

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

BORDGESCHICHTEN II



DSR
Seelente e.V.



BORDGESCHICHTEN II

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR – Seeleute

DSR – Seeleute e.V. Freiberg
und

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock

Freiberg / Rostock
2002



Nach dem NOK beginnt der lange, aber fröhliche Seetörn

Roman Stolle MS RUDOLF DIESEL

Buchreihe **BORDGESCHICHTEN** des DSR-Seeleute e.V., Freiberg und der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V., Rostock. Ausgabe Nr. 2/2002, limitierte Auflage von 1111 Exemplaren

Impressum

Herausgeber:

DSR-Seeleute e.V., Freiberg
Hainichener Straße 79; 09599 Freiberg
Tel./Fax.-Nr. 03731/248 102
DSR-Seeleute-Homepage: <http://www.seeleute.de>
Bankverbindung: Kreissparkasse Freiberg
BLZ: 870 520 00 Konto-Nr. 322 0000 540
und
Schifffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V., Rostock
Schwaaner Landstraße 162; 18059 Rostock
Tel./Fax.-Nr. 0381/400 37 86
e-mail: sgo@sg-ostsee.de; SGO-Homepage: <http://www.sg-ostsee.de>
Bankverbindung: Ostseesparkasse Rostock
BLZ: 130 500 00 Konto-Nr. 2050 14089

Redaktion:

Wolfgang Jacob, Freiberg und Lothar Vogel, Falkenau
Organisatorische Mitarbeit Kurt-Werner Langer, Güstrow

Umschlagentwurf:

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

Gesamtgestaltung und Druck:

Druckwerkstätten Stollberg GmbH, Druckerei & Verlag, 09361 Stollberg

Preis:

9.00 Euro, bei Versand 10.50 Euro gegen Vorkasse

Redaktionsschluß:

28. Februar 2002

© 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.

Vorwort

Loyalität, in den letzten Jahren habe ich dieses Wort sehr häufig im Zusammenhang mit den von den Schifffahrtsunternehmen an ihre Seeleute gestellten Anforderungen gehört. Der Seemann soll loyal und *company minded* sein. Das ist nicht nur vom Prinzip her richtig. Meine Überlegungen zu diesem Begriff will ich mit einer Definition beginnen. Die sympathischste, die ich gefunden habe, besagt: *Der Mensch soll treu zu seinen Verpflichtungen, zu einem Menschen oder einer Sache stehen.*

Unter normalen Umständen könnte man also erwarten, dass der Seemann eine enge Bindung zu seiner Reederei entwickelt. Ich spreche bewusst von einer Reederei und nicht von einem Management-Unternehmen, weil ich davon überzeugt bin, dass das bei einer traditionellen Reederei eher der Fall sein wird. Die berühmte britische Schifffahrtszeitung *Lloyd's List* schrieb am 4. Dezember 2001, dass es dieser Tage wenig Loyalität gibt. Das ist nicht überraschend, denn die Loyalität der Mitarbeiter, auch der Seeleute, fällt nicht vom Himmel. Voraussetzung für eine loyale Haltung ist, dass sich das Unternehmen um seine Seeleute bemüht und ihnen seine Wertschätzung für ihre Arbeit zeigt.

Das ist etwas, was ich bei mehr als einem Unternehmen vermisst habe. Die DSR war vom 1. September 1957 bis zu ihrer Privatisierung meine berufliche Heimat. Ihr verdanke ich meinen beruflichen Erfolg und sie war immer loyal zu mir.

Eine alte Lebensweisheit besagt, dass man den Wert einer Sache oft erst nach ihrem Verlust mit all ihren Konsequenzen für unser Leben, vor allem für unser psychisches Wohlbefinden, in ihrem vollen Umfang erkennt.

In den 90ziger Jahren haben mich die starken Emotionen überrascht, mit denen Freunde und Kollegen darauf reagierten, als sie die DSR verlassen mussten. Erst als es mich ebenfalls traf, begann ich die Tiefe dieser Gefühle zu verstehen. Weil das so ist, trägt meine Loyalität zur DSR eine Menge kritischer Gedanken und kann deshalb auf billige Nostalgie verzichten.

Den heutigen Seeleuten würde es zweifellos besser gehen, wenn sie bei einem Unternehmen fahren könnten, das sich, wie es die DSR getan hat, um die Sorgen und Nöte kümmert würde. Es könnte auch nicht schaden, wenn sich diese Gesellschaftsordnung bewusst werden würde, wie viel ihres Reichtums sie den Seeleuten verdankt.

Um dieses Wissen zu bewahren, sind die BORDGESCHICHTEN mit den vielen Erlebnisberichten der ehemaligen und noch fahrenden Seeleute aus allen Bereichen ein sehr schönes Mittel.

Kapitän Hans-Hermann Diestel
Althof im März 2002

Hansgeorg Stengel

IM GOLF VON BISCAYA

Variationen nach Beaufort

Seegang eins: Kein Wind bläht meine Mütze.
Friedhofsstille. Abendsonnenschein.
Diese kümmerliche Entenpfütze
Soll der nördliche Atlantik sein?

Seegang zwei: Es briselt in der Pfanne,
die sich Weltmeer schimpft, verschämt und zag.
Lauthals preis ich meine Badewanne.
Da ist wenigstens noch Wellenschlag!

Seegang drei: Das nennt man also Wellen,
wenn ein Zahnputzglas verstohlen klirrt.
Einfach lächerlich, sich vorzustellen,
daß der Mensch durch so was seekrank