseits unterblieben bei dem Anblick der Schuß- und Stichwaffen alle Ramboversuche. Zum Glück blieb es meist nur bei materiellen Schäden unsererseits. Sie beliefen sich auf Brieftaschen, Fotoapparate, Uhren, Schmuck und Textilien. Bei anderen Schiffsbesatzungen ist es auch zu körperlichen Schäden gekommen.

Zum Laden und Stauen der Kartons gab es eigentlich nur positive Eindrücke. Nach dem Öffnen der Seitenpforten kam als erstes eine Zimmereigang. Diese verlegte die Stege (schmale Planken mit quer genagelten Leisten = Hühnerleiter) von Land zur Seitenpforte und im Schiff selbst bis in die untersten Laderäume. Solange Ladung vorhanden war, liefen die Träger mit je zwei Kartons auf den Schultern im Laufschrift in das entsprechende Deck. Dabei wurden sie durch ständige Piffe von den Aufpassern angespornt. Im Schiff selbst stauten eingesetzte Stauer auf exzellente Weise. Aber auch hier mußte Raumwache gegangen werden um das Rauchverbot durchzusetzen und Verschmutzungen oder Diebstähle zu verhindern.

Interessant war in diesem Land die Kontrolle der Bananen. Sogenannte staatliche Kontrol-



leure nahmen nach der Anlieferung die Lieferpapiere der LKW-Fahrer entgegen und mit der anderen Hand eine Geldrolle. Dabei war ein geübter Blick zu erkennen. Mit dieser Handlung entschied sich bereits ob die Ware exporttauglich war.

Die LKW's kamen überwiegend von kleineren Plantagen oder Gemeinschaften. War die Geldrolle zu klein, wurden bei diesem Fahrer die Kartons gewogen, ausgeschüttet und nach nicht normgerechten Früchten gesucht und natürlich immer gefunden. In solchen Fällen durfte

der Fahrer seine ganze Fracht auf die Pier schütten und wieder abfahren. Ab Mitte der 80er Jahre durfte er wenigstens nach dem Ausschütten die leeren Kartons wieder mitnehmen, weil mittlerweile der leere Karton mehr kostete als der gesamte Inhalt.



So lagen dann vor jeder Seitenpforte riesige Haufen angeblich „transport-untauglicher Früchte“ wie mir ein grienender staatlicher Kontrolleur mitteilte. Nur noch tauglich als Viehfutter, für den Binnenmarkt, oder um von Bulldozern in das Meer geschoben zu werden.

Bei der hohen Arbeitslosigkeit in Ecuador standen natürlich viele Arbeiter bereit, so daß das Beladen bei genügender Anlieferung zügig vorangehen konnte. Die kürzeste Liegezeit betrug bei uns 24 Stunden. In dieser Zeit wurden 150 000 Kartons geladen.

Statt über die Seitenpforten lud man in wenigen Fällen auch über sogenannte Elevatoren. Dazu war ein zeitaufwendiger und umständlicher Auf- und Abbau notwendig. Hinzu kamen noch unbeabsichtigte Stopps durch Anlagenausfall. So griff man lieber auf die Handarbeit zurück und kam am Ende noch billiger davon.

Sobald ein Deck geschlossen war, wurde mit der Kühlung entsprechend des übergebenen Temperaturbriefes begonnen. Auf der Überfahrt erfolgten die notwendigen Ladungskontrollen, wie z.B. Pulpmessungen, CO₂- und Luftfeuchtigkeitsregulierungen, Erfassen der Einblase- und Rücklufttemperaturen sowie eventuelles Abtauen in den Lüfterräumen.

Problematisch war im Winter das Löschen in Rostock, wenn gleich in vorgeheizte Kühlwaggons geladen werden sollte. Bei tiefen Temperaturen mußten die Luken laufend wieder geschlossen und aufgeheizt werden. Oftmals standen beladene Paletten längere Zeit ungeschützt auf der Pier, bevor sie in Waggons verladen wurden. Die Schäden an den Bananen stellten sich erst in den Reifehallen heraus.

Mit der THEODOR FONTANE fuhren wir auch gänzlich andere Einsätze. Aus Lerwick an der Ostküste von Schottland erfolgte der Abtransport von Frostfisch, welcher von dort an im Hafen liegende DDR-Fischer übergeben wurde. Einsatz als Kühlager für das Fischkombinat Rostock. Der Fisch wurde vor Anker liegend binnen 7 Tagen nordwestlich von Dranske von

DDR-Fischern übergeben. Vom 19. Mai 1985 bis 10. Juli 1985 lag das Schiff dann als „Kühllager“ im Hafen von Rostock-Marienehe. Diese Zeit war geruhsam und konnte von der Besatzung zur Urlaubsabteilung und Erholung gut genutzt werden. Leider wurden auch einige Besatzungsmitglieder durch die Abteilung Arbeitskräfte lenkung anderen Schiffen zugeteilt, so daß der Durchlauf an Aushilfskräften relativ hoch war.

Eine weitere Besonderheit war die sogenannte „Schweinefahrt“ 1983. Kurz vor den Olympischen Sommerspielen in Moskau, war es auf Grund der wahrscheinlich angespannten Versorgungslage, zu einem Vertrag zur Lieferung von gefrosteten Schweinehälften aus der DDR in die Sowjetunion gekommen. Das dafür auserkorene Kühlschiff HEINRICH HEINE (2) zählte zwar noch zu den Neueren, hatte aber doch schon einige Jahre auf dem Buckel.

Es mußten von uns an Bord des Schiffes gewisse Arbeiten und Maßnahmen durchgeführt werden, um diese Art Tiefkühlladung ordentlich transportieren zu können. Vor jeder neuen Beladung erfolgte eine gründliche Prüfung durch die Veterinärinspektion und eine ordentliche Vorkühlung aller Laderäume kam in Gang. Angeliefert wurden die Schweinehälften mittels Kühl-LKW aus Schlachthäusern der gesamten Republik. Es kam zur sofortigen Verladung in das Schiff. Das Fleisch war teilweise in Tücher oder Papier geschlagen, kam aber auch total ohne Verpackung und wurde in sogenannten Fleischwannen an Bord gehievt und in den Räumen gestapelt.

Beim Laden und Löschen war eine ständige Temperaturkontrolle von Nöten. Herrschte Sonnenschein, mußten die Luken häufig gewechselt und wieder heruntergekühlt werden. Zu nennenswerten Störungen beim Laden im Überseehafen Rostock kam es nur, wenn angekündigte Kühltrucks auf der Autobahn in Staus gerieten oder Panne hatten.

Beim Löschen im damaligen Leningrad oder Riga mußte allerdings verstärkt Raumwache gegangen werden. Die Hafenarbeiter rückten mit Sägen, Beilen und Messern bewaffnet an, um sich einen Anteil an Eisbeinen und Schweinsköpfen zu sichern. Trotz allem Verständnisses der Besatzung mußte doch versucht werden, dieses zu verhindern. Manchmal kam es zu unschönen Szenen an Bord und an Land. Es wurde mit allen Mitteln versucht die Gegenpartei auszutricksen. An Bord hörte man es laut und deutlich Sägen und Hacken. Die Arbeiter wurden beim Verlassen des Hafens kontrolliert. So kam es, daß ein Vorarbeiter in seinem Lada eine Anzahl Eisbeine versteckt hatte. Morgens bei Schichtschluß erwischt, war er bereits um 10.00 Uhr zur Zwangsarbeit verurteilt.

Zur geforderten Hygieneschutzkleidung beim Löschen ist es besser keine Angaben zu machen. Gelöscht wurden die Schweinehälften mittels großer Stahlwannen, welche an Land nochmals über die Waage gingen. Da uns die Gewichts differenzen zwischen dem elektronischen Wägen in Rostock und dem manuellen Wägen in den sowjetischen Häfen zu hoch waren, wurde Protest eingelegt. Man versicherte uns, daß die Hafenwaagen stimmten und auch geeicht wären. Allerdings stammte die letzte Eichung aus dem Jahre 1957.

Die Ladung kam sofort in bereitstehende Kühlmaschinenzüge unterschiedlichen Alters aus dem VEB Waggonbau Dessau. Ein Kühlzug bestand aus einem mit Kühlmaschinen besetzten Maschinenwagen der sich in der Mitte befand und aus je 2 – 4 Kühlwaggons davor und dahinter. Da fast alle Waggons, auch die Neuen, unterschiedliche Beschädigungen aufwiesen, wurde uns auf Befragen des Begleitpersonals mitgeteilt, daß die Züge auf ihren Fahrten bis in die entlegensten Teile der Sowjetunion oftmals auch beschossen würden. Das Begleitpersonal war stets bewaffnet.

Ein weiterer Höhepunkt war 1987 die Charterung der THEODOR KÖRNER (2) durch REL = Reefer Express Lines/USA. Ein Vertreter kontrollierte während der Nord-Ostsee-Kanal-Passage alle Teile des Schiffes genau.

In den Laderäumen wurde teilweise neu vermessen und jeder kleine Schaden schriftlich und

fotografisch festgehalten. Bei Erreichen von Brunsbüttel wurde das Schiff „onhire“ genommen. Zur Zentrale von REL bestand laufende Verbindung da genaueste Abrechnung der Verbrauchswerte und anderer Fakten verlangt waren. Die Vorbereitung zur Übernahme von Tiefkühlladung geschah in Montevideo.

Im dortigen Hafen erfolgte das Beladen mit verschiedenen Frostfischarten in unterschiedlichen Verpackungs- und Gewichtsgrößen. Die Ladungsaufnahme geschah zumeist von Land, aber teilweise auch von längsseits gegangenen italienischen Trawlern. Vor allem mit der aus Kühlhäusern gekommenen Ladung gab es Temperaturprobleme, was der Besatzung eine ständige Kontrolle abverlangte. Trotz Ärgers mit den Agenturen konnten einige Partien abgewiesen werden. Der sich inzwischen ständig an Bord aufhaltende Vertreter von REL, unterstützte unsere konsequente Haltung zur ladegerechten Fracht. Im weiteren Verlauf ging das Schiff auf Innenreedee vor Anker und die Trawler legten zur Abgabe ihres Fisches nach unseren Anweisungen an beiden Seiten des Schiffes an. Auch hier mußte ständig die Temperatur der Ware überprüft werden, da der teilweise noch frische Fang nicht richtig durchgefrostet war.

Leider ist es einem Fahrzeug doch gelungen eine kleinere Partie nicht durchfrostete Fische zu übergeben, was sich aber erst in Italien beim Löschen herausstellte und so zu einem Schadensfall für die Versicherung führte.

Ansonsten verlief alles in geordneten Bahnen und nach 9 Tagen war die Fischübernahme beendet. Das Schiff versiegelte zur weiteren Ladungsaufnahme nach Buenos Aires.

Zum Schrecken der Besatzung standen für uns palettisierte Orangen und Grapefruit bereit. Die Paletten waren nach den Angaben des „Vermessers“ im Nord-Ostsee-Kanal bis auf den Zentimeter genau und auch darüber gestaut. Sie konnten nicht einmal durch die Gabelstapler ein Stück angehoben und unter den Lukensüllen in die Laderäume gefahren werden. Nun ging der Ärger richtig los. Die Paletten waren sehr gut verpackt und gesichert. Trotzdem mußte wieder abgestaut werden, da die Laderäume von ihrer Form her nicht für palettisierte Ladung geeignet waren. Zimmerleute bauten mit großem Verbrauch an Balken und Brettern Pallungen.

Nun waren aber auch unterschiedliche Löschräume vorgesehen, sodaß extra separiert und verpallt werden mußte. Bei dieser Frachtreise kamen auch erstmals zur Ladungssicherung sogenannte „Bolzas“ (Airbags/Luftsäcke) zum Einsatz. Wegen der späteren Rückgabe mußten diese genau gezählt werden.



Während der gesamten Liegezeit lagen sich zur Belustigung der Hafenarbeiter die Schiffsleitung, die Ablader und die Makler laufend in den Haaren, sodaß es manchmal unschön war und der Streß nach 5 Tagen endlich seinen Abschluß fand.

Der erste Löschhafen hieß Port Vendres, ein kleiner idyllischer Hafen in Frankreich nahe der spanischen Grenze. Das Löschen eines Teils der Zitrusfrüchte stellte auch keine Probleme dar. Die Entsorgung des vielen Stauholzes war für den Hafen allerdings ungewohnt, also nahmen wir einen Teil wieder mit.

Der Rest der Zitrusladung ging in Savona (Italien) von Bord. Blieb uns also nur noch die Fischladung. Der zugewiesene Löschhafen dafür hieß Gaeta und liegt in der Nähe von Neapel.

Nach knapp 3 Tagen Reedeliegezeit liefen wir an einem Samstag ein. Nachdem zwei Gangs kurz angefangen hatten mit dem Löschen, war schon wieder Feierabend – Wochenende! Auch in der Folgezeit verlief der Löschbetrieb sehr schleppend, da die Arbeiter immer mal wieder für kürzere Arbeitszeiten in den kalten Luken und bessere Schutzbekleidung streikten.

Der Besatzung war es nur recht, da Gaeta selbst und die Umgebung sehr schön sind. Bei herrlichem Juliwetter wurden Ausflüge nach Rom und Neapel unternommen. Es kamen so immerhin 12 Liegetage in Gaeta zusammen.

Nach einer abschließenden Inspektion und Lieferung von Reparaturmaterial ging das Schiff „offhire“ REL und verließ das Mittelmeer zur Überfahrt nach Puerto Bolivar um für Rostock eine Ladung Bananen zu holen.



Anlieferung der Bananen von den Plantagen



Die dreifache Hochzeit an Deck

Von 1972 bis 1982 fuhr ich an Bord des DSR-Passgierschiffes VÖLKERFREUNDSCHAFT als ständiger Vertreter des Stammkapitäns Gerhard Thiemann. Das war eine gute Sache für uns beide. Kapitän Thiemann konnte seinen Urlaub langfristig planen und wußte, daß ich gern zur Verfügung stehe. Für mich war es angenehm, von Zeit zu Zeit wieder zur See zu fahren, der Verwaltung an Land zu entfliehen und der Flottenpraxis nahe zu bleiben. Der regelmäßige Fahrplan des Schiffes machte auch mir die Planung der Vertretungsreisen und die Koordination meiner Pflichten an Land relativ einfach. Wenn ich auch das Schiff aus meiner Fahrzeit als IV. und I. Offizier kannte, so waren diese Vertretungsreisen alles andere als eine lässige Routinesache. Ob es Reisen waren in Form von Mediziner-Tagungen bzw. für die Olympiade-Vorbereitung von Spitzensportlern oder Reisen mit internationalen Gewerkschaftsdelegationen an Bord, unvorhergesehene Dinge gab es fast jedesmal. Nicht immer waren die „Einlagen“ so harmlos wie im folgendem Falle.

Zur Jahreswende 1978/79 war die VÖLKERFREUNDSCHAFT in Charter für das schwedische Unternehmen Stena-Line, bekannt als große Fährschiffsreederei, Schiffahrtsbetrieb und Reiseveranstalter. Am 17. Dezember 1978 hatten wir Göteborg mit 473 Passagieren an Bord verlassen. Die meisten Passagiere waren Schweden, aber auch Norweger, Dänen und westdeutsche Gäste waren an Bord. Wie auch sieben Monteure aus den Niederlanden, die in Kuba für ihre Baufirma tätig werden sollten. 550 Gäste hätten wir an Bord nehmen können, aber wegen mangelnder Klimatisierung wurde das unterste Deck, das B-Deck, nicht belegt. Immerhin ging die Reise in die Karibik, dort findet man im Winterhalbjahr Temperaturen wie sie dem Hochsommer in Deutschland entsprechen. Abgesehen von zwei Sturmtagen auf dem Atlantik, die mich veranlaßten, das Schiff für einige Stunden beizudrehen, hatte sich nichts Außergewöhnliches ereignet. Die traditionelle Repeater Party hatten wir am 21. Dezember gefeiert, die Weihnachtsfeiertage waren angenehm verlaufen. Die Zusammenarbeit mit dem Kreuzfahrtdirektor der Stena-Line, Kjell Hakansson, war wie stets freundlich und sachlich. Seine Mitarbeiterinnen, acht charmante Hostessen, kümmerten sich um das Landprogramm, gaben den Gästen Informationen und betreuten die kleineren Kinder der Passagiere. Daß den jungen Schwedinnen von Offizieren und Mannschaftsmitgliedern des Schiffes gelegentlich mehr als nur bewundernde Blicke zuteil wurden, ist sicherlich nicht verwunderlich.

Am 31. Dezember 1978 verließen wir den Hafen von Nassau, Bahamas, routenplanmäßig um 13.00 Uhr und setzten die Reise fort, nächster Hafen war Havanna, Kuba. Nachdem der Lotse von Bord gegangen war, steuerten wir etwa eineinhalb Stunden in die Karibik hinaus und ließen dann das Schiff treiben, denn nun sollte am letzten Tag des Jahres noch ein besonderer Höhepunkt der Reise erfolgen: eine dreifache Trauung an Deck unter offenem Himmel. Drei Pärchen befanden sich unter den Passagieren, die sich das Ja-Wort für das weitere gemeinsame Leben geben wollten. Daß dies noch am Silvestertag des Jahres geschehen sollte, hing mit der schwedischen Steuergesetzgebung zusammen. Wer bis zum 31. Dezember des betreffenden Jahres heiratet, kann noch für das gesamte, gerade abgelaufene Jahr steuertechnisch als verheiratet betrachtet werden und zahlt demzufolge erheblich weniger Steuern, was sich besonders dann auswirkt, wenn beide Partner berufstätig sind. Die Durchführung der Trauung war kein Problem. Als Gast der Stena-Line war wie immer ein Geistlicher an Bord. Auf dieser Reise war es Pastor Caspar Persson aus Varberg, Schweden. Er hatte während der Reise im Kinosaal der VÖLKERFREUNDSCHAFT sonntags den Gottesdienst und jeden Morgen eine Andacht gehalten, am Harmonium begleitet vom Pianisten der Bord-

kapelle. Die Geistlichen der schwedisch-lutheranischen Staatskirche fungieren nach schwedischem Zivilrecht in Personalunion als Priester und als Standesbeamter. Pastor Persson konnte somit auch an Bord „seiner Ämter walten“. Als Kapitän konnte ich mich darauf beschränken, das Ereignis in das Schiffstagebuch einzutragen und als Trauzeugen zu fungieren. Selbstverständlich war der Ablauf der gesamten Hochzeit zwischen Stena-Stab und Schiffsleitung abgesprochen, nicht zuletzt auch in gastronomischer Hinsicht, denn ein Silvesteressen für Passagiere und Besatzung, dazu parallel ein Hochzeitsmenü für 24 Personen setzten schon einige Organisation voraus, damit „alles klar geht“.

Nachdem die Fahrt aus dem Schiff war und die VÖLKERFREUNDSCHAFT gestoppt lag (bei einem Fahrtwind von 18 Knoten kann man an Deck keine Trauung durchführen), begab sich die Hochzeitsgesellschaft, die sich vorher in der Milchbar versammelt hatte, im geschlos-



senen Zuge, angeführt von Pastor Persson, an Deck, vorbei am Spalier der Stewardessen. Die meisten Passagiere hatten sich ebenfalls versammelt, um bei diesem seltenen Ereignis dabei zu sein. Dann gab Pastor Persson die drei Paare zusammen. Selbstverständlich sprach er schwedisch. Verstanden wurde er sicherlich von allen Anwesenden.

Als Zeuge des Geschehens macht man sich dabei natürlich seine Gedanken. An Deck eines DDR-Schiffes heiraten sechs Staatsbürger des Königreiches Schweden unter subtropischem Himmel am Silvestervormittag 1978, nicht sehr weit entfernt von jener Position, auf der am 25. Juli 1956 unser Schiff, damals noch als MS STOCKHOLM im Besitz der „Swedish America Line“ mit dem italienischen Luxusdampfer ANDREA DORIA zusammengestoßen war. Damals hatte es auf beiden Schiffen Tote gegeben, das italienische Schiff war elf Stunden nach der Kollision gesunken. Die STOCKHOLM hatte trotz schwerer Beschädigung mit eigener Kraft New York erreicht und erhielt im Dock der Bethlehem Steel Corporation einen neuen Steven. 1958 hatte die Deutsche Seereederei das Schiff gekauft und setzte es für Kreuzfahrten ein. Nach dem Ringwechsel, den Segenswünschen



des Pastors und dem Gebet erhoben sich die niedergeknieten Brautpaare. Die nunmehrigen Ehefrauen schritten nacheinander zum Schanzkleid und warfen ihre Brautsträuße schwungvoll in die See.

Das soll Glück bringen.

Während das Schiff wieder Fahrt aufnahm, formierte sich der Festzug in umgekehrter Richtung, um in die Veranda-Bar zu schreiten. Dort wurde das Hochzeitsmenü serviert. Später tanzte die Hochzeitsgesellschaft mit den Passagieren zusammen in die Silvesternacht hinein. Zum Jahreswechsel bewunderten Passagiere und Besatzung gemeinsam an Deck das riesige Feuerwerk von Miami an der Küste des US-Bundestaates Florida, die wir gerade passierten.

Als die Reise nach 36 Tagen in Göteborg zu Ende ging, fragten mich viele Repeater: „Kapitän, machen wir auf der nächsten Reise wieder so eine schöne Hochzeit?“.

Flieger auf MS F. FREILIGRATH (1)

Wegen der Gefahr der Einschleppung von Krankheiten, Tierseuchen usw. war Tierhaltung an Bord von Schiffen verboten.

Ausgenommen von diesem Verbot waren Ziervögel wie Wellensittiche, Kanarienvögel und andere Exoten aus einheimischer Züchtung.

1969 brachte eines Tages kurz vor dem Auslaufen aus Rostock ein Besatzungsmitglied einen Käfig mit einem Wellensittich an Bord. Wenn ich mich recht erinnere, war das damals unser Brandschutzoffizier G. P. (Günter Pächnatz). Anfänglich bestand unter der Besatzung eine große Skepsis, aber auch ein gewisses Interesse. Nach ein paar Tagen der Beobachtung stellte sich dann ein echtes Interesse ein. Der Besitzer des Wellensittichs bekam mehr oder weniger dumme Bemerkungen, aber auch gut gemeinte Ratschläge zu hören. Der Besucherandrang in der Kammer des Brandschutzoffiziers war sehr groß. Schließlich wollte man ja sehen, wie das alles so ablief mit dem Vogel. Wie der Piepmatz handzahn wurde, mit seinem Besitzer und der neuen Umgebung und auch den Besuchern vertraut wurde. Es war für alle ein echtes Erlebnis. Und das sollte seine Folgen zeitigen.

Die Gesundheitsbehörden in den anderen Häfen hatten keine Einwände. Man hatte überall nur ein verständnisvolles Lächeln. Zwei Reisen später gab es 5 Wellensittiche an Bord.

Nach der erforderlichen Eingewöhnungszeit in die neue Umgebung, mußte dann ja auch etwas Gutes für die Flieger getan werden. Es ging nicht an, daß die Piepmätze nur in ihren Käfigen saßen oder in der jeweiligen Kammer herumflatterten. Es wurde also beschlossen, daß die Wellensittiche unter den wachsamen Augen ihrer Besitzer abends Ausgang erhielten.

Nach dem Abendessen wurden auf See sämtliche Außenschotten geschlossen, die Kammertüren geöffnet und der Landgang konnte beginnen.

Offene Kammertüren und die Helligkeit in den Gängen zogen die Piepmätze magisch an. Das war ein lustiges Geflatter, Geschwirre und Gezwitscher. Ein echtes Spektakel für die Besatzung. Es war interessant zu beobachten, wie die Vögel mit wendigen Manövern den Köpfen der Zuschauer und den an den Wänden hängenden Hindernissen, z.B. Feuerlöscher, auswichen. Keiner hatte etwas dagegen, wenn die Mätze zwischendurch mal auf Schulter, Kopf und Feuerlöschern landeten, um eine kleine Verschnaufpause einzulegen. Staunend nahmen die Besucher der Flugschau zur Kenntnis, daß die Flieger auch alleine in ihre Käfige zurückfanden. Von den Strapazen mußten sich die Wellensittiche schließlich auch erholen. Von Mal zu Mal wurden die Flugakrobaten ausdauernder. In Anlehnung an den utopischen Roman von Hans Dominik, wurde das abendliche Flugspektakel auf See dann „Wettflug der Nationen“ genannt. Auf vielen Reisen ging alles gut, verlief alles ohne Beanstandungen. Streng wurde darauf geachtet, daß sich unsere Wettflieger körperlich nicht übernahmen. Die Vögel gehörten plötzlich der ganzen Besatzung.

Eines Morgens, das Schiff lag in Veracruz, großes Entsetzen. Der Wellensittich unseres Brandschutzoffiziers lag tot in seinem Käfig. Obwohl der Schiffsarzt Dr. P. Gr. (Paul Grieshaber aus Bützow) Tod aus Altersschwäche feststellte, bekam der Besitzer trotzdem Einiges zu hören. Völlig zu Unrecht.

Irgendwie mußte von unserem ältesten und ersten Wellensittich Abschied genommen werden. Der Zimmermann und der Brandschutzoffizier fertigten einen richtigen kleinen Sarg an und bastelten eine Ablaufrutsche. Während der Liegezeit in Veracruz wurde der Sarg gekühlt aufbewahrt. Von Veracruz versiegelte das Schiff nach Tampico. Nach dem Auslaufen versammelte sich die Trauergemeinde abends in der Backbord-Nock des Bootsdecks. Freddy sang

„Abschied vom Meer“. Bei diesen Klängen wurde die Ablaufrutsche geöffnet und der Sarg glitt in die Wogen des Golfes von Mexiko.

Es ging allen Teilnehmern der Seebestattung irgendwie an die Nieren. Jeder war in sich gekehrt. Den verinnerlichten Gesichtern sah man an, daß alle mit den Gedanken ganz woanders waren.

Etwas später kam dann das absolute Aus für unsere Piepmätze. Sie mußten zu Hause bleiben. Aus Angst vor der Einschleppung von Krankheiten und Seuchen durch die Vögel, sprachen die kubanischen Gesundheitsbehörden ein Verbot für unsere an Bord gehaltenen Sittiche im gesamten Bereich der Insel aus.

Es paßte uns zwar nicht, wir hatten aber Verständnis für diese Maßnahme. Schließlich war Kuba zu der damaligen Zeit frei von Tierkrankheiten und Seuchen.



Die ersten 5 Monate an Bord des Kühlschiffes F. FREILIGRATH

Die Anreise zur Schiffsübernahme

Am 30. Juni 1974 traf sich der größte Teil der künftigen Besatzung in Berlin-Schönefeld zum Abflug nach Mailand. Mit einer Interflugmaschine der Baureihe TU 134 gingen wir erst einmal bis Wien in die Lüfte. Dort ohne Taschengeld zwischengelandet und „nur“ mit einem Seefahrtsschiffbuch der DDR ausgestattet, hatten wir keine Chance am Kiosk eine Postkarte zu erwerben. Selbst mit einem Rest an brasilianischen Cruzeiros war nichts zu machen. Wollten wir doch unseren Lieben daheim nur zeigen, wo sich so ein Seemann überall herumtreibt.

Von hier sind wir nach etwa einer Stunde Zwischenaufenthalt mit einer DC 9 der Al-Italia nach Milano weitergefliegen. Am späten Nachmittag angekommen, ging es mit einem Bus zum Hotel. Sehr nobel war die „Bleibe“ zwar nicht, aber wir konnten von unserer Reederei auch keine Wunder erwarten. Das Zimmer teilte ich mir mit dem 2. Ing. Reinhard G. Wir kannten uns vorher noch nicht, deshalb blieben wir wohl auch bis zuletzt in den Sesseln sitzen und nickten uns nur zu. Am nächsten Tag fuhr man uns mit einem Reisebus nach Venedig. Hier nächtigten wir noch einmal zwei Tage im Hotel Gorizia in der Nähe des Markusplatzes, bis unsere Kojen auf dem zu übernehmenden Schiff von den ausländischen Seeleuten freigezogen waren. Die Übergabe der ehemaligen PARMA II dauerte dann nochmals zwei Tage. Solange brauchten die Verantwortlichen, um das „viele“ Geld auf ein bestimmtes Konto zu überweisen. Die Zahlung an den Schiffsverkäufer sollte letztendlich in Schweizer Franken erfolgen und nicht in US-Dollar, auf welche sich die DDR eingestellt hatte.

Die Wertzeit in Venedig

Die offizielle Übernahme als Kühlschiff F. FREILIGRATH (2) fand am 3. Juli statt. Dieser Tag bleibt für mich besonders im Gedächtnis. Gab es doch endlich das erste vernünftige Essen an Bord. Mit dem damaligen 3. NO Herrn F., hielt ich mich auf dem achteren Hauptdeck auf und wir merkten viel zu spät, daß wir die Einzigen waren, welche noch über den „Schiffszaun“ starteten. Der Rest der Besatzung war schon lange beim „Prasdnik“ (russische Redewendung für „Gelage“). Mit bereits benutztem Besteck und Teller, bekamen auch wir beide noch etwas von dem festlichen Mahl ab. Eßbestecke und Teller waren vorerst nur wenige vorhanden und mußten weitergereicht werden. Die vorherige Besatzung, ob Offiziere oder Mannschaft, ließen alles mitgehen, was nicht niet- und nagelfest war. So eben auch die Eßbestecke.

Da ich das Getränk „Stock“ nicht kannte und wir in Italien waren, nahm ich an, daß es Wein ist. Und genau so trank ich in der Hitze auch das Glas an und zur Hälfte aus. Die Einen dachten wohl, daß es mich alle macht, aber „Pustekuchen“, die Anderen gönnten mir den reichlichen Trunk nicht und hatten Angst, selbst zu kurz zu kommen. Am Nachmittag brachte uns ein Wertboot direkt vom Schiff in die Nähe des Markusplatzes. Mit viel Spaß und Ausgelassenheit erkundeten wir die Lagunenstadt.

Nach einem „feucht-fröhlichen“ Abend an Land zum besseren Kennenlernen der zusammengezwängten Besatzung, war es nicht einfach beim „Einrücken“ eine Brettertür als Werttor zu erkennen. Einige konnten der Versuchung nicht widerstehen und schnappten sich ein Fahrrad, mit denen die Wertarbeiter im Gelände herumfuhr. Der Anblick für unseren Kapitän muß nicht der Beste gewesen sein, als er die Räder in einem heillosen Durcheinander vor dem Schiff liegen sah. Natürlich hielten wir zusammen und gaben auch auf Drängen des Kapitäns hin, die „Übeltäter“ nicht preis. Aber Schwamm drüber, am Folgetag konnte unter

Leitung des Kapitäns Herrn P. die Werftzeit beginnen und wir machten unsere Untaten durch Fleiß wieder wett.

Wie auch auf jedem anderen Schiff unserer damaligen Reederei mußte viel in Eigenleistung erbracht werden. Trotzdem verblieb uns weiterhin viel Freizeit, um die Sehenswürdigkeiten der „Werftstadt“ kennenzulernen. Gerade in Venedig, einer Stadt mit tausendjähriger Geschichte war es mehr als interessant ein Bein an Land zu stellen.

Das Schiff lag drei Wochen in der Werft und wurde dabei auch eingedockt. Für uns die einmalige Gelegenheit, das Ruderblatt und die Schiffsschraube in ganzer Größe zu begutachten. Noch während der Werftzeit kam es zu einem Arbeitsunfall. Der Storekeeper, mit Meißelarbeiten an Deck beschäftigt, bekam einen Metallsplitter ins Auge. Da es in Venedig keine Möglichkeit gab, ihn zu operieren, die Devisen knapp waren und in Ostberlin eine ausgezeichnete Charite bestand, wurde er kurzerhand nach Hause geflogen. Da nur der Kapitän visumberechtigt zur Aus- und Einreise nach Italien war, mußte er den verletzten Storekeeper begleiten. Für den „Ausgefallenen“ rückte ein Maschinenassistent nach und übernahm dessen Arbeitsaufgaben.

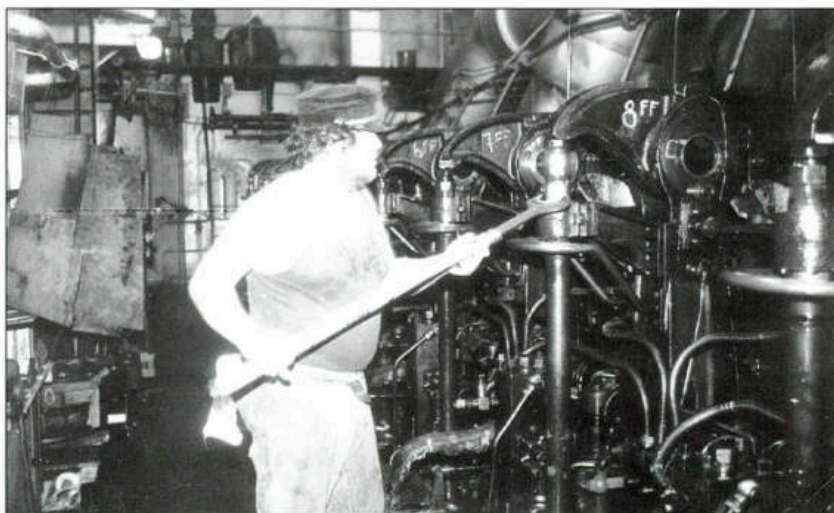
Die erste Reise

Am 24. Juli 1974 verließen wir die Werft in Venedig und liefen in Richtung Mittelmeer aus. Unser erster Hafen war Rijeka. Am 25. Juli angekommen, lag nun unsere F. FREILIGRATH (2) bis zum Folgetag auf Reede. Vom 26. Juli bis 4. August bekam das Schiff in Kartons verpacktes Schweineschmalz als Ladung. Bestimmt war dieses als Solidaritätsspende für Kuba. Auf der Überfahrt begleitete uns ein bulgarischer Super-Cargo.

Am 4. August ging es wieder in See. Bis zum Erreichen des Atlantik waren wir noch auf einen Bunkerhafen angewiesen. Dieser hieß am 8. August Gibraltar.

Während der Bunkerzeit hatte ich Freiwache und einem Landgang hätte eigentlich nichts im Wege stehen dürfen. Da hatte ich allerdings „die Rechnung“ ohne den 1. Ingenieur gemacht. Dieser besann sich gleich noch auf andere Arbeiten die im Maschinenraum zu erledigen waren und der Assi Liebscher „durfte“ an Bord bleiben. Mit reichlich Ärger verrichtete ich meine Freiwache also im Maschinenraum. Immer wieder meinte er, daß sich so ein Landgang von zwei, drei Stunden überhaupt nicht lohne.

„Assi“
Liebscher
im
Maschinen-
raum



Nachdem die nötigen Tonnen Öle gebunkert waren, ging es >Volle Fahrt Voraus< in Richtung Kuba. Leider wurde schon wenige Stunden nach dem Auslaufen aus Gibraltar unsere Seereise durch einen verheerenden Maschinenbrand gestoppt. Als auf dem Schiff das Manöver >Feuer an Bord< erschallte, war ich gerade dabei, unserer Kammer einen neuen Farbanstrich zu verpassen. Wie auch auf anderen Schiffen üblich, nahmen wir an, es handelt sich um ein Übungsmanöver. Diese wurden immer zu Beginn einer Reise durchgeführt. Dessen wurden wir aber ganz schnell belehrt. Es dauerte nur wenige Augenblicke bis der Qualm zu den Kammern vordrang. Mein Kammergenosse Rudi S. hatte bei Ausbruch des Feuers gerade Wache und fand vor lauter Qualm das Maschinenraumschott nicht. Erst als Rudi einigermaßen unversehrt auf unserem Deck erschien, konnte begonnen werden, den Brand mit CO-2 zu löschen.

Der Maschinenbrand und seine Ursache

Die Brennstoffleitung eines Hilfsdiesels war gerissen. Der Brennstoff gelangte auf die Abgasleitung, welche eine etwaige Temperatur von 500 – 600 Grad Celsius hatte. Unter diesen Umständen mußte es zum Ausbruch des Feuers kommen. Nachdem der Brand gelöscht war, stiegen die Ingenieure nacheinander in den Maschinenraum um die Schäden aufzunehmen. Kabel und Lampen waren in der Nähe des Brandherdes total zerschmolzen. Der Regler des Hilfsdiesels war auch nicht mehr zu gebrauchen.

Es dauerte nicht lange und die *Haie* in Form von Schleppern standen vor Ort und boten sich an, das im Moment manövrierunfähige Schiff abzuschleppen. Hierbei hatten sie aber kein Glück. Dem Chief Dietmar S. und seinen Ingenieuren ist es zu verdanken, daß wir am nächsten Tag mit eigener Kraft nach Gibraltar zurückfahren konnten.

Die Wertzeit in Gibraltar

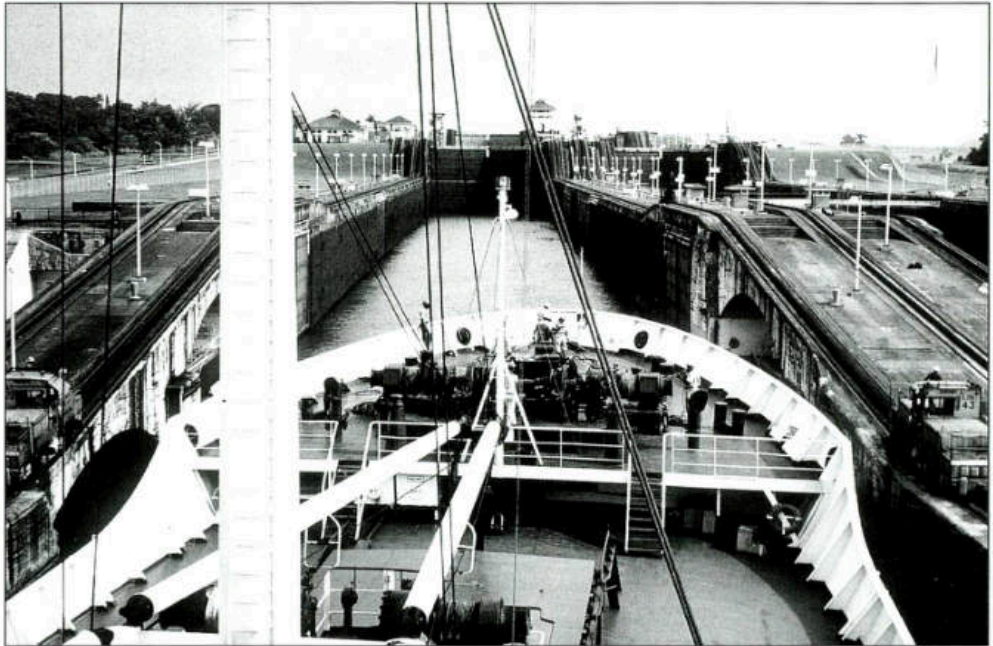
Zur Schadensbeseitigung nahm uns die dortige britische Militärwerft auf. Sie stellte nur ihre Arbeitskräfte zur Verfügung. Das heißt, alles was zur Wiederherstellung der Fahrbereitschaft des Schiffes benötigt wurde, mußte eingeflogen werden. Wenn ich mich noch richtig erinnere, kamen die erforderlichen Kabel und Lampen aus Großbritannien bzw. Holland und der bereits erwähnte Woodwardregler aus den USA. Die Werftarbeiter selbst arbeiteten nur in Doppelschichten und waren täglich 16 Stunden auf den Beinen. Sie waren ausnahmslos gut zu leidende Menschen. Viele von ihnen kamen vom marokkanischen Festland, welches bekanntlich genau gegenüber von Gibraltar liegt. Mr. Lombard war der Chef der Reparaturabteilung und auch ein ganz einfacher und umgänglicher Mensch. In gemeinsamer Zusammenarbeit kamen die Instandsetzungsarbeiten gut voran. Die Freizeit teilte sich in Bord- und Landaufenthalt. Der Weg bis in die Stadt war verhältnismäßig weit. Aber wir wurden oftmals mit einem Makler oder anderen Bediensteten, welche täglich an Bord erschienen, mitgenommen. Geburtstag feierten Besatzungsmitglieder bei einer ausgewanderten deutschen Wirtin. So schön wie eine Wertzeit auch immer war, aber irgendwie fehlte mir die See und ich lebte mit dem Auslaufen wieder auf.

Kuba, Panama-Kanal, Ekuador und Kolumbien

Am 17. September war es endlich soweit und wir nahmen Kurs auf Kuba. Die Fahrt über den sogenannten *Großen Teich* dauerte 9 Tage. Vom 26. September bis 1. Oktober gab es Reedezeit in Santiago de Kuba. Das spätere Löschen war recht eigentümlich. Die Kubaner benutzten unser Schiff gleich als Kühlhaus, denn sie löschten die Ladung sinngemäß so wie sie das

Schweineschmalz verbrauchten. Es war erbärmlich mit ansehen zu müssen, wie sie so nach und nach versuchten das Schiff zu entleeren. Schließlich verließen wir am 16. Oktober Santiago de Kuba und kamen einen Tag später auf Innenreede in Havanna an. Auch hier waren die Nervenstränge gefordert. Bis zum Einlaufen und Festmachen in Havanna sollten genau 10 Tage vergehen. Um die restlichen Tonnen Schmalz zu löschen, brauchten die *Hauptstädter* nur 5 Tage.

Nach dem Auslaufen am 27. Oktober aus Havanna ging es in Richtung Panama-Kanal, welcher am 4. November erreicht wurde. Die Passage dauerte ungefähr 8 Stunden. Die Durch-



fahrtsgebühr betrug zur damaligen Zeit 0,9 \$ pro NRT. Das ergab ca. 7 700.00 DM für das MS F. FREILIGRATH (2). Vom 6. – 10. November nahm unser Schiff in den Häfen Esmeraldas und Guayaquil Bananen für die Heimreise an Bord. Da man nicht genug Ladung vorrätig hatte, mußte noch Turbo in Kolumbien angelaufen werden. Dort erfolgte vom 10. – 15. November die Zuladung von Turbana-Bananen.

Am 16. November 1974 war der „Bauch“ der F. FREILIGRATH (2) voll und wir konnten die Heimreise antreten.

Die letzten zeitlichen Etappen im Monat November hießen: 24. Azoren – 26. Ushant – 27. Calais und Dover – 28. um 4.00 Uhr Skagen. Die Jungferreise endete am 28. November 1974 um 19.30 Uhr auf Reede Rostock.

Auf einer späteren Reise nach Ecuador brachten wir einen Alligator und einen Leguan für den Rostocker Zoo mit. Ein Matrose kam mit der Echse zum Mittagstisch in die Mannschaftsmesse und hatte das Reptil auf dem Arm, nur das Maul zugebunden. Mir war es nicht geheuerlich. Es fand zu guter Letzt seinen Platz in der Dusche der Chefstewardess, nachdem wir es anfangs an Deck in einem Bassin plaziert hatten. Der ebenfalls mitgenommene Leguan hatte es auf unseren Storekeeper abgesehen und biß ihm ein Stück des Daumens ab. Dieser hatte bestimmt nicht damit gerechnet, gelten doch die Leguane

als Pflanzenfresser. Entweder hatte der grüne Leguan Hunger oder der Storekeeper hatte ihn zu sehr gelockt.

Auf diesem Schiff fuhr ich genau ein Jahr und stieg mit noch zwei Maschinen-Assistenten in Rostock ab, da es noch andere „Welten“ gab, die wir erkunden wollten.

Heute kann man über so manche Anekdote lächeln, welche wir in den 70er Jahren erleben durften.



Die Matrosen
Grischa
Hochsieder
und
Manfred
Michaelis
an Deck.

Anmerkung der Redaktion: Am 25. 04. 1998 fand an Bord des ehemaligen MS GEORG BÜCHNER in Rostock-Schmarl das 1. MS F. FREILIGRATH (2)-Treffen statt. Weitere Treffen (alle drei Jahre) sind in Vorbereitung. Das 2. Treffen fand am 21. April 2001 in der Hansestadt Rostock statt. Alle ehemaligen Besatzungsmitglieder sind auch künftig recht herzlich eingeladen.

DAS TYPHON

Es muss im Jahr 1988 gewesen sein. Damals gab es noch den Semi-Containerdienst in den Persischen Golf, zu Zeiten des Iran-Irak-Konflikts. Ausgangspunkt war, wie gewöhnlich, Rostock. Dann ging es über Westeuropa in den Golf und meist leer wieder retour. Eine Rundreise dauerte ca. 2 Monate.

Es gab einen Ablöserhythmus mit 5 Besatzungen für drei Schiffe. Es handelte sich um die SUHL, HALLE und DRESDEN, alles sogenannte „Rückkauf-Meridian“-Schiffe. Sie wurden auch auf der Warnow-Werft gebaut, aber für eine französische Reederei.

Unsere Ablösebesatzung war für eine Doppelreise von 4 Monaten auf der DRESDEN eingesetzt. Ob die folgende Begebenheit sich nun auf der ersten oder der zweiten Reise zutrug, kann ich nicht mehr sagen. Jedenfalls liefen wir aus dem Überseehafen aus, es war ein schöner Tag.

Unsere Besatzung fuhr schon einige Zeit zusammen, so dass sich der Stamm gut kannte. Ein paar Leute waren natürlich immer neu, da auch in der besten Crew ein paar Seeleute zu Hause unabhkömmlich waren.

Der Lotse war an Bord, alles lief im üblichen Rhythmus ab, Passieren der Wendepalte und Einlaufen in den Seekanal.

Im Gegensatz zu manch anderer Besatzung waren bei uns, zumindest bei den Offizieren, die Rostocker gegenüber den Sachsen in der Überzahl. Kapitän, Chiefmate und 2. NO kamen aus Rostock und Umgebung. Und so hatte es sich eingebürgert, dass die Ehefrauen und Kinder, wenn es denn zeitlich möglich war, am Neuen Strom standen und dem auslaufenden Schiff und ihren Männern zuwinkten.

So sollte es auch diesmal sein.

Als wir uns der Stromfähre nach Hohe Düne näherten, begaben sich Kapitän, Chiefmate und Lotse in die Backbordnock. Da ich als Funker beim Auslaufen ziemlich arbeitslos war, konnte ich auch einen Blick nach draußen riskieren.

Da kam dem Kapitän der eigentlich gute Einfall, die Frauen mit dem Typhon „3 x kurz“ zu grüßen. Es musste natürlich vorher der Lotse gefragt werden, ohne sein Einverständnis ging sonst nichts. Er hatte nichts dagegen, und so konnte es losgehen.

Das Typhon wurde durch einen Hebel in der Deckenkonsole der Brücke mechanisch betätigt. Dadurch wurde Druckluft freigegeben, welche das Horn ertönen ließ.

Ob sich der Hebel schon beim ersten Betätigen oder erst beim zweiten nicht mehr bewegen ließ, weiß ich nicht mehr. Jedenfalls ließ er sich nicht mehr zurückdrücken, und unser Typhon gab einen Dauerton von sich, welcher jede genormte Zeit um ein Vielfaches überschritt. Nun stelle man sich vor, ab Höhe Passagierkai läuft ein DSR-Frachter aus, welcher bis zum Molenkopf mit einem ununterbrochenen Typhonsignal fährt. Es war ein erhebender Anblick, wie auch Leute, die sonst nicht jedem Schiff hinterherschauen, stehenblieben. Vielleicht hatten wir ja jemanden überfahren?

Auch auf der Brücke blieb man nicht untätig. Der Lotse wurde langsam nervös, der Kapitän hatte einen roten Kopf und der „Eisbär“, verantwortlich für die Wartung, versuchte krampfhaft, den Hebel zu bewegen. Allein, es ging nicht.

So blieb nur ein Weg, nämlich der Weg in den „Keller“, um die Druckluft abzustellen. Aber es dauerte dann doch bis fast zum Ende der Mole, bis der erhebende Ton langsam abgewürgt wurde.

Den Eisbär sah man in der nächsten Zeit viel damit beschäftigt, Hebel und Gestänge zu überprüfen und gangbar zu machen.

Ich habe es danach nie wieder erlebt, dass winkende Ehefrauen mit dem Typhon verabschiedet wurden.



MS STOLLBERG – ein Schiff vom Typ „Afrika“

Zitierte Textstellen aus verschiedenen Artikeln der ehemaligen Betriebszeitung „Voll Vor-aus“ (1958-1990) des VEB Deutsche Seereederei Rostock;

..... Seit Tagen dampft unser Schiff auf dem 4. Breitengrad nördlich des Äquators ostwärts. Mit Unterstützung des Guinea-Stromes laufen wir mit einer Geschwindigkeit von 17 bis 18 kn in der Stunde. In Monrovia, unserem letzten Hafen, sind wir bei strömendem Regen ausge-laufen.

Mit dem plötzlichen Einbruch der Tropennacht hat sich der Himmel mit einer dichten Wol-kendecke bezogen. Es ist kein Stern zu sehen, und der Wachoffizier beobachtet den See-raum im Umkreis von 24 Seemeilen auf dem Radarschirm. Aber die See ist wie leergefegt. Wenn wir morgen die Insel Fernando Poo sichten werden, haben wir nur noch wenige Stun-den zu fahren, bis wir die Reede von Duala erreichen. Dann ankern wir einmal mehr im Ange-sicht des Kamerunberges, dessen Gipfel meist von Wolken verhangen sind, und warten, bis wir einen Liegeplatz im Hafen erhalten.

Der Beginn dieser Reise stand unter einem etwas unglücklichen Stern. In Dünkirchen haben wir fast eine Woche gelegen. Und in Rouen bekamen wir vor allem durch den starken Regen ein zweites Wartewochenende beschert. Vollgeladen mit Stückgütern aller Art (Zucker, Mehl und 40 PKW), haben wir lange Zeit gebraucht, um Freetown zu erreichen. Auch dort domi-nierte wieder der Regen. Das kostete uns ebenfalls drei und in Monrovia vier Tage Wartezeit. In Duala hatten wir 1800 Tonnen zu löschen, darunter eine komplette Fabrikaurüstung. (Oebser, 1978)

..... Seit zehn Jahren befährt das Patenschiff der Stadt Stollberg die Weltmeere. Das Dienst-jubiläum unseres stolzen Motorschiffes fiel in den Zeitraum der Reise VI/79. Vom schmucken Neubauschiff bis zur „fast schon Alttonnage“ war es nur ein kurzer Zeitraum. Auch wenn es manche nicht wahrhaben wollen, die STOLLBERG ist bereits eine Dame in den besten Jah-ren. Viel wurde in den zehn Jahren vom Schiff und seinen Besatzungen geleistet. Unserem Chief Eberhard D. scheint es die STOLLBERG besonders angetan zu haben, er ist seit In-dienststellung an Bord.

Das Schiff absolvierte in seiner zehnjährigen Geschichte folgende Rundreisen: 27 mal West-afrika, fünfmal Ostafrika, einmal Rotes Meer, zweimal Klaipeda. 64 Häfen in 36 Ländern der Erde wurden angelaufen. Auf diesen Reisen wurden insgesamt 440 095 sm zurückgelegt. Diese Strecke wurde mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 15,4 kn gefahren und dabei 10 933 t Dieselkraftstoff und 22 489 t Schweröl verbraucht.

Die von der STOLLBERG beförderte Gütermenge ist enorm: 261 046 t wurden über die Meere transportiert. Auf Ausreise waren das vor allem Stückgüter und auf Heimreise hauptsächlich Exotenholz.

Eine besonders interessante Ladung war von Ostafrika (Mombasa) nach Tema in Westafrika zu befördern: 52 afrikanische Wildtiere, ein offizielles Geschenk der Regierung Kenias an die ghanesische Regierung, darunter Elefanten, Giraffen, Antilopen, Gazellen, Geparden, einem Leoparden-Baby, Kronenkranichen, Kronenadler, seltenen Colobusaffen, Servals und Weiß-bart-Gnus. Weiterhin befanden sich 13 Zebras an Bord, die für einen Wildpark in der CSSR bestimmt waren. Die größte Ladungsmenge im Schiff waren 6015 t Metalle aus der Sowjet-union.

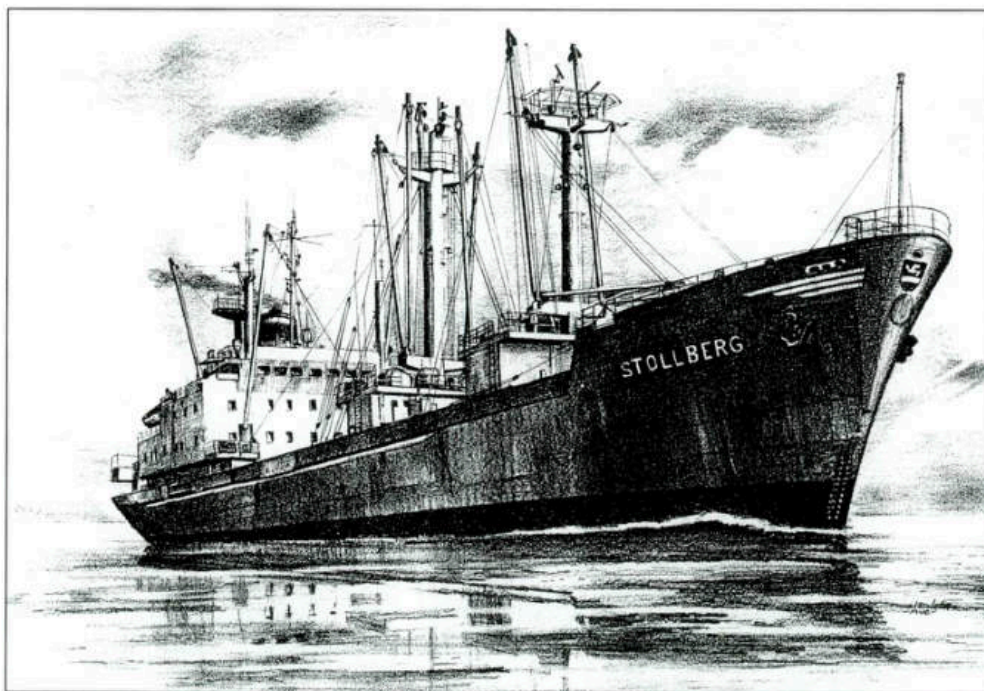
Für das leibliche Wohl der Besatzungsmitglieder war ständig gut gesorgt. Das mögen die folgenden Zahlen verdeutlichen. Bei einer durchschnittlichen Besatzungsstärke von 35 Mann wurden verzehrt:

22 428 kg Fleisch, 37 380 kg Gemüse, 99 680 kg Kartoffeln und 7476 kg Butter. Für das traditionelle Seemannsfrühstück am Donnerstag und Sonntag (Eier nach Wahl), kamen ganze Generationen von Hühnern der Farmen zum Einsatz. Ein Überschlag ergab die Zahl von 186 900 Eiern.

Aber nicht nur der Appetit, auch der Durst der Seeleute ist bekanntlich groß. 126 267 Liter Bier und 8493 Liter Spirituosen wurden in den zehn Jahren an Bord verkauft. Hinzu kamen noch 95 288 Liter alkoholfreie Getränke. 2 066 400-mal brannte man sich an Bord oder an Land Zigaretten an. Der Gesamtumsatz für Zigaretten und Spirituosen an Bord betrug immerhin 528 000 Mark. Ein nicht unwesentlicher Teil der Spirituosen und Zigaretten ist dabei allerdings als „Zahlungsmittel“ an Land verwendet worden. (ohne Namen, 1980)

Die Kuriosität einer Havarie

In den zehn Jahren des Einsatzes der STOLLBERG gab es auch einige Havarien und Schäden. Durch die zum Teil schwierigen Ladebedingungen für Logs (Fachausdruck für Baumstämme) in Westafrika wurden insgesamt drei Ladebäume geknickt. Einmal brach der Posaumenträger vom Zylinder 5 der Hauptmaschine, so daß eine halbe Reise mit nur 6 Zylindern gefahren werden mußte. Durch menschliches Versagen glühte am 20. Dezember 1977 der Hilfskessel aus. Und eine Kuriosität: Während eines Ankermanövers löste sich der E-Motor vom Ankerspill und fiel ins Kabelgatt. Im wesentlichen wurden die Reisen allerdings sicher und ohne Zwischenfälle absolviert. (ohne Namen, 1980)



Zeichnung: Axel Dietz

Kollision ROS-319 LÜTTEN KLEIN mit MS ESPENHAIN im Kattegat, Weg 28

Tragisch wurde es immer dann an Bord, wenn die Besatzung oder das Schiff durch Naturgewalten, Brände, technische Mängel oder menschliches Versagen zu Schaden kam. Bei der nachstehend geschilderten Kollision blieben zum Glück alle beteiligten Personen unverletzt. An beiden Schiffen entstand jedoch ein Sachschaden von mehreren Millionen Mark.

Am 19. Januar 1972 kurz nach 23.00 Uhr kollidierte das MS ESPENHAIN des VEB Deutfracht und das Kühl- und Transportschiff ROS-319 LÜTTEN KLEIN des VEB Fischkombinat Rostock auf der Position 56° 15,3' N und 11° 04,7' O im südlichen Kattegat. Dabei wurde das MS ESPENHAIN sehr stark beschädigt.

Die Passage des Großen Belt erforderte schon immer besondere Wachsamkeit durch den starken, vielfach auch querlaufenden Schiffsverkehr. Seit längerer Zeit gilt der Fahrtbereich als „besonderes Seegebiet“ und ist mit Zwangswegen versehen. Auch die Enge des Gebietes und die vielen Untiefen stellen eine große Gefahr dar. Zudem entwickeln sich verstärkt im Winterhalbjahr extreme und kurzfristig wechselnde meteorologische Bedingungen.

Wie verlief nun die Fahrt der beiden Schiffe vom Abgangshafen bis zum Kollisionsort?

KTS LÜTTEN KLEIN verließ am 19. Januar 1972, dem Kollisionstag, gegen Mittag den Hafen Rostock-Marienehe und ging in Ballast auf Fahrt nach Labrador und dem USA-Schelf. Das Schiff lief trotz wechselnder Sichtverhältnisse fast durchweg 16 Knoten. Auch noch gegen 22.00 Uhr bei Nebel und schlechter Sicht, liefen alle drei Maschinen mit „voller Kraft voraus“ bei einer Geschwindigkeit von 16,6 Knoten. Wenige Minuten vor der Kollision kam erst das Kommando: „Halbe Fahrt voraus!“ In diesem Zeitraum sichtete man in 1 Strich Steuerbord ein rotes Licht und hörte mehrere kurze Töne und Lichtsignale. Der Kapitän beorderte sofort das Ruder auf „hart Steuerbord“ und die Maschine auf „volle Fahrt zurück“.

Diese Entscheidungen fielen jedoch zu spät. 23.08 Uhr ereignete sich die Kollision unter einem Winkel von 30 – 50°, wobei die LÜTTEN KLEIN mit dem Bug ca. 6 – 7 Meter in die Backbordseite der ESPENHAIN hineinfuhr.

Auch unmittelbar nach der Kollision bestätigte die Wache der LÜTTEN KLEIN im Schein der Decksbeleuchtung und der Scheinwerfer schlechte Sicht mit Nebel.

MS ESPENHAIN hatte bis zum Kollisionstag schon eine längere Fahrt hinter sich. Am 5. Januar 1972 verließ das Schiff den Hafen Novorossisk mit einer Ladung von ca. 10 600 Tonnen Getreide für Wismar. Auf der Reise fielen nacheinander beide Radargeräte aus. Zwecks Reparatur lief man die Reede von Gibraltar an. Das reparierte Gerät funktionierte wieder, aber nicht lange, denn im Englischen Kanal wiederholte sich das gleiche Malheur. Am 18. Januar 1972, dem späteren Kollisionsort schon ziemlich nahe, mußte die ESPENHAIN zwecks Reparatur eines Maschinenschadens, südlich von der Insel Anholt zu Anker gehen. Die Maschinenreparatur, bei der die Zylinderstation 3 der Hauptmaschine außer Betrieb gesetzt werden mußte, war am 19. Januar 1972 gegen 18.30 Uhr beendet. Die Maschine wurde mit 60 Upm (langsame Fahrt – 7 Knoten) gefahren. Desweiteren führte man die Lichter eines manövrierunfähigen Fahrzeuges.

Gegen 22.00 Uhr stellte man im Fahrtgebiet ebenfalls Nebel bei Mindestsichtweiten von 2,5 Seemeilen fest. Unmittelbar nach 23.00 meldete der Ausguck ein Fahrzeug in 1 Strich an Backbord. Weiterhin wurden zwei weiße Topplaternen offen und das grüne Seitenlicht gesichtet. Für den erkannten Gegenkommer bestand die Ausweichpflicht. Der Kapitän gab gekoppelte Schall-Lichtsignale, ließ das Ruder auf „hart Steuerbord“ legen, gab kurze Typhon-

Töne und setzte die Maschine auf „Stop, langsame Fahrt zurück“. Es erfolgte jedoch keinerlei Reaktion des Gegenkommers. Nochmals wurde das Typhon betätigt. Erst die letzten Töne wurden nach späterer Aussage des Gegenkommers gehört.

Die Kollision erfolgte, wie schon vorher genannt um 23.08 Uhr unter einem Winkel von 30 - 50° und die ESPENHAIN wurde an der der Backbordseite in Höhe des Laderaumes 4/5 vom Bug der LÜTTEN KLEIN getroffen. Auf der ESPENHAIN entstand für ca. 5 - 30 Sekun-



den ein „black out“. Danach wurde sofort Bootsalarm ausgelöst sowie eine Dringlichkeitsmeldung ausgestrahlt, welche um 23.17 Uhr vom dänischen Marinefahrzeug SJAELLAND N 83 empfangen wurde. Zur Sicherung beider Schiffe und deren Besatzung ging man an die Realisierung verschiedener erfolgreicher Maßnahmen. Unter Mithilfe der SJAELLAND, des dänischen Bergungsschleppers SIGYN und der LÜTTEN KLEIN wurde die ESPENHAIN am 20. Januar um 05.40 Uhr auf Schultz's Grund gesetzt um deren Ladung zu sichern. Das dänische Marinefahrzeug schied schon gegen 02.20 Uhr aus der Hilfeleistung aus.

Am 21. Januar gegen Mittag erschien am Kollisionsort der Eisbrecher STEPHAN JANTZEN des VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock zur weiteren Hilfeleistung. Lesen wir dazu in dessen Bordchronik:

„Am 20. 01. 1972 lief unser Schiff in Saßnitz ein, um für die Winterzeit in Eisbereitschaft zu gehen. Wir waren höchstens drei Stunden im Hafen fest, da bekamen wir am 21. 1. 1972 gegen 2.00 Uhr Order, sofort wieder auszulaufen mit Kurs Kattegat. Hier hatten die beiden Schiffe LÜTTEN KLEIN und ESPENHAIN eine Kollision. Menschen kamen dabei nicht zu Schaden. Es wurden Sofortmaßnahmen eingeleitet. Da MS ESPENHAIN auf Grund lag und man nicht wußte ob das Schiff schwimmfähig ist, wurde aus Sicherheitsgründen der größte Teil der Besatzung auf unserem Schiff untergebracht. Die Arbeit konnte nun beginnen. Zunächst mußten die beiden Schiffe voneinander getrennt werden, denn die LÜTTEN KLEIN hatte sich ca. 7 Meter in die ESPENHAIN eingekellt. Mit der ESPENHAIN stellten wir eine Schlepp-



verbindung her. Nach mehrstündigem Versuch mit voller Maschinenleistung konnten wir die beiden Schiffe nicht freibekommen.

So wurde nach Absprache der Schiffsleitungen aller Beteiligten vereinbart, die beiden Schiffe auseinander zu brennen. Dazu wurde unser Maschinenassistent Adolf Stütz mit einem Boot zur ESPENHAIN gebracht, der mit den dazu benötigten und mitgenommenen Werkzeugen beim Auseinanderbrennen der beiden Havaristen half. In komplizierter Situation und mühevoller Arbeit war das Vorhaben am Abend geschafft. Die LÜTTEN KLEIN hatte ein ca. 4 Meter langes und 30 Zentimeter breites Leck auf der Steuerbordseite. Da die Witterungsverhältnisse es zuließen, konnte die LÜTTEN KLEIN selbstständig die Fahrt fortsetzen. Die ESPENHAIN mit über 10 000 Tonnen Weizen beladen, brachten wir nach Kopenhagen. Nach Auswertung der Hilfeleistung kamen wir zu dem Ergebnis, daß die STEPHAN JANTZEN nicht nur im Winter zwecks Eis eingesetzt werden kann, sondern bei einigen möglichen Umbauten auch in komplizierten Situationen“.

Am 22. Januar 1972 gegen 10.00 Uhr fuhr die LÜTTEN KLEIN mit eigener Kraft zur Werft nach Frederikshavn, wo das Schiff am 23. Januar gegen 12.00 Uhr eintraf.

Am 22. Januar 1972 gegen 6.00 Uhr war die ESPENHAIN vom Grund frei und wurde vom Eisbrecher STEPHAN JANTZEN als Kopfschlepper und vom ROS-406 HERBERT TSCHÄPE als Heckschlepper nach Kopenhagen geschleppt. Dabei stand die aufgeschobene Außen-



haut als Querblech in See. Der Schleppzug erreichte die Reede Kopenhagen am 23. Januar 1972 gegen 01.00 Uhr und mußte hier wegen dichten Nebels zu Anker gehen. Erst am Folgetag war das Schiff im Hafen von Kopenhagen an der sogenannten „Langen Linie“ (Passagierkai) vertäut. Zum Leichtern kam das MS BOTNIA an Backbord.

Zur Erledigung der umfangreichen Reparaturen ging die ESPENHAIN anschließend in das Trockendock der Werft von Burmeister & Wain in Kopenhagen.



Den Kapitän und den Wachoffizieren der ESPENHAIN traf an der Kollision kein Verschulden. Das Schiff hatte während der Fahrt im Gebiet stets die richtige Seite des Zwangsweges befahren.

Ursächlich für die Kollision war das Fehlverhalten des KTS LÜTTEN KLEIN. Es erfolgte eine Kursabweichung im Kollisions-schutzweg. Die bisherige Geschwindigkeit wurde trotz schlechter Sichtverhältnisse nicht herabgesetzt. Die Navigation war mangelhaft und im Nahbereich wurden durchgreifende Maßnahmen unterlassen.

Fazit:

Die Kollision hätte vermieden werden können, da die Möglichkeit bestand, die LÜTTEN KLEIN noch vor dem Kreuzen der Kurse beider Schiffe zum Stehen zu bringen.

F. FREILIGRATH (1) mit Tragfläche

Schäden, Aggregatausfälle und andere Störungen gehörten im Bordbetrieb zum alltäglichen Erleben. Störungen und Ausfälle waren ja auch kein Wunder, wenn man an die Belastung denkt, welcher das Material im Seebetrieb ausgesetzt war. Sie wurden zur Kenntnis genommen, repariert und es ging wieder zur Tagesordnung über. So etwas blieb einige Zeit im Gedächtnis und war wenig später von anderen Begebenheiten verdrängt worden. Trat irgendwann einmal ein ähnlicher Schaden auf, hieß es: „Das hatten wir doch schon mal!“. Nur große und seltenere Schäden blieben lange Zeit im Gedächtnis und wurden entsprechend lange diskutiert.

Ein äußerst seltener Schaden, der sehr lange, an und für sich bis heute im Gedächtnis haften blieb, war 1970 die Sache mit dem Steuerbord-Schanzkleid der Back auf dem Kombi-Schiff F. FREILIGRATH (1).

Das Schiff war wieder einmal nach Kuba und Mexiko unterwegs. Wegen des sehr schlechten Wetters auf dem Nordatlantik, war der sogenannte Sommerweg gewählt worden. Das hieß Reise über die Azoren. Über Sao Miguel/Punta Delgada wurden die Bahamas angesteuert. Ansteuerungspunkt dort war das Kap Abaco. Durch den Providence-Channel und die Straße von Florida ging es in den Golf von Mexiko nach Veracruz.

Da wir relativ weit südlich der Sturmtiefs standen, passierte bis zu den Azoren auch nichts Besonderes. Die ständig genommenen Wetterkarten (Analysen und Prognosen) sowie die Seegangskarten versprachen für uns weiterhin günstige Bedingungen. Das Schiff arbeitete ganz normal in der See.

Erst nach der Passage der Azoren sollte es dicker kommen. Immer stärker arbeitete das Schiff in immer höher werdender See und Dünung. Und das auf dem sprichwörtlichen Sommerweg, auf dem erfahrungsgemäß selten etwas los war. Zeitweise wurden die Schiffsbewegungen sogar heftig. Selbst für unser Empfinden. Seeleute nahmen das nicht alles gleich so tragisch. Man hatte sich daran gewöhnt. Trotzdem waren alle Sinne gespannt, um sofort jedes ungewöhnliche Geräusch und jede aus der Norm fallende Schiffsbewegung wahrzunehmen. In der zweiten Nacht nach den Azoren passierte es dann.

Das Schiff holte einmal sehr stark nach Steuerbord über und als es sich wieder aufrichtete, gab es eine sehr starke Erschütterung. Das Schiff erzitterte richtig. So etwas konnte nichts Gutes heißen. Und schon ertönte das Sprachrohr im Schlafrum des Kapitäns: „Kapitän bitte sofort auf die Brücke“. Das Schiff arbeitete inzwischen wieder ganz normal. Etwas Schlimmes konnte also nicht passiert sein.

„Das Steuerbord-Schanzkleid der Back ist weg“, lautete die Meldung. Es war noch zu dunkel, um etwas Genaueres erkennen zu können. Es war im Finstern nur zu ahnen, daß an der Steuerbordseite der Back etwas außenbords hing und sich im Rhythmus des Schiffes mitbewegte. Als es dann hell wurde, sahen wir die Bescherung.

Von der Mittelklüse im Vorsteven bis zur Achterkante Back war das gesamte Schanzkleid weggebrochen und hing außenbords.

Die Decksgang wurde aus den Kojen geholt und es ging zwecks Besichtigung nach vorne. Der Kabel-Ede (Kabelgattsmatrose) öffnete das Schott zum Kabelgatt und stand sofort unter Wasser. Ein Vollbad. Während der Nacht war das Kabelgatt vollgelaufen und entleerte sich jetzt. Das gesamte Inventar kam uns entgegengeschwommen. Das durfte erst einmal wieder eingefangen und gesichert werden. Danach ging es auf die Back. Die Schanzkleidstützen waren aus dem Backdeck herausgerissen worden. Daher auch das vollgelaufene Kabelgatt. Das Ankerspill war unversehrt, die Lüfter auf der Back nur eingeeult, aber an ihrem

angestammten Platz. Alles schüttelte den Kopf und staunte. Zeit zum Diskutieren blieb vorerst nicht. Das Schanzkleid mußte gesichert werden. Schließlich brauchte man es noch. Der leichteste Matrose mußte diese nicht ungefährliche Aufgabe übernehmen. Mit etlichen Sicherheitsgurten wurde er abgesichert. Dann schob er sich bäuchlings auf das Schanzkleid raus in Richtung vorderer Klüse. Es gelang ihm einen Drahtstander durch die Klüse und dann mit an Deck zu ziehen. Das gleiche Verfahren wendeten wir bei der Springklüse an. Hier war der Weg aber nicht so lang. Die Drahtstander wurden auf den Poller belegt. So war das Schanzkleid erst einmal gesichert. Nach dem Frühstück konnten die weiteren Sicherheitsstander angebracht werden.

Wenn man vom Hauptdeck oder der Brücke außenbords nach vorne sah, hatte man den Eindruck, da das Schanzkleid im rechten Winkel abgeknickt war, eine Flugzeugtragfläche zu sehen.

Da unsere Funkstelle doppelt besetzt war, hatten wir auf Grund der plötzlich angetroffenen Wettersituation auch zu den synoptischen Zwischenterminen Obse (Schiffswettermeldungen) abgesetzt. Wie die Wetterkarte von 6 Uhr GTM von Halifax zeigte, war die F. FREILIGRATH (1) in ein Teil- oder Randtief geraten, das sich neu gebildet hatte. Auf Grund unserer Wettermeldungen war das Tief jetzt in den Karten verzeichnet. Und nicht nur in den Wetterkarten von Halifax/Kanada, sondern auch in den Amerikanischen und Deutschen.

Die Kanadier hatten unsere Wettermeldung zur Kennzeichnung mit unserem Rufzeichen (DHZX) versehen. Im Gegensatz zu den Amerikanern waren in den kanadischen Wetterkarten bei den Schiffsmeldungen immer die Rufzeichen des jeweiligen Schiffes vermerkt. F. FREILIGRATH (1) war immer in den kanadischen Wetterkarten zu finden.

Nachdem alles gesichert und wieder eingefangen war, wurde vor Ort Ursachenforschung getrieben. Als wir auf der Back standen, die Seegangs- und Schiffsbewegungen beobachteten, gab es für uns nur eine Erklärung. Als das Schiff nach Steuerbord krängte und sich langsam wieder aufrichtete, mußte im gleichen Augenblick dicht am Schiff auf Backbordseite eine große Welle gebrochen sein. Die entsprechenden Wassermassen sind dann senkrecht auf das Steuerbord-Schanzkleid geprallt. Das war das einzige Hindernis mit dem entsprechenden Widerstand. Alles was sich noch an Deck befand, hatte nicht den entsprechenden Widerstand zu bieten und blieb bis auf ein paar Beulen unbeschädigt.

Kurz vor Abaco wurden wir wie immer, vom OvD (Offizier vom Dienst) in Empfang genommen. Der OvD war ein zweimotoriges Aufklärungsflugzeug der US-Coast Guard. Da das Schiff immer am „AMVER“-Dienst der US-Coast Guard teilgenommen hatte, war es ein Leichtes uns stets bei Tageslicht zu treffen.

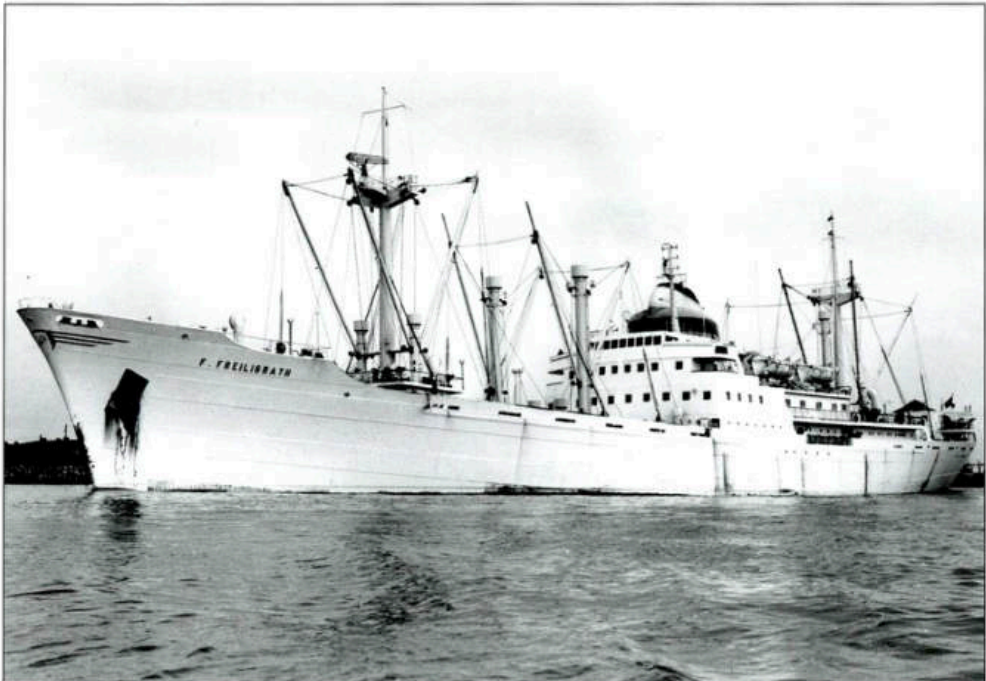
Diesmal mußten der Flugzeugbesatzung wohl die Augen aus dem Kopf gefallen sein. So etwas hatte sie sicherlich auch noch nicht gesehen. Statt der sonst üblichen zwei Rundflüge um das Schiff, zur Kontrolle von Schiffsnamen und Heimathafen, ging der OvD noch tiefer, um sich das Spektakel aus größerer Nähe anzusehen. Sicher wurden wir dabei auch fotografiert. Wir mußten auch einen seltsamen Anblick geboten haben. Mit Flügelwackeln verabschiedete sich der OvD wie üblich von uns.

Als ständiger Teilnehmer am „AMVER“-Dienst“ erhielt das Schiff regelmäßig über das Grenzzollpostamt Schwerin das in Abständen erscheinende Bulletin der US-Coast Guard Eastern Area (Atlantik).

Der Nächste der gar mächtig staunte, war der Lotse in Veracruz. Seltsames Schiff. Trotz unserer Erklärungen über die Ursachen, schüttelte er immer wieder den Kopf. Nicht zu glauben und nicht zu fassen.

Unser großes Problem war, daß wir wegen des Schadens immer die Backbordseite als Landseite benötigten. Nach einigen Erklärungen des Lotsen klappte es in Veracruz mit einigen Verzögerungen. Es mußten die Pierpositionen einiger Schiffe geändert werden. In Tampico

gab es keine Probleme, da war bei der Ankunft schon alles bekannt und arrangiert. Als in Veracruz über das Wochenende der Umschlagsbetrieb ruhte, holten wir mit Hilfe des Ladegeschirrs und des Ankerspills das Schanzkleid ganz vorsichtig wieder in die senkrechte Lage zurück. Die ursprüngliche Position haben wir nicht erreichen können. Das Schanzkleid konnte jetzt aber ordentlich gesichert und gelascht werden. Über Kuba ging es dann mit dem beschädigten Schanzkleid über den „Großen Teich“ wieder zurück. In der „Mercantile-Werft“ in Antwerpen erfolgte dann die erforderliche Reparatur zur Herstellung des ursprünglichen Zustandes.



MS. FREILGRATH (1)

Mein erstes Schiff MS AUE und warum ich davon nicht loskomme

Meiner Tätigkeit auf einem Handelsschiff des VEB Deutfracht – Internationale Befrachtung und Reederei, Rostock ging ein 14-tägiger Lehrgang zum Rettungsbootsmann und Feuerlöschmann voraus. Dieser fand 1970 in Rerik statt. Natürlich hatten wir alle mit Bravour die Prüfungen bestanden. Dem Einsatz auf einem Schiff der verschiedenen Flottenbereiche stand nichts mehr im Wege.

Mit mir kamen noch drei weitere Lehrgangsteilnehmer kurz vor Weihnachten auf das MS AUE. Beim Mittagessen des ersten Tages mußte ich mich gleich in Deckung begeben. Der I. Ing. versuchte den Heizer zu überreden, die bevorstehende Reise noch einmal mitzufahren. Dem Seemann, welcher bereits 11 Monate durchfuhr, fiel dabei aus lauter Mißmut das Besteck aus der Hand.

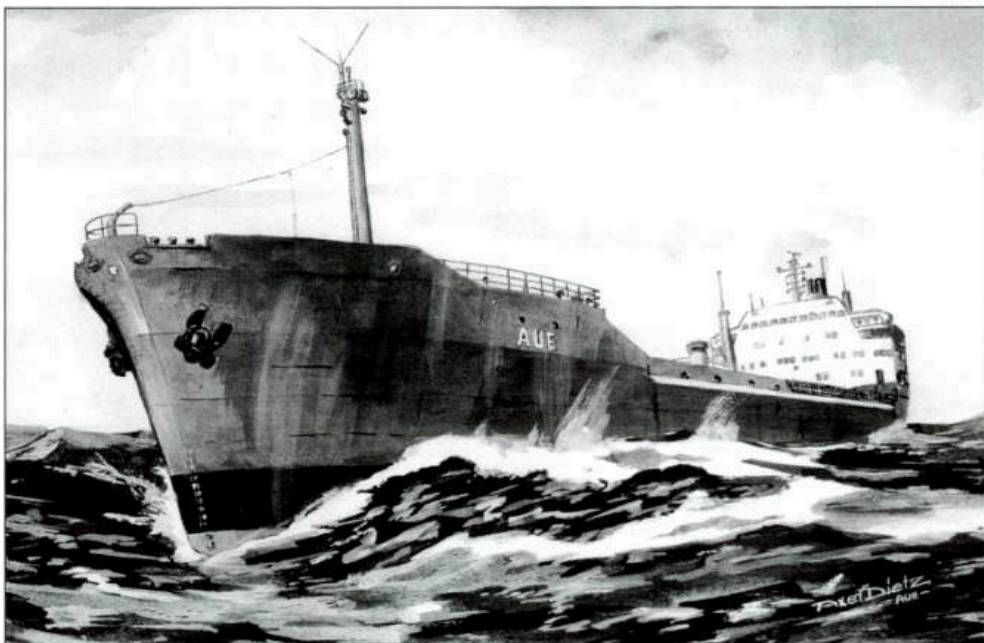
Von ihm wurde ich auf der Reise nach Brasilien im Kesselraum angelernt. Da wir uns sehr gut verstanden und noch verhältnismäßig jung waren, blieb manche Blödelei nicht aus. Dabei erwischte uns der I. Ing. bei seinen Kontrollgängen wiederholt. Das eine Mal spielten wir gerade eine Szene aus der *Feuerzangenbowle* nach, das andere Mal war es uns danach, in Kleidern aus der Putzlappenkiste zu tanzen.

Franky hatte mit seinen 11 Monaten wohl gewisse Narrenfreiheit, aber für mich war vorerst die Ausbildung im Kesselraum beendet.

Auf der Heimreise versuchte es der Erste noch einmal mit mir und ich wurde auf der nächsten Reise die Ablösung für Franky. Ihn sah ich bis vor wenigen Jahren nicht wieder.

Auf der zweiten Reise durchlebte ich am 25. Februar 1971 die Tücken einer Havarie. Unser Schiff hatte dem BRD-Tanker BOMIN die Vorfahrt genommen und es kam zur Kollision. Insgesamt fuhr ich fast zwei Jahre auf der AUE. Das Reiseziel war in der Regel der Ölhafen in Odessa (Sowjetunion).

MS AUE auf hoher See – Aquarell von Axel Dietz



Wer jedoch etwas von der Welt sehen wollte, so auch ich, war zu damaliger Zeit beim VEB Deutfracht, der Reederei für Spezial- und Massengutfracht fehl am Platze. Entweder man bekam nach gewisser Zeit die Chance auf einem der vier Kühl- und Frachtschiffe aufzusteigen, oder man versuchte zum VEB Deutsche Seereederei zu wechseln. Das war aber fast aussichtslos, da man dazu einen Tauschpartner brauchte. Wer wechselte schon von der DSR zu Deutfracht. Mir ist kaum ein Fall bekannt.

Für mich begann die ersehnte Kühltour im Sommer 1972. Aber wieder zurück zur AUE und was verbindet mich bis heute mit diesem Schiff.

Als wir 1996 unseren Urlaub in Südtirol verbrachten, kam es zu einem ganz seltenen Ereignis. Eine Familie, im selben Hotel abgestiegen, kam auch noch unmittelbar aus unserer Heimat. Ganz schnell fanden die Frauen heraus, daß wir beiden Männer zur gleichen Zeit auf eben diesem MS AUE gefahren sein mußten. Als wir von diesem Gespräch erfuhren, wurden wir natürlich neugierig aufeinander. Kurzum es stimmte. Schnell fielen mir einige Namen ein und sie wurden bestätigt. Wir erkannten uns natürlich nach 26 Jahren optisch nicht wieder. Schließlich waren wir doch beide etwas „reifer und älter“ geworden.

Steffen stieg ebenso wie ich, nach dem Lehrgang in Rerik, kurz vor Weihnachten 1970 auf das MS AUE auf. Gemeinsam fuhren wir nach Brasilien in das Amazonasdelta um Manganz zu holen.

Zu Hause wieder angekommen, bekam ich einen Hinweis, daß sich in Freiberg/Sa. ehemalige und auch noch fahrende Seeleute, hauptsächlich von der DSR, treffen. Klar waren wir dabei. Steffen war etwas traurig, daß er Niemanden von den Anwesenden kannte. Hier setzte mein Instinkt ein. Ganz spontan „sprudelte“ ich heraus: „Laß uns ein Treffen von der damaligen Zeit auf MS AUE organisieren“.

Mit tatkräftiger Unterstützung eines Matrosen aus Warnemünde, fand bereits ein Jahr später das 1. MS AUE-Treffen in Rostock statt. Um dem Ganzen auch einen notwendigen maritimen Charakter zu verleihen, feierten 39 Personen an Bord des Traditionsschiffes Typ „Frieden“ in Rostock-Schmarl. Eine ganz besondere Freude war es für mich, den ehemaligen und zugleich meinen ersten Kapitän Herrn Leistner begrüßen zu können. Das Treffen gestaltete sich zum echten Bordfest. In der Offiziersmesse des ehemaligen Typ-IV-Schiffes MS DRESDEN fühlten sich alle wohl. Um dem Ganzen einen „Hauch“ von Wehmut oder was auch immer zu geben, beschloß ich eine DEUTFRACHT-FLAGGE zu besorgen. Sie hing zum richtigen Zeitpunkt an der richtigen Stelle.

Vergessen war der ganze Streß von der Idee zum Treffen, über die Organisation, bis zur Formulierung der Einladungsschreiben.

Dem 1. Treffen folgte 1999 bereits die zweite Auflage mit nun schon 71 Personen (einschl. Ehepartner).

Einer ehemaligen Stewardess ist es zu verdanken, daß sich inzwischen die *Sachsen* der AUE jährlich treffen. Selbstverständlich sind diese Treffen auch für alle anderen Seeleute offen, die auf diesem Schiff fuhren. Um den Bekanntheitsgrad zu erhöhen werden vor allen Dingen noch Besatzungsmitglieder aus den Jahren 1969 bis 1973 gesucht.

2001 werden wir unser Treffen ganz in der Nähe der Erzgebirgsstadt Aue feiern. Hier ist auch ein Zusammentreffen mit dem Bürgermeister im Rathaus geplant.

Die Idee zum Treffen ehemaliger „AUE-Fahrer“ ist nun schon zur Tradition geworden. Ständig werden neue Gedanken zum Veranstaltungsinhalt umgesetzt.

Eine Reise ohne Landgang

Dieser Reisebericht ist kein Erinnerungsbericht, sondern ich fand ihn kürzlich in einem Vokabelheft, meinem damaligen Tagebuch, was ich als achtzehnjähriger junger Mann führte. Ich war gerade ein knappes Jahr auf MT SCHWEDT (1), meinem Brotschiff, auf der ich als Reiniger, Motorenhelfer und Maschinenassistent (Assi) fuhr.

Doch nun zur Reiseschilderung. Unser Ziel hieß Ras Gharib und liegt in Ägypten am Roten Meer. Eine Ortschaft ohne Hafen. Die Ladung, Roherdöl, wird auf Reede übernommen. So wurde in der Mannschaftsmesse unser Ladehafen präzisiert. Am Donnerstag, dem 17. 11. 1966 gegen 16.00 Uhr liefen wir in Rostock aus. Gott sei Dank hatten wir einen anderen Koch an Bord, mit dem alten wäre es zum Aufstand gekommen. Die meisten waren froh, daß das Schiff wieder in Fahrt kam. Im „Mau“ wurden vorher noch einige gute Kameraden verabschiedet.

Diesmal führte unsere Reise durch den Nord-Ostsee-Kanal. Es war eine Ausnahme, denn meistens ging es oben um Skagen herum. Die Durchfahrt dauerte etwa 10 Stunden. In der Nordsee regnete es stark und die Biskaya empfing uns am 21. November mit hoher Dünung. Um 17.00 Uhr lief ein Kolben der Backbord-Hauptmaschine fest. Der Störenfried hatte sich schon vorher angemeldet, denn die Diagramm- und Abgaswerte wurden immer schlechter. Also mußten auch wir von der 8-12 Wache unseren Dienst 3 Stunden eher beginnen, um mit vereinten Kräften den Schaden so schnell wie möglich zu beheben. Eigentlich sollte ein neuer Kolben mit Buchse eingezogen werden, aber die SCHWEDT (1) stampfte und rollte in Ballastfahrt während der starken Dünung so toll, daß dieses Vorhaben entfiel und der alte Kolben mit der Buchse wieder provisorisch hergerichtet wurde. Am Folgetag früh um 6.00 Uhr liefen wieder beide Maschinen.

Am 22. November kam Kap Finisterre in Sicht. An der spanischen Küste, dicht unter Land fuhren viele Schiffe, zumeist Tanker und fast alle größer und schneller als unsere SCHWEDT (1). Ab 24. November war wunderschönes Wetter mit blauer See. Um 13.00 Uhr hatten wir Tarifa Backbord querab. Eine Stunde später passierten wir Gibraltar. Von dort etwa 5 Seemeilen und von Ceuta etwa 2 Seemeilen entfernt.

Von Gibraltar wurden wir über Funk und mit Hilfe eines Spiegels nach Name und Herkunft befragt. Am Sonntag, kurz vor Mittag, beim Ausschütten der Dreckpützen aus dem Maschinenraum, sah ich zum ersten Mal eine Wasserhose. Von einer dunklen Wolke, ragte ein ebenso dunkler Wasserschlauch, der sich nach unten verjüngte, bis vielleicht 100 Meter über die See. Darunter sah man eine sich wild drehende Wassersäule über die Wellen tanzen, bis plötzlich der Schlauch riß, die Hose in sich zusammenfiel und der obere dunkle Teil, wieder in der Wolke verschwand.

Am 1. Dezember lagen wir nicht weit von Port Said entfernt, manövrierunfähig in der See. Der Anlaßluftverteiler war defekt. Innerhalb von zwei Stunden war der Schaden behoben und wir lagen mit 40 weiteren Schiffen unter Anker vor Port Said. Am nächsten Tag nachmittags, es war schon dunkel, machten wir an Tonnen fest und hatten bis zur Kanalpassage noch einige Stunden Zeit. Kaum waren wir fest, kam schon eine Flotte von Ruderbooten, besetzt mit einheimischen Händlern und beladen mit den Schätzen des Orients. Sitzkissen, Ledertaschen, Wasserpfeifen ect.

Die Boote kamen achtern an der Backbordseite unter unseren Kammerbulleys längsseits. Jede Kammer hatte zwei Bulleys und dort schauten nun überall unsere Leute heraus und riefen den Händlern zu. Diese warfen ihre Leinen hoch mit Körben daran und schon begann die „Feilscherei“. Ein alter Nadelstreifenanzug vom Vater gegen eine Ledertasche und ein

Sitzkissen, ein Nylonhemd gegen eine Brieftasche aus Kamelleder, ein alter Pullover gegen eine Wasserpeife und eine Schachtel F6 gegen einige Ansichtskarten. Ein wüstes Geschrei begleitete diesen Handel. Jeder wurde auf seine Art bedient. Auf einmal schreit ein Assi zornentbrannt: „Der haut mit meinen Anzug ab, ich wollte dafür eine Ledertasche haben“. Doch der Händler mit seinem Boot, schert aus der Linie und verholt im Dunkeln einige Bulleys weiter nach achtern, um dort ein neues Geschäft anzubahnen. Doch er hatte Pech. Sein neuer Standort lag genau unter der Öffnung der Hauptzirkuline und der Heizer rannte geistesgegenwärtig in den Heizraum, drückte auf den Knopf und die große Kreispumpe spie ihren dicken Strahl außenbords, direkt in das Boot des Übeltäters. Dieses lief sofort voll, und wurde durch den Schwall von unserer Bordwand gedrückt. Bis zum Bauchnabel im Wasser sitzend und unter dem Beifall aller Anwesenden, trieb der betrügerische Händler in die Dunkelheit hinein.

Kurz vor 24.00 Uhr kamen zwei Festmacher und zwei Elektriker an Bord und der Konvoi setzte sich in Bewegung. Wir waren das 9. Schiff in der Linie. Die beiden Elektriker bedienten vorn den Kanalscheinwerfer. Wegen der Festmacher blieb mittschiffs und achtern nur ein Schott auf, das von uns bewacht wurde. So mußte ich am nächsten Tag schon um 6.00 zur Wache erscheinen. Das war aber nicht schlimm, erlebte ich doch so einen wunderbaren Sonnenaufgang über Sinai. Die Ufer auf dieser östlichen Kanalseite waren kaum bewachsen. Weiter im Land ragten kahle Felsen aus der Wüste. Die Ufer des Kanals waren an vielen Abschnitten gut befestigt. An anderen Stellen sahen wir Arbeitstrupps, die mit primitiven Mitteln Wasserbauarbeiten durchführten. Der Kanal zog sich nicht gerade hin, sondern hatte viele Biegungen, die bisweilen sogar rechtwinklig verliefen. In Ufernähe befanden sich in Abständen Festmachertonnen für den Notfall. Havariert ein Schiff im Kanal und wird es innerhalb von 24 Stunden nicht wieder flott gemacht, wird es gesprengt. Das erzählte mir jedenfalls ein Offizier. Geglaubt habe ich es ihm nicht.

Die Schiffe hielten etwa einen Abstand von einer Meile ein. Im Großen Bittersee ging der Konvoi vor Anker und ließ den Gegenverband passieren. Nach etwa 12 Stunden erreichten wir Suez, übernahmen Heizöl und passierten nachts die Einfahrt in den Golf von Suez. Ab hier gab es pro Tag 4 Mark Tropenzulage. Diese hatten wir bitter nötig, denn unser Chief hatte sich entschlossen, nun endlich den Kolbenfresser von der Biskayafahrt, samt Laufbuchse zu wechseln. Auch das wurde geschafft. Die Buchse flutschte dank vieler Schmierseife ins Gehäuse, die Lager wurden ausgeschabt, der Kolben eingesetzt und ausgewinkelt und zum Schluß kam der Kopf darauf und weiter ging es mit „Voll Voraus“. Erträglich hat uns der liebe Kujampel diese schweißtreibende Arbeit machen lassen. Er stand in einer großen Pütz, eisgekühlt im Wellentunnel.

Nach zwei Tagen Fahrt kamen wir am 6. Dezember auf Ras Gharib-Reede an. Uns ließ man an Tonnen festmachen und warten. Vor uns wurde ein italienischer Frischwassertanker abgefertigt, der hier sein kostbares Naß loswerden wollte. Am nächsten Tag war der Wind so stark, daß wir nicht am Ladeschlauch festmachen konnten. Beim Bootsmanöver bewies der III. Offizier seine Unfähigkeit. Ja, alles will erst einmal gelernt sein. Ich glaube das hat jeder bei der Seefahrt gemerkt und beherzigt. Am 7. Dezember waren wir dann fest am Ölschlauch, der aus dem Wasser kam, und wurden mit etwa 10 000 Tonnen Rohöl beladen.

In der Ferne an Land, sahen wir etwa 10 Öltanks, einige massive Gebäude und eine Straße. Diese Station und die Erweiterung der Ölfelder wurde vor Jahren durch die Engländer und ihre deutschen Kriegsgefangenen aufgebaut, jetzt aber von den Amerikanern betrieben.

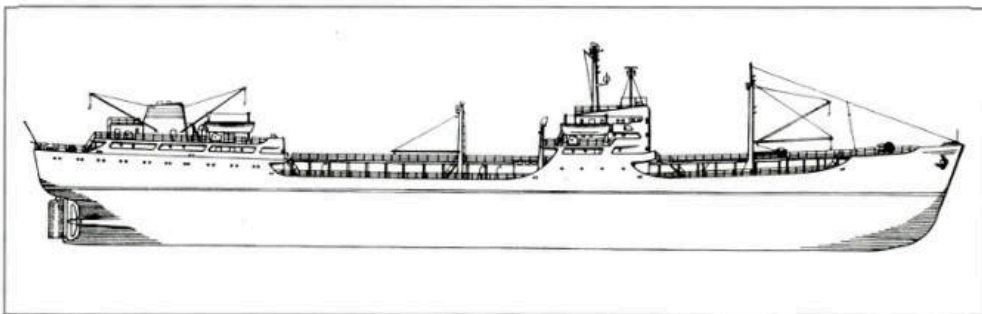
Am Nachmittag saß ich mit dem III. Ingenieur im Rettungsboot und wir reparierten den „Jumo“, einen Gegenkolbenmotor. Die Einspritzpumpe war defekt und die Reparatur sehr kompliziert. Nachdem er wieder lief, machten wir eine Probefahrt rund um die SCHWEDT (1). Wir hatten zwar jeden Tag Badewetter, aber wegen den vielen Haiflossen, welche die Wasser-

oberfläche schnitten, ging natürlich keiner außenbords baden. So wurde diese kleine Bootsfahrt ein Ersatz für entgangene Bade- und Landgangsfreuden.

Am 8. Dezember verließen wir Ras Gharib und waren am 11. Dezember schon gegen 22.00 Uhr in Port Said. Hier brachte der Makler Post aus der Heimat, aber für mich war nichts dabei, was mich natürlich traurig stimmte. Am 18. Dezember, wir hatten herrliches Wetter, waren die Berge der Sierra Nevada in Spanien ganz deutlich zu sehen. Ein großer Teil der Gipfel war in Wolken gehüllt, während auf den Anderen der Schnee im Sonnenschein glänzte.

Wir bekamen starken achterlichen Wind und passierten einen Tag später Kap Vincente. Es war beeindruckend, die senkrecht aus dem Wasser steigenden Felsklippen mit dem darauf befindlichen Kloster und dem rot-weißen Leuchtturm zu sehen. Am 22. Dezember vormittags hatte ich unheimliches Glück im Unglück. Ein Kollege pönte die Schmutzplatte vor einem Niedergang, nahm dazu die Gräting heraus und ließ die Platte drin. Ich kam vom Temperaturschreiben und rauschte 6 Meter in die Tiefe, genau auf die Welle zwischen Jockel und Generator, der zum Glück nicht lief. Ich konnte später aber trotzdem noch gesunde Kinder zeugen.

Für die Rückreise kam die Order zur Fahrt um Skagen. Deshalb fand das Weihnachtsfest auf See statt. In der Nordsee hatten wir am Heilig Abend Seegang 10 und Wind von dwars. Das gemütliche Beisammensein in der „Roten Ecke“ fiel somit aus. Dafür fingen wir aber am 1. Feiertag schon um 9.00 Uhr mit der Weinparty an. Ich hatte frei und die Festivität ging bis 19.00 Uhr. Dann kam der Weihnachtsmann und jeder erhielt von der Gewerkschaft ein Buch. Am 26. Dezember passierten wir am Nachmittag unser Vorpostenschiff bei Fehmarn und 18.00 Uhr lagen wir auf Reede vor Warnemünde. Um 20.00 Uhr wurde das Rettungsboot klargemacht und wir Urlauber schipperten an Land. Der Zoll kontrollierte uns lange und gründlich und so verpaßte ich mit einigen Kollegen den Zug ins Binnenland, Richtung Heimat. Aber es gab da noch ein Bettenhaus im Seemannsclub. So konnten wir am nächsten Tag noch mit unseren Basarscheinen First Class Kaffee und HB-Zigaretten für die Lieben daheim einkaufen.



Seitenriss MT SCHWEDT (1)

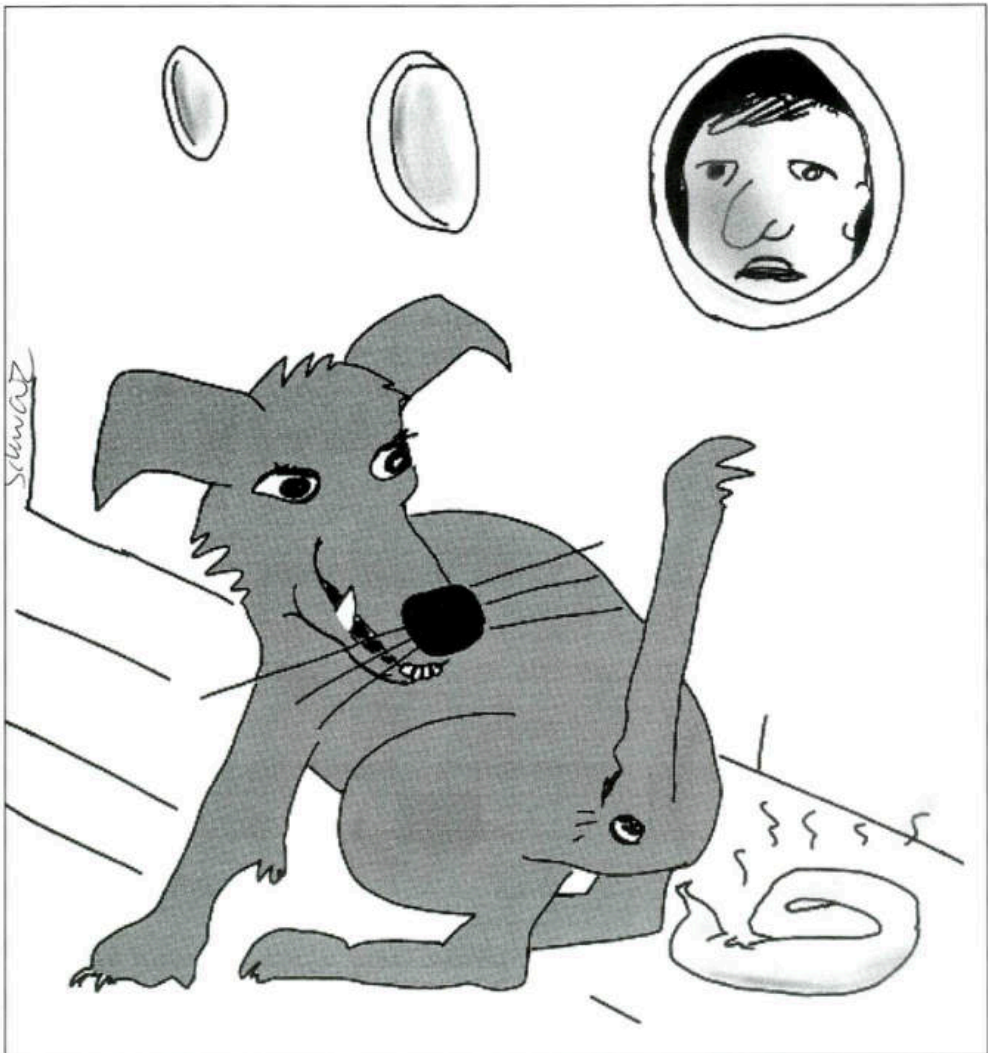
Zeichnung: Ralf Gierke

Bello

Vom 19. 06. 1970 bis 17. 09. 1970 war ich auf MS MULDE gemustert. Als die DSR-Vorschriften bezüglich – Tiere an Bord – noch locker waren, befanden sich häufig Tiere, besonders Hunde an Bord. Erst durch den Mißbrauch im Umgang und durch die Vorschriften einzelner Länder wie Großbritannien, kam es zu drastigen Einschränkungen. Hunde leisteten gute Wachdienste. Oft lag der Bordhund angekettet am einzigen Zugang zum Mannschaftsbereich, besonders bei separaten achteren Mannschaftsunterkünften. Da kam kein Fremder rein!

Auf einer Reise zuvor wurde durch jemanden in Alex (Alexandria) ein Welpen eingetauscht. Er bekam den Standardnamen „Bello“. Da auf einem Schiff zu diesem Zeitpunkt Unterhaltung Mangelware war, trug er doch etwas zur Auflockerung bei.

Für Bello war das Beste gerade mal gut genug. Mochte jemand zu Mittag sein Steak nicht, bekam es kein Nachbarsmann, nein, Bello durfte sich daran ergötzen. Einen ganz scheelen



Blick konnte man sich von ihm einfangen, wenn man ihn mit einer Scheibe Rotwurst verwöhnen wollte. Und so kam es, wie es kommen mußte. Bello wurde ein ansehnliches Tier. Ihm machte es sichtlich Spaß, mit jemanden Hasche ums Lukensüll oder auf der Luke zu spielen. Das Schiff hatte er sich eingeteilt. Auf dem Vorschiff war sein Sanitärbereich. Dorthin war morgens sein erster Gang. Achtern im Bereich Luke 4 und 5 und vor der Kombüse war sein Aufenthaltsraum. Man traf da ja die meisten Leute und jeder war für ein kurzes Spielchen zu haben.

Für ihn wurde auch hygienisch gesorgt. Bello hatte seinen eigenen Bademantel aus der Putzlappenkiste und zu Reisebeginn wurde für ihn eine Packung Shampoo gekauft. Sonnabend war Badetag. Sah er jemanden mit seinem Bademantel, war er auf der Flucht bis rauf zur Monkey-Back. Aber es half nichts, nicht einmal das Bepissen vor Angst. Hatte er seine Dusche bekommen, wurde er in seinen Bademantel gewickelt und in den Tagesraum gepackt. Nachdem er sich trocken fühlte, kroch er raus und sein Törn ging weiter.

Besonders stark fühlte er sich, wenn er durch die Klüse seine Kollegen an der Pier anbellern konnte.

Irgendwann lernte er auf dieser Reise auch Landgang. Der Ill. Ing. und der Koch nahmen ihn mit zu den Kombüseneinkäufen in Tekirdag (Türkei). Die 8-m-Leine war immer stramm voraus gespannt. Im Hafen lag Bello fortan am Gangwaypodest und hoffte auf Landgang. Bei so einem Landgang lernte er, daß es auch noch andere Menschen außer Seeleute gibt. In seiner anerzogenen Verspieltheit im Umgang mit ihnen, wollte er auch mit einem kleinen Kind spielen und war arg über den Fußtritt des Vaters beleidigt. An dem Tag lag er nicht mehr am Gangwaypodest. Schnell bekam er mit, daß man ja auch allein an Land gehen kann. Tja und da war eines Tages der Landgang in der Antwerpener Schleuse ausgebracht. Bello ging unbemerkt an Land und das Schiff legt ab. Das war nachmittags. Nachts kam er völlig durchnäßt, fix und fertig an Bord. Da hatte er es doch fertiggebracht, in dem riesigen Hafengelände sein Schiff zu suchen und zu finden!

Das Einlaufen in Wismar war ähnlich dem Duschen. Sah er jemanden mit einem ihm vertrauten Sack, war er wieder verschwunden. Er kam bei Einlaufen in den Sack und wurde in der Fuulbrasstonne deponiert bis die Einklarierung vorbei war. So lange hielt er wirklich still. Umgedrehte Prozedur beim Auslaufen. Nur, sobald die Schraube die ersten Umdrehungen machte, meldete er sich.

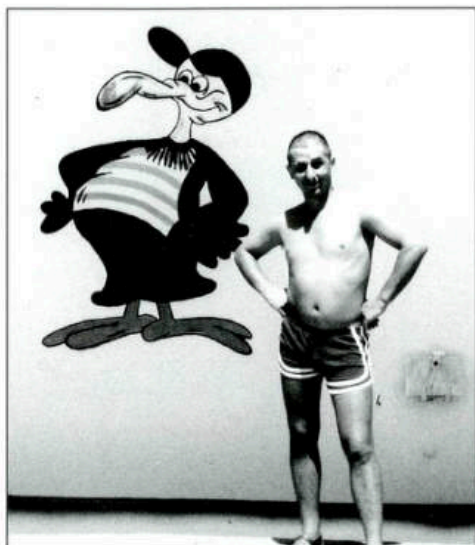
Nach dieser Reise ging es in die Werft nach Szczecin. Kaum am Liegeplatz ging Bello an Land. Dort lernte er etwas kennen, was er in den verpflasterten Häfen nicht kennenlernen konnte, hohes Gras! Man glaubt es nicht. Über eine halbe Stunde hat er sich darin ausgetobt. Freude pur.

In der Werft stieg ich ab, traf später einen aus der Besatzung und erkundigte mich nach „Bello“. Er starb seinen Seemannstod in der Werftzeit. Er wollte wie üblich auf der Luke spielen. Diese war aber nicht abgedeckt.

Aufbauten – Malereien

Diese Bilder sind am 29. 03. 1984 auf MS FREDERIC JOLIOT-CURIE entstanden. Ich erinnere mich deshalb noch so gut daran, weil es 2 Tage nach meiner Äquatortaufe passierte und den Taufschein mit diesem Datum hüte ich auch heute noch wie ein kostbares Stück.

Mein einmaliger Haarschnitt und diese einmaligen Motive auf dem ersten Deckshaus – ein „Muß“ für jeden Bordfotografen.



In meiner 4-jährigen Fahrzeit als Springer auf verschiedenen Schiffen hab ich nie wieder ähnliche Versuche erlebt, oder je davon gehört, wo auf diese Weise etwas Leben auf diese sonst so eintönigen, recht großen weißen und grauen Flächen auf dem Schiff gebracht wurde.

„El-Gonzo“ wurde in Zusammenhang mit „Asterix“ an der Vorkante Brücke von einem Matrosen der Stammbesatzung (der Name ist mir leider entfallen) gezeichnet, nachdem wir vorher die Flächen frisch weiß gemalt hatten“.

Übrigens, – an Land wurde „gestrichen“, bei der „Volksmarine“ „gepönt“, und hier eben „gemalt“.



Daß wir einen relativ toleranten Kapitän hatten, wer könnte das bei diesen Decksbemalungen bestreiten.

Erst nach Rückreise in Rostock, noch am selben Tag nach dem „Einlaufen“, sollte auf besondere Weisung von „ganz oben“ übermalt werden. Hier zeigte man sich weitaus weniger tolerant.

Als besonders übertrieben empfanden wir damals die Anweisung – und das war wohl auch mehr als Bestrafung gedacht, – im „Kabelgatt“ (Werkstatträume im Vorschiff) auch

die „Playboy“-Poster zu übermalen, weil sie sich auf andere Weise einfach nicht entfernen ließen. Diese waren anscheinend zu obszön für versteckte sozialistische Werkstatträume. Was sollten wir daraus lernen? Miss „Juni“ und „Asterix“ hatten beide nichts auf einem DSR-Handelsschiff zu suchen.

Leseprobe aus „Maritta F. ...eine Stewardess, die auf den Weltmeeren servierte“

Mit MS EICHSFELD und MS WITTENBERG auf hoher See

Vor uns liegen etwa dreiundzwanzig Tage auf hoher See. Nichts als Wasser, Wasser bis zum ersten afrikanischen Hafen. Während dieser Zeit gibt es keine Langeweile. Die Stewardessen werden um 6.30 Uhr vom Wachmatrosen telefonisch geweckt. Um 7.00 Uhr wird die Offiziersmesse und die Mannschaftsmesse zum Frühstück eingedeckt. Frühstückszeit ist bis 8.30 Uhr, danach speisen die Stewardessen, der Koch und der Bäcker. Die Matrosen und die Jungs in der Maschine beginnen ihre Arbeit um 8.00 Uhr. Sie endet 16.00 Uhr. Dann haben wir noch die Wachgänger auf der Brücke und in der Maschine. Sie werden alle vier Stunden abgelöst, das heißt die Schichten gehen rund um die Uhr, also = 0-4 Wache, 4-8, 8-12, 12-16, 16-20, 20-0 Uhr.

Beim Einlaufen in den Hafen sieht es natürlich anders aus. Nach dem Frühstück wird das Geschirr gespült. Natürlich haben wir als erstes Schiff eine Geschirrspülmaschine. Ich darf sie ausprobieren. Dann gibt es grünes Licht für die anderen Schiffe. Die Kammern, (Zimmer) werden zum Säubern aufgeteilt, gesäubert wird nur bei den Offizieren. Die Anderen sind selbst verantwortlich. Der Fußboden ist mit Teppichboden ausgelegt, es genügt mit dem Staubsauger darüber hinweg zu gehen. Bei Bedarf werden die Bullaugen, Fenster, geputzt. Von der Überfahrt und der Luftfeuchtigkeit sind diese ständig voller Salz. Gardinen werden auch gewaschen. Hierfür haben wir Waschautomaten an Bord und einen großen Wäschetrockner. Für seine eigene Wäsche ist jeder selbst zuständig. Da kommt mir Ali, ein Maschinenassistent entgegen. „Na Ali“, sage ich, „einen Kessel Buntes gehabt?“ „Ja, so kann

man es auch nennen“, antwortet er. Eine rote Unterhose ist ihm zwischen die Kochwäsche geraten. Das nennt man Pech. Bettwäschetausch ist alle vierzehn Tage. Jeder zieht sein Bett ab und wir verteilen die frische Wäsche. In Mombasa lassen wir dann Waschen. Dazu kommt noch das Wischen der Gänge, Niedergänge und Treppen. Anschließend fegt die Bohnermaschine darüber hinweg. Es kommt auch schon mal vor, daß sie sich selbstständig macht, dann ist es nicht einfach sie wieder einzufangen.

Ab 11.00 Uhr wird eingedeckt für das Mittagessen. Es gibt stets eine Vorsuppe, das Hauptgericht besteht aus Wahlessen, danach die Nachspeise. Für uns Stewardessen ist ab 13.00 Uhr Freizeit. Was machen wir da auf dem Schiff? Na ganz einfach, „Sonnenbaden“. Wir liegen auf dem Achterdeck am Swimmingpool und springen ab und zu hinein, so ist der Nachmittag ausgefüllt. Mich begeistert immer wieder das Meer. Stundenlang stehe ich an der Reling und schaue über das Wasser!



Die Autorin „ganz in weiß“

Von 17.00 bis 19.00 Uhr ist Abendessen. Auf den Tischen stehen kalte Platten und außerdem gibt es jeden Abend ein warmes Wahlen. Danach erfolgt der Abwasch.

Der Koch ist die Seele des Schiffes. Von ihm hängt die Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit der Besatzung ab. Die Kombüse eines modernen Schiffes unterscheidet sich kaum von einer mittleren Hotelküche an Land. Im Ausland werden Empfänge gegeben oder Bordfeste gefeiert, wo sich so mancher Koch schon bewähren konnte. Der Koch selbst kauft die Waren und Lebensmittel ein, die er zu verarbeiten hat. Dafür ist die heimatliche Schiffsversorgung zuständig. Im Ausland werden nur noch Frischprodukte wie Obst, Gemüse und Joghurt eingekauft, denn Devisen sind knapp. Donnerstags ist Seemannssonntag. Da gibt es 15.00 Uhr Kaffee und Kuchen oder Torte genau wie am Sonntag. Zweimal in der Woche am Abend ist Kino oder wir sitzen in irgendeiner Kammer, mal hier oder da. Heute sind wir bei Peter. Er ist auch neu aufgestiegen, wie ich. Sein Markenzeichen, die lila Partymütze. Der blonde Matrose versteckt seine blauen Augen hinter einer Sonnenbrille und lächelt mich ständig an. Manchmal lauschen wir auch der Musik um das Radio herum. Wir bekommen viele Sender, weil wir ganz dicht an der Küste entlang fahren.

Karin kümmert sich um die Schiffsbücherei. Sämtliche Schriftsteller sind vertreten. Monika ist für die Ausgabe des Alkohols verantwortlich. Einmal in der Woche ist Transitausgabe, das heißt: pro Kopf eine Flasche Wodka oder Weinbrand, WBS genannt, Bier – Rostocker Hafenbräu –, soviel wie jeder möchte und für die Raucher natürlich Zigaretten. Limo und Cola stehen in der Pantry im Kühlschrank für Jedermann griffbereit. Beahlt wird am Ende der Reise. Dann haben wir noch FDJ-Versammlungen, denn unser Durchschnittsalter der Crew liegt bei achtundzwanzig Jahren. Es gibt auch Parteiversammlungen und die Schiffsgewerkschaft, SGL, spielt auch eine Rolle.

Der Kapitän hat viele Berichte zu schreiben. In mir hat er eine große Hilfe. Ich schreibe für ihn alles mit der Schreibmaschine ab, außerdem habe ich mich noch auf „Haare schneiden“ spezialisiert. Für einen flotten Haarschnitt bekomme ich von den Jungs jedesmal eine Tafel Schokolade.

Lagos – Nigeria

Um 9.00 Uhr vormittags liegt unser Schiff auf Reede vor Lagos. Hier erfahren wir, daß mit einer Reedezeit von vier bis sechs Wochen zu rechnen ist. Mit uns liegen hier noch weitere 80 Schiffe. Wir setzen das Rettungsboot aus und bringen unsere mitfahrenden Passagiere an Land. Ihre Möbel werden wir später an Land setzen. Esta, die Schäferhündin bleibt vorerst an Bord. Auf der Überfahrt war Esta das Sorgenkind des Chief Mates und der Liebling der Offiziersgang. Der Hund hatte ziemlich zu kämpfen mit der Seekrankheit. Er wollte nicht fressen und Angst hatte er auch. So mußte Esta abwechselnd gefüttert werden. Selbst der Kapitän ließ es sich nicht nehmen, Esta bei sich zu beherbergen. Das fand Lisa, unsere Chefstewardess gar nicht gut. Esta konnte sich auf dem Schiff überall frei bewegen. So passierte es natürlich, daß sie Haare von ihrem dicken Fell verlor. Wir Stewardessen fegten in den Gängen die Hundehaare zusammen als Sekundärrohstoffe, zwecks Herstellung eines Filzhutes für den Kapitän.

Nachdem wir eine Reedenummer bekommen hatten, beschließt der Kapitän, den nächsten Hafen, Port Harcourt anzulaufen. Natürlich geht das nicht ohne Schwierigkeiten, da ein Teil der Ladung umgestaut werden muß. So gehen wir vor Bonny Town vor Anker. Jetzt beginnt die große Umstauaktion. Die gesamte Mannschaft ist im Einsatz. Zunächst werden Autoreifen von Luke I und II nach Luke III gebracht. Dann werden Autos hin und hergefahren in Luke III. Jeder kann nun seine Autofahrkünste beweisen. In Luke IV werden Kisten umgestaut. Die Maschinengang hat extra dafür einen kleinen Wagen gebaut und jeder darf sich als

Brauereipferd versuchen. Nun ist alles vorbereitet und die Ladung kann im Hafen gelöscht werden.

Port Harcourt – Nigeria

Auch hier zehn Tage Reedezeit, die von der Decksgang genutzt wird um das Schiff zu konservieren. Zuerst kommt die Back an die Reihe. Es wird an Deck entrostet und gemalt. Die Lade- und Hangerwünschen strahlen schon im neuen Lack. Die Lüfterklappen sind fertig und die Arbeit an den Hangerblöcken ist auch vergessen. An Deck wird fleißig gearbeitet.

....Die Nächte auf der Reede vor Lagos machen uns zu schaffen. Von anderen Schiffen erfahren wir, daß nachts die Piraten kommen und alles geklaut wird, was nicht niet- und nagelsfest ist. Wir sind vorbereitet! Das gesamte Schiff wird an der Reling mit Klingeldraht umspannt. Bei der kleinsten Berührung löst es den Alarm aus. Sie kommen mit kleinen Booten und schießen mit Handfeuerwaffen. Der Kapitän fährt im zick zack und verursacht einen „Seegang“, der das Boot zum Abdrehen zwingt.

Weihnachten

Wieder steht Weihnachten vor der Tür. Unser Koch macht sich Gedanken über den Weihnachtsspeiseplan und ein Weihnachtsmann wird gesucht.

Die Messe haben Uschi, Lisa und ich sehr schön geschmückt. Weihnachtsmusik erklingt. Der Weihnachtsmann tritt in Aktion. Wer in den großen Sack greifen will, muß erst ein Gedicht aufsagen. Robby ist der Weihnachtsmann. Wir haben ihn erkannt.

Der Speiseplan: 1. Feiertag; Sülzchen auf Toast, Haifischflossensuppe, Pute mit Rotkohl, Kartoffeln oder Klöße, Erdbeeren auf Sahne, Mokka und Zitronentorte.

Der Speiseplan: 2. Feiertag; Ragout Fin, Schildkrötensuppe, Steak Strindberg mit Spargel oder Champignon, Pommes frites, Eiscreme, Kaffee und Stollen.

Für die Besatzungsmitglieder, welche am 1. Feiertag frei haben, ist ein Frühschoppen angesagt. Am 2. Feiertag wird wie jeden Tag gearbeitet. Die Hafenarbeiter haben alle Hände voll zu tun. Es vergehen einige Tage und Besuch hat sich beim Kapitän angesagt. Der Botschafter in Lagos, sein Sekretär und ein Reedereivertreter wollen sich mal wieder richtig durchfuttern. Silvester steht vor der Tür. Es wird gegrillt. Es gibt KW's Schipapschtschi, Schaschliks und Steaks.

Um die musikalische Seite etwas anzukurbeln, läuft an Bord jeden Sonntag eine Hitparade. Jedes Besatzungsmitglied kann sein Lieblingslied wählen. Ob es auf Platz eins, zwei oder drei kommt, hängt natürlich davon ab, wie oft es getippt wird. Das findet großen Anklang bei der Besatzung. Diese Woche noch will der Kapitän einen Vortrag halten über das Thema: „Was ist ein Agent der Seeschiffahrt“! Rege Teilnahme haben wir beim Operettenabend. Durch das Programm führt der Chief Mate. Wir hören die Musik aus „Orpheus in der Unterwelt“ und erfahren einiges über Jaques Offenbach und seine Werke. So vergeht die Zeit schnell und die Reedezeit geht nach 62 Tagen zu Ende. Nach den Lade- und Löscharbeiten geht es nach Abidjan mit 1000 Tonnen Kakao.

San Pedro – Elfenbeinküste

Die Ladung besteht aus Baumstämmen. Ich stehe an der Reling und beobachte von hier oben den Vorgang des Ladens. Von kleinen Schleppern werden die Stämme, die zu einem Floß zusammengelegt sind, zu unserem Schiff transportiert. Wir haben etwas Dünung und

deshalb scheint es nicht einfach zu sein, die Stämme anzuschlagen, um sie dann an Bord zu hieven. Einige Stämme haben ein Gewicht von vierzehn Tonnen. Ein Arbeiter, der speziell nur das Anschlagen übernimmt, meistert die Sache zu meinem Erstaunen sehr geschickt. Ich sehe ihm stundenlang zu, wie er von Stamm zu Stamm springt, manchmal fällt er dabei auch ins Wasser.

Vor uns liegt nun ein längerer Seetörn!



Maritta Noack, in Gedanken noch immer auf Fahrt.

Sturmfahrt von MS „HELLERAU“/Y5FV

Biscaya am 17. Dezember 1989, Luftdruck 934 mb, Windstärke 12

Reise: Puerto de Santa Maria – Liverpool

Ladung: Getreide



Seefunk		telegramm / gespräch / nachricht					Station / A. S. C. D.	
Station	Aufgabenstellung	W.	Q. R. R.	Tag	UTC	V. S. / M. S.		
Lands End Radio / England								
Dienstvermerk		Empfänger						
Seite		Hausnummer		(P. S.)		Bestimmungsort		
S O S S O S S O S de GLD/GIF hurricane warning friday 15 december 0950 gut = finisterre = southwesterly storm force 10 increasing hurricane force 12 soon + 10.30 zur Kenntnis Budzisch Kapitän								
Übermittelt / ausgehört								
am	15-12-89							
um	1025 uto							
von/an	von gld							
durch	Vo							
Geb.	Gfr.	Ct.	M	Pr				
bb								
cc								
ff								
Σ								
Forderung DP								
8 Absender								

Hurrican-Warnung aufgenommen auf 500 Khz von Lands Ens Radio durch FO Vogel.



Die Besatzung um Kapitän Budzisch während einer späteren Reise.

Eine Seereise mit Hindernissen

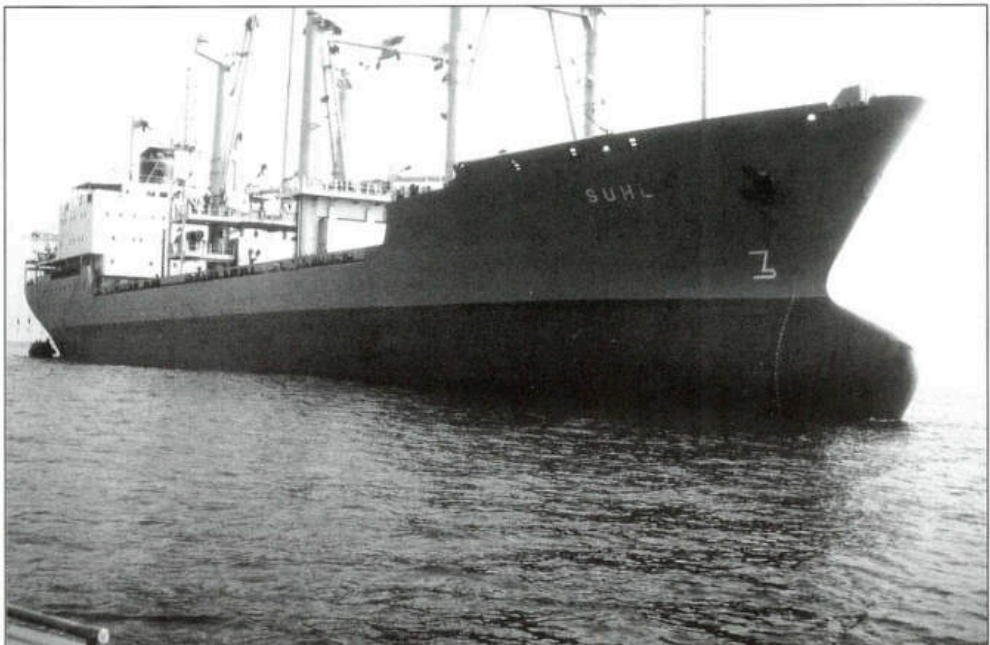
Die SUHL, ein Semicontainerschiff der Deutschen Seereederei Rostock, lag vom 10. – 21. Juli 1982 in Rostock und wurde mit LKW vom Typ „W-50“ für den Hafen Akaba/Jordanien beladen.

Der Golfkrieg zwischen Iran und Irak war voll entbrannt. Man stritt sich um die Ölquellen im Shatt el Arab, die von beiden Staaten für sich beansprucht wurden. Diese Auseinandersetzung führte zur völligen Blockade des irakischen Hafens Basra. Die Ladungsströme für Irak gingen deshalb über Kuwait oder auf dem Landwege über den jordanischen Hafen Akaba am gleichnamigen Golf gelegen. Die DDR fühlte sich mit der irakischen Führung verbunden und unterstützte sie nach ihren Möglichkeiten. So wurden eine große Anzahl W-50 LKW mit dem typischen beige Wüstenanstrich nach dem Irak geliefert, die dann wahrscheinlich auf den Schlachtfeldern ihr kurzes Dasein frönten.

Zeitweilig war der ganze Rostocker Überseehafen mit diesen Fahrzeugen vollgestellt. Da die DSR nicht über genug geeignete Tonnage für den Fahrzeugtransport verfügte, wurden auch konventionelle Schiffe für den LKW-Transport eingesetzt. Für die SUHL war es bereits die zweite Reise nach Akaba in diesem Jahr. Das Laden und Laschen von 230 LKW war sehr zeitaufwendig, weil dieser Schiffstyp für den Fahrzeugtransport völlig ungeeignet war. Zur Einhaltung des geplanten Auslauftermines war es sogar notwendig geworden, daß die Besatzung die Rostocker Hafenarbeiter bei den Lascharbeiten unterstützte.

Am 21. Juli 1982 wurde 20.00 Uhr die Mole von Warnemünde passiert und Kurs auf den Suezkanal genommen. Es begann eine reine Schönwetterreise.

Für mich war es seit meinem Studium in Warnemünde die dritte Reise auf der SUHL. Auf diesem Schiff habe ich mir meine ersten Lorbeeren als III. Technischer Offizier verdient. Heute kann ich sagen, daß die Jahre bis 1985 auf der SUHL, die schönsten meiner ganzen Seefahrtszeit waren.





Am 30. Juli erreichten wir die Reede von Port Said. Die Behörden holten sich auch gleich beim Kapitän die üblichen Geschenke ab und teilten uns dann unsere Nummer für den Konvoi am nächsten Tag mit.

Die Kanalpassage begann am frühen Morgen. Der Konvoi sah aus wie eine riesige Perlenkette. Der erste Teil der Reise durch den Kanal endete Mittags im Großen Bittersee. Hier wurde



geankert und auf den Gegenkonvoi aus dem Roten Meer gewartet. Am Nachmittag ging es weiter und zum Abendbrot wurde Suez, die Stadt am Roten Meer, erreicht.

Durch den Golf von Suez und Akaba ging es zum Zielhafen. Am Nachmittag des 1. August war dieser erreicht. Da alle Liegeplätze belegt waren, wurde das Schiff auf Reede belassen. Akaba ist der einzige Hafen Jordaniens. Die Küstenlänge beträgt nur etwa fünf Kilometer. Nach 10-tägiger Reedezeit wurde das Schiff in den Hafen verholt und das Löschen der Fahrzeuge ging zügig voran. Bereits zwei Tage später sind wir wieder aus Akaba ausgelaufen.

Kurze Zeit später erhielt der Funker einen DSR - Notruf aus Rostock. MS GLEICHBERG, das erste in Wismar gebaute Ro-Ro-Schiff auf der Jungfernfahrt, soll auf dem Gordon-Riff festsitzen. Dieses gehört zu einer Kette von vier Riffen an der Straße von Tiran.

Mittags wurde der Havarieort erreicht. Uns bot sich ein imposanter Anblick. Die GLEICHBERG, genau wie wir mit LKW's beladen, saß hoch aufragend und weithin sichtbar auf dem Riff fest. Sie befand sich dabei in guter Gesellschaft, denn auch zwei andere Schiffe, von ihren Besatzungen schon längst aufgegeben, lagen ebenfalls fest. Die Sonne stand hoch über uns. Die Tiranstraße, zwischen der Halbinsel Sinai und dem besagten Riff war an der dunkelblauen Wasserfarbe gut zu erkennen. An beiden Seiten wurde dieser vielleicht 100 Meter breite Seeweg durch Korallenbänke sichtbar weiß begrenzt.

Böse Zungen behaupteten sofort, daß dieser Seeunfall die Strafe dafür sei, daß in Berlin vor 21 Jahren die „Autobahn“ zum Trocknen aufgestellt wurde. Es war ja auch der 13. August 1982.

In der Zwischenzeit hatte das Krisenzentrum in Rostock weitere DSR-Schiffe an die Unglücksstelle beordert. Mit der CRIMMITSCHAU und GLAUCHAU sollten zwei baugleiche Schiffe die Bergungsaktion unterstützen.

Die vier Kapitäne der beteiligten Schiffe einigten sich darauf, daß zuerst die CRIMMITSCHAU versuchen sollte den Havaristen vom Riff zu ziehen. Eine Schleppverbindung wurde hergestellt. Beim ersten Schleppversuch wurde schnell klar, daß eine kurzfristige Bergung der GLEICHBERG nicht möglich sein würde. Das Schiff bewegte sich keinen Millimeter. Problematisch war vor allem die starke Strömung in der Tiranstraße. Der Schleppwinkel wurde stumpfer und damit die Zugkraft geringer.





Auch in der Nacht bot der Havarist hoch herausragend und voll beleuchtet einen tollen Anblick. Sofort sprach man vom teuersten Feuerschiff der Welt. Wenige Meter davon entfernt, konnten wir das Blitzfeuer auf einem Gittermast erkennen, auf das die GLEICHBERG mit voller Kraft zugefahren sein mußte.

Den zweiten Versuch sollte dann am nächsten Tag die SUHL aufgrund der höheren Maschinenleistung durchführen. Dazu wurde der „Seeschlepper“, ein gewaltiger tonnenschwerer Schleppdraht, aus dem Kabelgatt gewuchtet. Die Masse des Schleppdrahtes war so groß, daß dazu das bordeigene Ladegeschirr zu Hilfe genommen werden mußte. Unter großer Mühe wurde nach mehrstündigem Einsatz mit Hilfe der Rettungsboote eine Schleppverbindung hergestellt.

Bei diesem Einsatz konnten wir vom Rettungsboot aus sehen, daß sich die GLEICHBERG mit dem Schiffskörper bis zu einem Drittel ihrer Gesamtlänge auf das Riff geschoben hatte.

Der Draht wurde auf der SUHL um das achtere Deckshaus gelegt, weil die Schiffsführung den Pollern diese gewaltige Last wohl nicht zutraute.

Der Kapitän unseres Schiffes ließ den Hauptmotor an. Ganz langsam kam Fahrt in das Schiff. Der durchhängende Schleppdraht straffte sich, kam steif und dann ging alles ganz schnell. Es gab ein pfeifendes Geräusch und dann einen Knall. Die Kardeele der Trosse wickelten sich auseinander und die beiden Enden des Drahtes klatschten ins Wasser. Der Versuch war gescheitert. Die Enden wurden auf beiden Schiffen mit Schweißbrennern gekappt und rauschten in das Rote Meer.

Am Nachmittag wurde dann auf unserem Schiff Kriegsrat abgehalten. Man einigte sich auf eine neue Vorgehensweise.

Die baugleichen Schiffe CRIMMITSCHAU und GLAUCHAU gehen ins Päckchen, bringen jeweils eine Ankerkette aus und verbinden diese mit dem Havaristen. Unserem Schiff wurde nur die Aufgabe zugeteilt, diese beiden Schiffe auf Kurs zu halten, damit sie nicht durch die Strömung in die Fahrrinne abgedrängt werden konnten.

Die Bergungsaktion fand dann am darauf folgenden Tag statt. Es war eine Knochenarbeit die Schleppverbindung mit Ankerketten zwischen der GLEICHBERG und dem Schleppverband herzustellen. Die Besatzungen der beteiligten Schiffe, besonders die Bootsmänner mit ihren Leuten haben dabei Großes geleistet.

Auf der einen Seite sollte die tonnenschwere Verbindung so kurz wie möglich sein, auf der anderen Seite mußten die Schiffe dabei aber sehr dicht an die Riffranke heran. Die Gefahr, daß die Schiffsschraube und das Ruderblatt beschädigt werden konnten, war riesig. Die Verbindung war noch gar nicht richtig hergestellt, da ließ ein Kapitän die Maschine seines Schiffes an. Wahrscheinlich hatte er sich dem Gordon-Riff zu stark genähert. Es kam Spannung in die Kettenverbindung, es gab einen Knall und eine Rostwolke verteilte sich langsam. Durch diese Aktion war der Kapitän des anderen Schiffes gezwungen ebenfalls zu reagieren. Seine Kettenverbindung ereilte das gleiche Schicksal. Die SUHL ist dabei gar nicht zum Eingreifen gekommen. Dieser Versuch war nun ebenfalls gescheitert. Durch den Funkverkehr und die Aktivitäten auf dem Gordon-Riff



war ein holländischer Hochseebergungsschlepper aufmerksam geworden. Den letzten eigenen Bergungsversuch unserer Reedereischiffe hatte er aus sicherer Entfernung interessiert beobachtet.

Nach Absprache mit dem Krisenzentrum in Rostock wurde mit diesem Schlepper ein Bergungsvertrag unterzeichnet. Den ersten Schleppversuch konnten wir noch verfolgen, bevor uns die DSR Richtung Suez abrief.

Den Kanalkonvoi am Morgen des 17. August mußten wir unbedingt erreichen. Um die drei Tage Verlust wieder einzuholen, wurde unser Schiff anschließend direkt nach Hamburg beordert, um bereits Ladung für die nächste Golfreise zu übernehmen.

In Hamburg kam dann mit der Post und den Zeitschriften auch die aktuellste Ausgabe des „Flottenbummi“ (DSR-Betriebszeitung „Voll Voraus“). Auf der Titelseite wurde von der Indienststellung der GLEICHBERG, des ersten in der DDR gebauten Ro-Ro-Schiffes berichtet. Noch hielt man sich mit aktuellen Meldungen zur Havarie auf der Jungferreise zurück.

Am 28. 08. 1982 um 14.00 Uhr machten wir im Heimathafen Rostock fest. Es gab nur eine ganz kurze Liegezeit. Zu wenig Zeit für die Familie, für Freunde oder um irgendwelche Probleme zu Hause zu lösen. Bereits am 31. 08. 1982 begann eine neue Reise über London und Antwerpen in den Persischen Golf und nach Indien.

Das weitere Schicksal der GLEICHBERG kenne ich nur aus der Presse bzw. durch den Buschfunk. Die Versuche des holländischen Schleppers scheiterten ebenso wie unsere eigenen. Selbst ein zweiter Schlepper derselben Reederei, der in Suez stationiert war, konnte nichts bewirken. Die GLEICHBERG ist mit voller Geschwindigkeit auf das Riff gerutscht und hatte sich regelrecht in die Korallen gebohrt.

Eine Singapore-Bergungsreederei soll danach den Zuschlag bekommen haben. Dabei soll ein Teil des Gordon-Riffs unter dem Schiff weggesprengt worden sein.

Die GLEICHBERG ist dann mit eigener Kraft nach Akaba zum Löschen der LKW's gefahren und anschließend in eine jugoslawische Werft zur Reparatur.

Es ist aus meiner Sicht eine schiffbautechnische Meisterleistung der MTW-Werft Wismar gewesen, daß bei diesem Crash nur ein Ballastwassertank im Doppelbodenbereich beschädigt wurde und das Schiff weiter schwimm- und manövrierfähig blieb.

Für die Schiffe der DSR gab es in Auswertung dieses Seeunfalls eine Weisung, daß die Passage der Tiranstraße nur noch bei Tageslicht erfolgen durfte. Das bedeutete für die Schiffe bei der Fahrt in den Golf von Akaba, daß sie nach der Suezkanalpassage in Suez, die grundsätzlich in den Abendstunden endete, irgendwo ankern oder treiben mußten, um so die Zeit bis zur Morgendämmerung zu überbrücken.

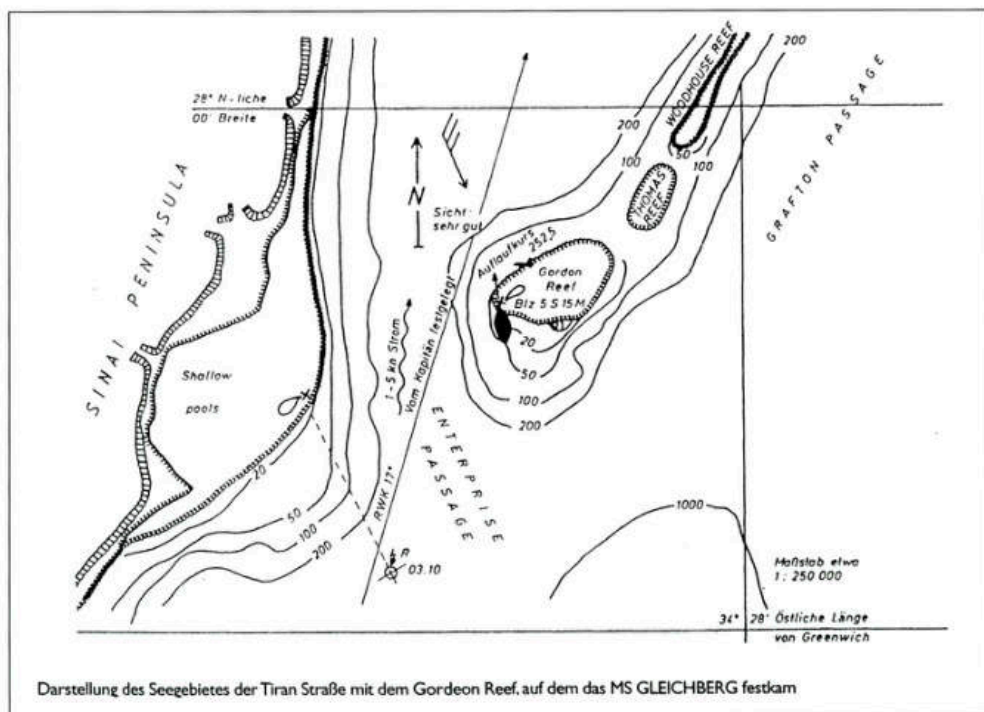
Zwei Jahre später erhielt ich mit der Post ein Schreiben der Chefinspektion des VEB Deutfracht/Seereederei Rostock, über das ich mich sehr gefreut habe. Man bedankte sich für den Einsatz am Gordon-Riff und teilte mir meinen finanziellen Anteil an der Dispathe mit.

Nach Beendigung meiner aktiven Fahrzeit habe ich später in einem Reiseführer gelesen, daß zwischen 1973 und 1986 insgesamt 28 Schiffe auf das Riff aufgelaufen sein sollen, von denen 21 wieder frei kamen.

Die GLEICHBERG gehörte dazu und fuhr bis zu ihrem Verkauf Ende Dezember 2000 unter dem Namen PREROW für die Laeisz-Reederei.

Anmerkung der Redaktion:

Mit drei Bergungsschleppern sowie dem Einsatz beider Hauptmotoren der GLEICHBERG gelang es, das Schiff am 20. August 1982 vom Grund frei zu ziehen.



Skizze: Aus „Katastrophen auf See – Die Seeunfälle der zivilen DDR-Schifffahrt“, F. Elchlepp u. M. Kretzschmar

Vom Trimmer zum Chieft

Die berufliche Entwicklung des Schiffingenieurs „Atze“ Marnau in der Seewirtschaft

Mein Interesse an allen Dingen, die mit der Seeschifffahrt im Zusammenhang standen, ist sicher daraus entstanden, daß einerseits sowohl mein Großvater Bootsmann und mein Vater Steuermann waren und ich andererseits am Wasser aufgewachsen bin. So kann ich mich heute noch sehr gut an eine Tracht Prügel meiner sehr energischen Mutter erinnern, die sie mir für den Bau eines nicht sehr stabilen Floßes und die anschließende Fahrt auf dem Plauer See „verpaßte“. Als ich 1951 nach der Acht-Klassen-Grundschule vor der Berufswahl stand, kam selbstverständlich nur der eines Matrosen oder – weil ich in der damaligen Zeit über großen Appetit verfügte – eines Schiffskochs in Frage. Nun aber war guter Rat teuer! Eine Handelsschifffahrt hatte die junge Republik damals noch nicht aufzuweisen, unsere Fischereiflotte befand sich im bescheidenen Aufbaustadium. Da kam meiner Mutter die rettende Idee: Sie gebot mir, mich – dem Rat eines langjährigen, in Plau wohnhaften ehemaligen Tanker-Chiefs folgend – auf einer Werft um eine Lehre als Maschinenschlosser zu bewerben. Denn so, versicherte mir Mutter, wird erst ein „anständiger“ Beruf erlernt. Und außerdem wäre es immer des Vaters Wunsch gewesen, daß seine Söhne, wenn schon zur See fahrend, dann doch in der Maschinenlaufbahn ihr Glück versuchen sollten.

Der VEB Warnow-Werft Warnemünde gab mir auf meine Bewerbung eine positive Antwort. Im September 1951 trat ich dort meine Maschinenschlosserlehre an und beendete sie im Jahre 1953. Aus Pressemeldungen erfuhr ich bereits 1952 von der Gründung des VEB Deutsche Seereederei Rostock und vom Einsatz seines ersten Schiffes, des Dampfschiffes VORWÄRTS. Heimlich, ohne davon viel Aufhebens zu machen (aus Furcht vor Konkurrenten) bewarb ich mich bereits 1952 um die Stelle eines Kohlentrimmers, lange Wartezeit kalkulierte ich ein. Im Oktober 1954, zur Indienststellung des auf der Neptunwerft gebauten 4 500-Tonnen-Dampfschiffes WISMAR wurde ich auf diesem Stückgutfrachter als Trimmer eingestellt. Noch auf der bereits außer Dienst gestellten VORWÄRTS wohnend, wurde die künftige Besatzung – und so auch ich – vom Erprobungskommando der Werft in die Bedienung der schiffstechnischen Anlagen und Systeme eingewiesen.



DS WISMAR – Jungfernfahrt 20. November 1954

Bereitwillig und mit großem fachlichen Interesse erledigte ich ebenso wie alle anderen Seeleute während der anschließenden Nord-, Ostsee- und Mittelmeerreisen die mir übertragenen Arbeiten, und die waren oft körperlich sehr schwer: Schlackebrechen und -ziehen am offenen Feuer mit Hand bei Ausfall des Schlackebrechers, Trimmen der Bunkerkohle bei Verbrauchsmeßfahrten, Rußblasen bei Temperaturen zwischen 60 und 70 Grad Celsius, Abschmieren der Räumer-Rost-Feuerung und Reinigen des Kohle-Mühlenraumes bei laufender Kohlenmühle.

Nie werde ich das tägliche oft 16stündige Trimmen von Bunkerkohle vergessen. Wir übernahmen sie in den Bunkerhäfen Oran und Messina, lagerten sie wegen zu geringer Bunkerkapazität erst eine Zeit auf dem Hauptdeck und beförderten sie dann in gemeinsamer „Hauruck-Aktion“ von Decks- und Maschinenmannschaften in den Quer- und von dort in die Längsbunker. Auch bei Ausfall der sonst automatischen Beschickung beider Hauptkessel mit Steinkohle, mußte der wachhabende Trimmer zur 30-Pfund-Schaukel greifen und die Befuerung mit Hand vornehmen. Trotz Hilfe des verantwortlichen Kesselmaschinisten waren das für beide gut fünf bis sechs Tonnen Kohle je vier Stunden Seewache!

Nach einer Fahrtzeit von etwa vier Monaten wurde ich zum Maschinenassistenten umgemustert. Auf dem DS WISMAR wie auch auf anderen Schiffen, auf denen ich als Maschinenassistent fuhr (den Küstenmotorschiffen OSTSEEBAD WUSTROW und ANKLAM sowie dem DS ROSTOCK), legten die Seemaschinisten und Schiffsingenieure großen Wert auf eine gediegene fachliche Ausbildung der Mannschaften Maschine.

Noch heute erinnere ich mich mit großer Hochachtung an meine damaligen Wachleiter Preusche, Engler und Bagehorn sowie an die Chiefs Hamann, Blumberg und Berlin, die uns mit Geduld, hohem persönlichem

Einsatz, manchmal auch mit ein paar „zu Herzen gehenden“, kräftigen Worten zu Disziplin, Einsatzbereitschaft, Ordnung, Sauberkeit, Zuverlässigkeit und ordentlicher handwerklicher Arbeit erzogen haben. So ist es nicht auf eigenen Wunsch, sondern vielmehr auch auf ständigen Einfluß dieser Technischen Schiffs-offiziere zurückzuführen, daß mich mein Betrieb im Jahre 1957 zum dreijährigen Fachschulstudium an die damalige Ingenieurschule für Schiffstechnik „Ernst Thälmann“ in Warnemünde delegieren konnte. Vor dem mit großer Hingabe tätigen Lehrkörper dieser Bildungsstätte stand damals die Aufgabe, aus jungen Arbeitern mit durch Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse bedingt relativ schlechten Vorkenntnissen in kurzer Zeit Schiffsingenieure auszubilden, die allen Belangen des Bordbetriebes gewachsen waren.

Als Absolvent des Jahres 1960 mit dem Abschluß „Schiffsingenieur I“ kann ich heute als Rentner, nach 38jähriger beruflichen Tätigkeit, den damaligen Fachschullehrern, die meisten



Trimmer Marnau an Bord des DS WISMAR beim passieren von Gibraltar 1. Februar 1955

von ihnen verfügten über beachtliche praktische Kenntnisse im Schiffsmaschinenbetrieb, bestätigen, daß ihre ausschließlich auf den Bordbetrieb ausgerichtete Ausbildung uns junge Schiffsingenieure in die Lage versetzte, alle Probleme der Schiffsbetriebstechnik zu meistern. Und die waren in der Tat nicht gering! Ich mußte sofort nach der Zeugnisausgabe als IV. Ingenieur auf den gerade im Juni 1960 in Dienst gestellten 13 625-Tonnen-Motortanker LÜTZKENDORF aufsteigen. Das Schiff, zum Schrottpreis in Schweden gekauft, befand sich in einem heute kaum noch zu beschreibenden technischen Zustand. Auch nach mehreren Fremdreparaturen auf Werften im In- und Ausland war der tägliche Schiffsbetrieb nur durch allerhöchsten Einsatz der Besatzungsangehörigen, besonders jedoch der Technischen Offiziere, zu sichern. Ständig mußte irgendein ausgefallenes Aggregat – aus Zeitgründen meist behelfsmäßig – repariert werden, und es verlief kaum eine Wache ohne Defekt an Anlagen und Systemen. Manöver mit der Hauptmaschine konnten zeitweilig nur unter Bedingungen gefahren werden, die oft an der Grenze des vertretbaren Risikos lagen. Beispielsweise wurde dieser doppelwirkende Zweitakt-Dieselmotor nur über die Zylinderunterseite angelassen. Da das gesamte Reguliergestänge zu großes Spiel hatte, mußte ein erfahrener Maschinenassistent mit Hilfe einer Rohrzange das Reguliergestänge beim Anlassen des Motors „durchreißen“. Zwar sprang der Motor durch diesen Trick besser an, doch aus den Sicherheitsventilen schossen dafür mächtige Feuergarben und Qualmwolken, welche die Sicht nahmen und das Atmen im Maschinenraum zur Qual werden ließen. Eins aber brachte dieser anormale Schiffsmaschinenbetrieb an Positivem ein: Alle Techniker lernten Störungen meist rechtzeitig zu erkennen, besonnen und folgerichtig einzugrenzen oder gänzlich zu beheben. Weil unser damaliger III. Ingenieur wegen eines Schulbesuches absteigen mußte, wurde ich bereits nach einer Fahrtzeit von etwa fünf Monaten zum III. Ingenieur umgemustert.

Damit war ich zum ersten Mal in meinem Berufsleben selbstständiger Leiter einer Seewache. Ein bißchen „mulmig“ war mir schon dabei. Zum ersten Mal trug ich die volle Verantwortung für den gesamten Schiffsmaschinenbetrieb während der Wachzeit (08.00 – 12.00 Uhr; 20.00 – 24.00 Uhr)! Aber mit Hilfe und Unterstützung des Chiefs, der anderen Technischen Offiziere und der Mitglieder der Wache, meisterte ich auch diese schwierige Phase meiner beruflichen Entwicklung.

Nach kurzem Urlaub beorderte mich die Reederei im September 1961 nach Antwerpen/Belgien, wo die neu erworbenen Frachtschiffe FRITZ REUTER und JOHN BRINKMAN zur Indienstellungsreparatur auf der Mercantile-Werft lagen. Vor beiden Besatzungen stand damals die Aufgabe, sich umfassend mit den speziellen Anlagen der Schiffe und den besonderen Bedingungen der Kühlschiffahrt vertraut zu machen. Dabei hatten auf der FRITZ REUTER, auf der ich anfangs als III., später als II. und I. Ingenieur tätig war, nur der Kapitän und der Bootsmann Erfahrungen im Transport von Südfrüchten!

Für den Betrieb der Ladekühlanlagen verfügte niemand über ausreichende Berufserfahrungen, so daß die technische Besatzung besonders belastet war. Das das Schiff termingemäß in Dienst gestellt wurde, ohne verschuldete Ausfälle die Transportaufträge erfüllte und Verlustquoten an Südfrüchten vorweisen konnte, die wesentlich unter den international üblichen lagen, war Beweis genug dafür, wie alle an Bord gemusterten Mannschaften, Unteroffiziere und Offiziere sich mit hoher Einsatzbereitschaft den schiffstypischen Problemen stellten und sie auch bewältigten.

Besonders der I. Ingenieur bekommt als Vertreter des Chiefs einen guten Einblick in das Aufgabengebiet des Leitenden Ingenieurs. Er hat den Chief nicht nur bei Abwesenheit zu vertreten, sondern auch Untersuchungen, Befunde und Berichte für den Chief zu erarbeiten. Damit wird der I. Ingenieur vorbereitet, bei gegebenen fachlichen und charakterlichen Voraussetzungen nach einer bestimmten Seefahrtszeit als Chief fahren zu können.

Die Indienststellung einer bedeutenden Anzahl von Schiffsneubauten von Werften des In- und Auslandes, sowie die Übernahme von Gebrauchttonnage-Schiffen, ließen in den 60er Jahren den Bedarf an Schiffsoffizieren zur vorschriftsmäßigen Besetzung der Schiffe sprunghaft ansteigen. Nach dem schönen Sprichwort: „Unter den Blinden ist der Einäugige König“, trafen auch für meinen ersten Einsatz als Chief im September 1963 drei begünstigende Faktoren zusammen. Erstens mußte der plötzlich wegen Krankheit ausfallende Chief des Motorschiffes STRALSUND, eines Stückgutfrachtschiffes von etwa 6000 Tonnen Tragfähigkeit, durch den Inhaber eines Befähigungszeugnisses C5/C6 (Fachschulabschluß) ersetzt werden. Zweitens stand zum sofortigen Einsatz kein Chief zur Verfügung. Drittens war ich, da gerade zu Hause in Rostock Urlaub abgeltend, sofort verfügbar. Von den zur Auswahl vorhandenen 1. Ingenieuren kannte ich bereits von meinem Einsatz auf dem Tanker LÜTZKENDORF her den auf der STRALSUND ebenfalls vorhandenen Hauptantriebsanlagentyp mitsamt seinen Besonderheiten. Das mag sicherlich den Ausschlag dafür gegeben haben, daß der zuständige Technische Inspektor meinen zunächst vertretungsweisen Einsatz als Leitender Ingenieur (später Leitender Technischer Offizier) befürwortete.

Bei der Einweisung in mein neues Aufgabengebiet durch meinen damaligen Inspektor Willert war ich furchtbar aufgeregt, versuchte aber so gut es ging, mir die freudige Überraschung ebenso wie die Furcht vor möglichen Versagen in der neuen Dienststellung nicht anmerken zu lassen. Erst zu Hause, als ich meiner Frau vom Ende desurlaubes und dem sofortigen Bordeinsatz berichtete, zitterten mir die Hände und Knie. Sie verstand es jedoch wie immer, mich zu beruhigen und mein sonst sehr gesundes Selbstvertrauen wieder herzustellen. Mit großer Hilfe und Unterstützung des Kapitäns Schöttke, dem ich noch heute für seine taktvollen fachlichen Hinweise zu Dank verpflichtet bin, sowie der zur damaligen Zeit gemusterten Angehörigen des Bereichs Maschine gelang es mir relativ schnell und umfassend, alle Anforderungen zu erfüllen, die an den Chief als Leiter des technischen Dienstbereiches in ihrer Gesamtheit gestellt wurden.

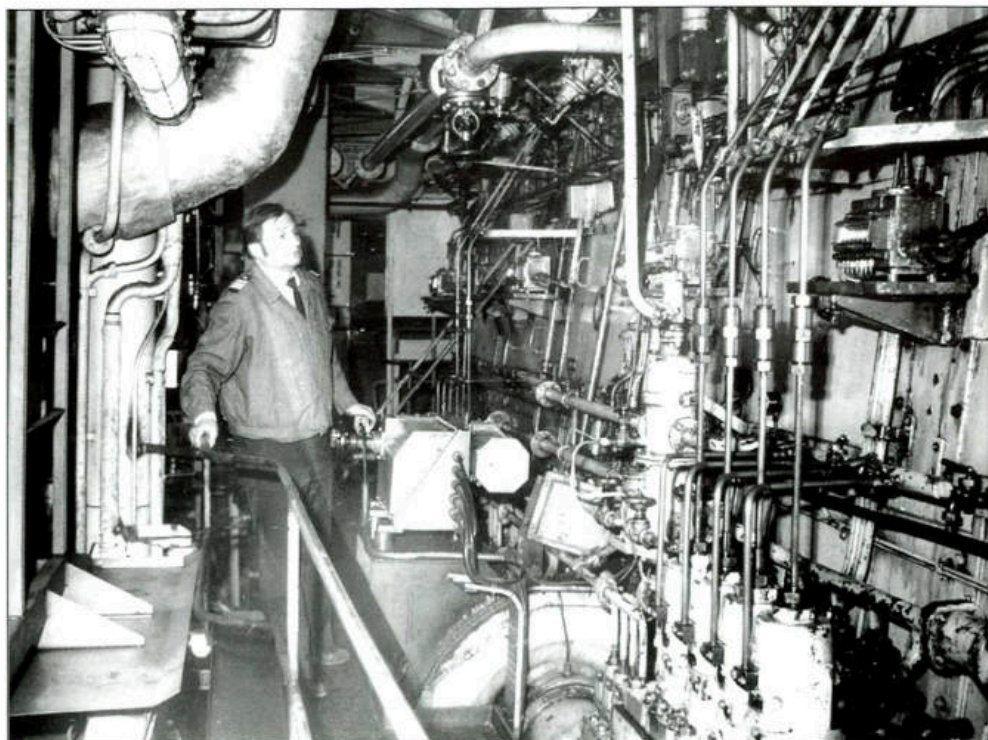
Rückblickend könnte man natürlich das eine oder andere Problem anders, sicherlich einfacher und damit eleganter lösen. Von der Grundtendenz her war damals wie heute aber immer das Bestreben bestimmend, mit unterstellten Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften jederzeit und unter allen Umständen einen sicheren und ökonomischen Schiffsmaschinenbetrieb zu gewährleisten.

War ich nach meinem 1964 beendeten Einsatz auf dem MS STRALSUND noch vertretungsweise auf dem Massengutschiff LÜBBENAU (11 742 tdw) tätig, so wurde mir bereits im Juni 1964 dessen Schwesterschiff MS ESPENHAIN als „festem“ Chief anvertraut, auf dem ich bis 1969 als „Stamm-Chief“ fuhr.

Bedingt durch eine schwere Krankheit meiner Ehefrau, mußte ich Ende 1969 aus dem aktiven Borddienst ausscheiden.

Für meine persönlichen Belange feinfühlig Verständnis zeigend, wurde ich unproblematisch als langjähriger Betriebsangehöriger in verschiedenen Bereichen der Verwaltung der DSR eingesetzt.

Kurzzeitig war ich Mitarbeiter, dann kommissarischer Leiter des „Büros für Neuererwesen“ (BfN). Dort bekam ich viele technisch-interessante Vorschläge aus der Flotte und den Landbereichen zur entgeltigen Einschätzung hinsichtlich der betrieblichen Anwendung zugestellt. Aber auch viele Nichtigkeiten und manchmal utopische Vorstellungen mußten begutachtet werden. Bis heute bleibt mir der Vorschlag eines Herrn aus dem Binnenland in unauslöschlicher Erinnerung. Dieser verlangte allen Ernstes die Ausrüstung aller größeren Handelsschiffe mit zwei auf dem Hauptdeck abschußbereit stationierten „Rettungs-Unterwasserbooten“ mit je 6 – 7 ständig in Bereitschaft befindlichen gesonderten Seeleuten. Und das bei dem ständigen Personalmangel der aktiv im Einsatz befindlichen Flotte.



Kontrollgang des Chiefs auf der MS ESPENHAIN 1969

Ab 1970 konnte ich wertvolle Erfahrungen aus anderen, mir nur unzureichend bekannten Fachbereichen als Gruppenleiter in der Grundfondsökonomie und Schiffsreparaturplanung sammeln. Schwerpunkte bildeten Planung und Verwendung der Reparaturleistungen im In- und Ausland sowie die dazu benötigten finanziellen Mittel für die gesamte Flotte. Sicherlich haben diese zusätzlich erworbenen beruflichen Erfahrungen dazu beigetragen, daß ich die leider durch das Ableben des allseitig geachteten Oberinspektors Willert freigewordene Stellung in der Abteilung Schiffsführung der Chefinspektion der DSR von 1974 - 1983 besetzen konnte.

Noch heute bin ich der Leitung des Betriebes und dem damaligen Chefinspektor dafür dankbar, daß jeder Inspektor pro Jahr einmal zum Auffrischen seiner praktischen Erfahrungen, vertretungsweise in seiner zuletzt innegehabten Dienstfunktion wieder zur See fahren konnte.

Für mich eine gute Gelegenheit, solche Schiffe und Schiffsmaschinenanlagen kennenzulernen, die durch bestimmte Besonderheiten hervortraten.

Beispielsweise konnte ich durch eine Rundreise mit dem MS KÖLPINSEE die neu entwickelte „V-Waffe“, die 12-Zylinder-Hauptantriebsanlage in V-Bauart sowie auf dem MS JENA den DDR-Eigenbau an Diagnoseeinrichtungen für den technischen Schiffsbetrieb mit all seinen Tücken hautnah erleben.

Mir wurde es ermöglicht, meine Kenntnisse in der Tank-, Frucht- und Massengutschiffahrt durch Musterung als Chief auf dem MS CRIMMITSCHAU und der VÖLKERFREUNDSCHAFT auf die Container- und Passagierschiffahrt zu erweitern.

Nicht unerwähnt bleiben soll, daß die landseitige Tätigkeit auch für die eigene Fortbildung nützlich war. Nach zweijährigem Fernstudium an der Uni Rostock und ebenso langem Externerstudium an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow (IHS), erlangte ich

1975 den ersten akademischen Grad eines Diplomingenieurs für Schiffsbetriebstechnik. Nicht alleine nur die Aussicht auf zusätzlich verdientes Geld, sondern auch der Zwang zum systematischen Vortragen seiner Kenntnisse – gepaart mit dem Zurückrufen von leicht vergessenem Berufswissen – veranlaßten mich in den Jahren 1970 bis 1979 Angebote der Betriebsschule/Flotte der DSR und der IHS anzunehmen, nach Feierabend bzw. am Samstag Unterricht in bestimmten Fächern zu erteilen.

Kompliziert, und daher für mich unvergessen, gestaltete sich ein C4-Lehrgang für eine Gruppe von Kambodschanern. Es bedurfte großer Geduld von beiden Seiten, um über den Umweg der englischen zur französischen und dann in die Landessprache, alle Teilnehmer mit den erforderlichen Bauausführungen, Besonderheiten und Arbeitsfolgen z.B. beim Betreiben von Schiffskesselanlagen vertraut zu machen.

Von Natur aus bin ich ein unruhiger Geselle mit ständigem Hang nach neuen beruflichen Herausforderungen.

Ein Hilferuf nach „gestandenen“ Fachleuten – heute würde man großspurig Seefahrtsexperten



Der Technische Inspektor H. J. Marnau in der
Chefinspektion der DSR



Arbeitsberatung im Maschinenkontrollraum des MS KÖLPINSEE

sagen – des damaligen VEB Geophysik Leipzig zum Aufbau und zur Leitung einer relativ selbstständigen Schiffsinspektion in Rostock, kam daher nicht ungelegen.

Für die Suche nach Erdgas- und Erdölvorkommen im Küstenschelf der DDR und der VR Polen, wurde im Rahmen eines gemeinsamen Projektes unter Beteiligung der Sowjetunion, im Jahre 1983 das geophysikalische Meßschiff IMPULS in Dienst gestellt.

Als Besonderheit dieses sächsischen Reedereibetriebes ist zu nennen, daß nicht, wie traditionell üblich, ein Nautiker, sondern bewußt ein Schiffsingenieur als Leiter der Schiffsinspektion eingestellt wurde.

Welche „Klimmzüge“ der Nautische Inspektor, Herr Kapitän Pranke, der Technische Inspektor, Herr Schiffsingenieur Fliß sowie die überaus wendige und kaum aus der Ruhe zu bringende Sachbearbeiterin, Frau Wichert, täglich vollbringen mußten, um das Schiff als DDR-Schiffahrt-Exote mit zwei Austauschbesatzungen bis Ende 1987 sehr erfolgreich in Fahrt zu halten, sollte eventuell in einem Beitrag der kommenden Jahre beschrieben werden.

Ständiger Personalmangel, aber auch plötzlicher Ausfall von Patentträgern sowie notwendige Urlaubsvertretungen machten es erforderlich, daß alle genannten Inspektoren – also auch ich, als „Chefchen vom Ganzen“ regelmäßig an Bord dieses Schiffes in Funktion gemustert werden mußten. Das bedeutete, daß die Schiffsinspektion in Rostock zeitweilig nur mit einem Inspektor und der Allround-Sachbearbeiterin besetzt war.

Sehr zum Erstaunen vieler Fachkollegen ging ich nach Übergabe des MS IMPULS an die DSR (Umrüstung und Einsatz als Werkstattschiff) Anfang 1988 nicht wieder in eine Inspektions-tätigkeit zurück, sondern übernahm auf eigenem Wunsch als neue berufliche Herausforderung die DSR-Container-Reperaturwerkstatt und später den Bereich Ladehilfsmittel als Abteilungsleiter.

Noch mit dem Abschluß einer über 1-Million-DM kostenden Investition zur Schaffung eines DSR-eigenen Lager- und Reparatur-Komplexes für Ladehilfsmittel, besonders aber für Rolltrailer, im Überseehafen Rostock beschäftigt, durfte ich im Rahmen laufender Personalreduzierungen und staatlicher Altersübergangsregelungen Ende 1992 ebenso wie viele Berufskollegen vor und nach mir „meinen Hut nehmen“.

Es war für mich, der die Entwicklung der DSR von den bescheidenen Anfängen bis zur größten Universal-Reederei Europas mit zuletzt rund 200 verschiedenen Schiffen, rund 14 000 Betriebsangehörigen, davon etwa 8500 Seeleuten miterlebt und in bescheidenem Umfang auch mitgestaltet hat doch bedrückend, den Niedergang „meiner Reederei“ in diesem Tempo und in dieser Form voranschreiten zu sehen.

Aus meiner heutigen Sicht können die Bemühungen der damaligen Geschäftsleitung und des Betriebsrates hinsichtlich einer sozial-verträglichen Abfederung des rigorosen Personalabbaues nicht hoch genug gewürdigt werden. Bis zum letzten Arbeitstag wurde der Lohn bzw. die Heuer pünktlich gezahlt. Es wurden beim Ausscheiden aus der DSR Abfindungen in Abhängigkeit von der Betriebszugehörigkeit gewährt. Abschiedsgeschenke und würdig gestaltete Abschiedsfeiern sollten den bitteren Beigeschmack der plötzlichen Beendigung des Arbeitsverhältnisses und bei vielen die Beendigung des gesamten Berufslebens etwas mildern. Wer es wünschte, konnte bei der Seniorenbetreuung seine Bereitschaft für weitere Kontakte mit der DSR (z.B. bei betrieblich organisierten und finanzierten Senioren-Weihnachtsfeiern) zum Ausdruck bringen.

Das dies nicht überall in den ostdeutschen Betrieben üblich war und heute z.T. noch nicht ist, dürfte vielen Lesern dieses Beitrages bekannt sein.

Mit 57 Jahren noch nicht ganz zum „alten Eisen“ zählend, versuchte ich erfolglos in anderen deutschen Hafenstädten eine meiner Ausbildung angemessene Anstellung zu finden.

Das ließ mich nicht resignieren. Für mich, aber auch für viele andere Betroffene, galt die Devise „Wer rastet, der rostet!“.

Gab es keine Möglichkeiten des beruflichen Einsatzes, so mußten andere Gegebenheiten einer sinnvollen und persönlich befriedigenden, ehrenamtlichen Tätigkeit gefunden werden. So bin ich Gründungsmitglied des „Vereins der Schiffsingenieure zu Rostock e.V.“. Von 1990 bis zum Jahre 2001 war ich Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes. Als Schriftführer, Stellvertreter des Vorsitzenden und Verantwortlichen für Öffentlichkeitsarbeit hatte ich soviel zu erledigen, daß keine Zeit zum Trübsalblasen verblieb.

Als sich 1994 der „Förderverein Leuchtturm Warnemünde e.V.“ gründete, trat ich auch diesem gemeinnützigen Verein bei.

Wenn nun abschließend noch berichtet wird, daß ich glücklicher Großvater von fünf sich prächtig entwickelnden Enkelkindern bin und zudem sowohl in der Wohnung, im Keller und im Kleingarten ständig etwas zu verändern, zu erhalten oder zu verbessern habe, wird deutlich, daß ich wie viele andere „Leidensgenossen“ nur klagend sagen kann: „Ick häv keen Tied!“

Am Ende meines Berufslebens stehend wird mir sehr oft die Frage nach der Perspektive der deutschen Seeschifffahrt und die der Schiffstechniker gestellt.

Trotz nicht gerade rosiger nationaler Rahmenbedingungen und ständiger Miesmacherei – als Grundtenor aller Berichterstattungen – ist nach meiner Auffassung die gegenwärtige Situation in der Seeverkehrswirtschaft nicht so schlecht, wie sie oft dargestellt wird. Natürlich sind die Einsatzbedingungen, aber auch die Motivation der Seeleute anders, oft nicht besser geworden. Die Seefahrt ist über nationale Grenzen hinaus gewachsen. Unbestritten ist aber, daß besonders deutsches Führungspersonal von vielen bekannten Reedereien händeringend gesucht wird.

Die immer breiter werdende Palette schiffsbetriebstechnischer Anlagen und Systeme benötigt weiterhin für das bordseitige Betreiben, aber auch für die landseitige, inspektionelle Betreuung und rationelle Instandhaltung hochqualifizierte und vor allen Dingen praxiserfahrene Schiffsingenieure.

Aus meiner Berufserfahrung heraus, ist die durch nationale Gesetzgebung mögliche Beset-



zung von leistungsstarken Schiffsmaschinenanlagen mit Schiffstechnikern mit einer 4-semestrigen Ausbildung eine Rückstufung der bislang ausgezeichneten Ausbildung von Schiffingenieuren auf das Niveau der Entwicklungsländer.

Jüngeren Fachkollegen erteile ich bei Anfrage den gut gemeinten Rat, auch im Hinblick auf eine Beendigung des aktiven Borddienstes und der eventuellen Aufnahme einer Tätigkeit in Reedereien, Werften und Seefahrtsbehörden, die noch z.B. in Rostock-Warnemünde bestehenden Möglichkeiten der Ausbildung zum Diplomingenieur (FH) für Schiffsbetriebstechnik zu nutzen.

Wegen seiner breiten Ausbildung, seiner Praxiserfahrung, aber auch seiner Wendigkeit beim folgerichtigen Reagieren auf Störungen und Ausfälle an technischen Anlagen wird der Schiffingenieur auch in Zukunft ein gefragter Fachmann sein.

Ich bin stolz auf meinen Beruf, achte und akzeptiere aber jede andere Berufsgruppe, sofern sie sich nicht nur hauptsächlich darauf beschränkt, ausschließlich „festzustellen“, was Andere machen sollen.

Fazit eines interessanten und verantwortungsvollen, nun beendeten Arbeitslebens: Könnte ich noch einmal einen Beruf und eine berufliche Entwicklung wählen, so würde ich mich für die maschinentechnische Laufbahn in der Handelsschifffahrt oder sogar in der Marine entscheiden.

Abbildungsnachweis:

Zum Titelbild: Die Abbildung zeigt das erste Vollcontainerschiff der SATURN-Serie MS ERNST THÄLMANN auf der Jungferntour nach Sri Lanka (Colombo) im Juni 1987 beim Passieren des Kanals.

Skyfoto: Sammlung Strobel

Zum Rücktitel: Bilder
r.o. Täuferbrigade auf MS WEIMAR
r.u. Mehrzweckfrachtschiff der Serie Lo/Ro 18 I
l.o. Kontrolle Rettungsboot MS WERNER SEELENBINDER 1983
l.u. Reparatur einer Hauptmaschine

Grafik
Technisches Blatt der SATURN-Serie

Fotos: DSR-Archiv (2), Backstein u. Vogel

Innentitel: Das Bild zeigt MS FREDERIC JOLIOT-CURIE bei schwerer See im Atlantik

Foto: Backstein

Inhalt: A. Backstein, L. Vogel, R. Kramer, B. Münzner, W. Jacob, R. Gierke, P. Wilke, H. Mertin, DSR-Archiv, Bordfotos MS F. FREILIGRATH, KARL-MARX-STADT, STEPHAN JANTZEN, ESPENHAIN und HELLERAU.
Fotozirkel MS WISMAR, DSR-Seeleute e.V.
DEFA-Hoefmann/Sammlung Eva Stein.
Sammlungen: Grunert, Gneuß, Thiem, Kohlschmidt, Langer, Zeiß, Peters, Jacob, Liebscher, Noack, Ullmann, Stiller und Marnau.

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen, Schiffsrisse und Faksimile:
Axel Dietz, Ralf Gierke, Uwe Schwarz u. Autoren



Nachwort

Das vorliegende Buch ist die erste selbstständige Publikation des DSR-Seeleute e.V. Freiberg und entstand mit aktiver Unterstützung der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock.

Mit den **BORDGESCHICHTEN** soll an die Fahrenszeit von über 30 000 ehemaligen Seeleuten erinnert werden, die in den Jahren 1950 bis 1993 auf über 340 in Dienst gestellten Schiffen unter DSU-, DSR- und Deutfracht-Flagge bzw. der blau-rot-blauen Schornsteinmarke über alle Weltmeere fuhren.

Nach der „politischen Wende“ mußte auch die Deutsche Seereederei Rostock und damit die ostdeutsche Handelsschiffahrt wie so viele Betriebe und Einrichtungen der maritimen Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern, aufgeben. Ihre Erwerber verfolgten andere Ziele.

Man kann aber über 50 Jahre Seeschiffahrt hierzulande nicht in einer Schublade verschwinden lassen. Nach Ansicht vieler bekannter Seefahrtshistoriker wird die Entwicklung der DDR-Seewirtschaft als überwiegend erfolgreiches Kapitel in die gesamtdeutsche maritime Geschichte eingehen. Viele Zeit- und Sachzeugen helfen uns dabei, diese zu bewahren.

Es ist die durchlebte Geschichte von Menschen, welche teilweise über drei Generationen, Jahre bzw. Jahrzehnte mit Leib und Seele im Dienste der Seefahrt tätig waren. Von ihnen wurde mitunter Außergewöhnliches, aber zum Teil auch Unverständliches abverlangt.

Die Wertung etwas Gewesenen ist deshalb immer nach beiden Seiten vorzunehmen. In vielen Tagebüchern und Aufzeichnungen des Bordpersonals der ehemaligen DSR-Schiffe findet sich das auch bestätigt.

In den letzten Jahren platzierten sich vielerorts regelmäßige DSR-Seeleute-Treffen. Dabei werden alte und neue Kontakte geknüpft, Adressen und Neuigkeiten ausgetauscht und natürlich unzählige Geschichten aufgewärmt.

Solche sind es auch, die im Buch zu Papier gebracht wurden. Sie berichten von Einsatzfreude, Arbeitswille und Fleiß sowie von Ausbildung, Freizeit und Spaß der Besatzungsmitglieder. Zur Wahrung der DSR-Tradition wird aber auch über Personen, Schiffstypen, Linienverkehre, Flottenbereiche, Ladungsreisen und besondere Ereignisse geschrieben.

Vielleicht finden sich unter den Lesern dieses Buches schon Autoren für das Nächste. Die Nummerierung läßt die Absicht erkennen, weitere **BORDGESCHICHTEN** in jährlicher Folge erscheinen zu lassen.

Die Entstehung dieses Buches bedurfte zahlreicher Helfer. Ihnen sei an dieser Stelle herzlichst gedankt!

Besondere Unterstützung gewährten uns die im Textteil einzeln genannten Autoren, die Personen welche Korrektur gelesen und die Manuskript-Durchsicht übernahmen, die Maler und Grafiker Axel Dietz und Uwe Schwarz, für ihre Zeichnungen und Illustrationen, Herr Dieter Strobel aus Wolgast, der uns das Titelfoto zur Verfügung stellte, die Firma Bost-Immobilien, Lothar Ullmann Büro Thalheim und Bodo Roggentin Büro Flöha, als Sponsoren des Farbumschlages, die Werbeagentur Uwe Schwarz bei der Umschlaggestaltung, die Druckwerkstätten Stollberg zur Gesamtgestaltung und den Druck zu einem fairen Preis, Frau Eva Stein, Ehrenmitglied des DSR-Seeleute e.V. Freiberg, für das Vorwort, Herrn Hoefmann für die original DEFA-Fotos, sowie allen ehemaligen Fahrensleuten, die uns aus ihrer ganz persönlichen „Seekiste“ Material zur Verfügung stellten und es so einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machten.

Freiberg, im März 2001

Das Redaktionskollegium
Wolfgang Jacob, Lothar Vogel

Publikationen

DAS NORDLICHT

Zeitschrift, vierteljährlich; A 5, ca. 40 Seiten, Preis: Mitgl. kostenlos, Ladenpreis: 3,- DM, Abgabepr.
Buchhdg.: 1,50 DM, Jahresabo.: DM 18,-; zur Zeit vorrätig: Heft 7 - 30. Inhaltsverzeichnis Heft 1 bis 30 (3,- DM)

DAS NORDLICHT - SIGNALMAST

Verbleibe v. Schiffen ostdeutscher Reedereien und Schiffbaubetrieben. Format: A5, - aktuelle Verbleibe

Heft 1: Verbleibe allgemein 12 S., 14 Risse, Preis: 2,- DM

Heft 2: Verbleibe von Schiffen der Neptunwerft, 32 S., 21 Risse, Preis: 2,- DM

Heft 3+4: Verbleibe v. Schiffen: H.3: Warnoww., H.4: Kvaerner Warnow W., 52 S., 6,- DM, Buchhdg.: 4,- DM

Heft 5: Verbleibe von Schiffen der MTW/Aker-MTW, 56 S., 13 Risse, DM 6,-, f. Buchhdg.: 4,- DM

NORDLICHT extra

Sonderausg. von DAS NORDLICHT; A 5, 60 S.; Mitgl.: 6,- DM, Ladenpr.: 8,- DM, Abgabepr. Buchhdg.: 6,- DM

Heft 1: Roland Bentin: Unternehmensgruppe Deutsche Seereederei GmbH.

Heft 2: Roland Bentin: Schiffsabl. 1995 und Auftragsbestand der Schiffswerften in den NBL

Heft 3: Gedenkschrift zur Einhundertfünfzigjahrfeier der Seefahrtsschule Wustrow 1846-1996

Heft 4: Roland Bentin: Schiffsabl. 1996 und Auftragsbestand der Schiffswerften in den NBL

Heft 5: Die Schiffsabl. 1997 und der Auftragsbestand der Schiffswerften in den Neuen Bundesländern

Heft 6: vor 70 Jahren... Erinnerungen an den Eiswinter 1928/29

Heft 7: Roland Bentin/Wolfgang Kramer: Schiffsneubau zwischen Elbe und Oder 1998

Heft 8: Roland Bentin/Wolfgang Kramer: Schiffsneubau zwischen Elbe und Oder 1999

Heft 9: Roland Bentin/Wolfgang Kramer: Schiffsneubau zwischen Elbe und Oder 2000

Schriftenreihe der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Ostsee e.V.

Heft 1: Peter Busch: Die Geschichte des Postdampfers ROSTOCK der >Rostock-Nykjöbing

Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft< zu Rostock, A 5, 26 S.; Preis f. Mitgl.: 3,- DM,

Ladenpr.: 5,- DM, Abgabepr.: 3,- DM

alle folgenden Ausgaben: f. Mitgl.: 9,- DM, Ladenpr. 12,- DM, Abgabepr. f. Buchhdg.: 9,- DM

Heft 2: Manfred Grunert: Ein Schiff erzählt. (Der Schlepper EISVOGEL erzählt aus seinem Leben)

Heft 3: Manfred Grunert: Hochseeschlepper STURMVOGEL

Heft 4: Dr.-Ing. Uwe Richter/Kapitän Uwe Lorenzen: Der 26,5-m-Stahlkutter

Heft 5: Schiffbaustandort Warnemünde. Baulisten Warnoww./Neptun-Warnow-W./Kvaerner Warnow Werft

Heft 6: Schiffbaustandort Wismar. Baulisten Mathias-Thesen-Werft, MTW-Schiffswerft GmbH., Aker MTW

Heft 7: Register der von der Neptunwerft und den Vorläuferbetrieben von 1850 bis 1991 erbauten

Schiffe und schiffbaulichen Erzeugnisse. 1. Ergänzungsband.

Heft 8: Joachim H. Rudek: U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges

Heft 9: Register der Neptunwerft. 2. Ergänzungsband

Heft 10: Hans-Hubert Born: Franz Wilhelm Krapohl- ein bewegtes Seemannsleben

Heft 11: Hans-Günther Wentzel: Die Ludewigs - ein Kapitel Rostocker Schiff- und Wasserbau-Geschichte

Heft 12: Dieter Lede: Motortanker 'Minol 12'

Heft 13: Heinz Lange: Die Rostocker Reederei Paul Hahn

Heft 14: Rolf Löpelt: Die Entwicklung der maritimen Sicherheit an der Küste der DDR 1945 bis 1956

Heft 15: J. H. Rudek: Der Rügenhafen

Heft 16: Neptun-News Nr. 3. Ergänzungsband

Heft 17.1 Bauliste + **17.2.** Verbleibsliste der Volkswerft Stralsund

Protokollbände

* Symposium 1995: '1000 Jahre Schiffbau und Schifffahrt im Ostseeraum' hrsgg. v. Landesheimatverband M-V, und der SGO, A 4, 58 S., 5,- DM, f. Buchhdg.: 3,- DM/

Preise für alle folgenden Ausgaben: Mitgl.: 6,- DM, Ladenpr.: 8,-, Abgabepr. f. Buchhdg.: 6,- DM

* Symposium 1996: '150 Jahre maritime Ausbildung auf dem Fischland'

* Sondertagung Februar 1997 in Dresden: Tag der Binnenschifffahrt

* Symposium 1997: Zur Geschichte der Fischerei in Mecklenburg-Vorpommern

* Symposium 1999: Zur Geschichte der Fährschifffahrt

Schiffe aus Rostock

Schiffsrisse. Mappe A 4, Originalriß A 3, Datenblatt, Verbleibe. Mitgl.10,- DM, Ladenpr.: 15,- DM, Buchh.: 12,- DM
Nr. 1 Frachtdampfer **URSULA**; AG Neptun 1892, Bau-Nr. 133// Nr. 2 Frachtdampfer **TAI-FU**; AG Neptun 1897,
Bau-Nr. 161//
Nr. 3 Frachtdampfer **MARIE**; AG Neptun 1899, Bau-Nr. 181// Nr. 4 Frachtdampfer **LUCIDA**, AG Neptun 1899,
Bau-Nr. 182//
Nr. 5 Schleppdampfer **KIRCHWAERDER**, AG Neptun 1900, Bau-Nr. 192

BullAuge Maritimes aus Mecklenburg

Nr.1: Hans-Günther Wentzel: Die Mews-Linie. Geschichte e. Wismarer Reederei (Erzählung, 4. überarbeitete
Neuaufgabe) A 5, 44 S., 23 Abb., Anhang: Schiffsliste. Preis: 6,- DM, f. Buchhdlg.: 3,- DM
Nr. 2: Rolling home... Tagebuchnotizen d. Matrosen Franz W. Krapohl 1898. A5, 48 S., 12 Abb., Preis: DM 6,-,
Buchh.: 3,-
Nr. 3: H.-G. Wentzel: Streiflichter aus dem Segelsport in Wismar. A 5, 40 S., 50 Abb., Preis: DM 6,-, Buchh.: 3,-
Nr. 4: H.-G. Wentzel: Die Schifferfamilie Kroß. A5, 40 S., 24 Abb., Preis: DM 6,-, Buchh.: DM 3,-
Nr. 5: Kurt Dunkelmann Schiffbauer – Künstler. A 4 Thermoeinb., 72 S., 60 Abb., Preis: DM 12,-

Bestellungen:

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V.
Schwaaner Landstraße 162, 18059 Rostock oder per Telefon/Fax 0381 / 400 37 86



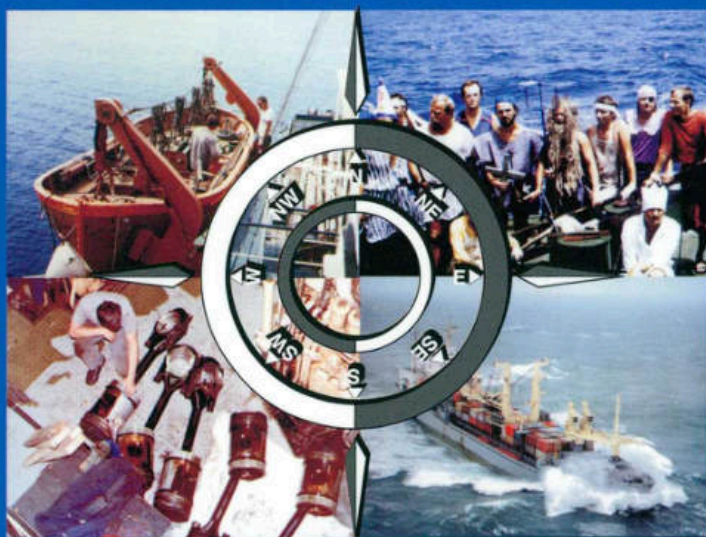
MS ANTON SAEFKOW 1980 zur Reparatur in Warnemünde

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Mit dieser Publikation beginnen die Herausgeber eine Heftreihe über das Leben an Bord von Handelsschiffen der ehemaligen Deutschen Seereederei Rostock.

Im Mittelpunkt steht dabei das Schiff und seine Besatzung. Vorliegende Geschichten der Fahrensleute sind Zeitdokumente und erinnern an die gewesenen Arbeitsbedingungen, Betriebsabläufe und Bordgemeinschaften.

Ob auf See oder im Hafen, lustige Episoden kommen dabei ebenso zur Sprache, wie so manch absurde Bordgeschichte. Einige Schilderungen gehen bis ins Detail und machen so den vielseitigen Tagesablauf von uns Seeleuten besonders deutlich. Die ergänzende Auswertung von Tagebüchern der Besatzungsmitglieder und einer Reihe Bordbücher vieler Einzelschiffe und Schiffgruppen, ermöglichte weitere Beiträge zur Geschichte der bis 1990 bestandenen Handelsschifffahrt.



Umschlaglayout

 made in Tietze

Mit freundlicher Unterstützung durch:

Bodo Roggentin
Lothar Ullmann

ROST
Immobilien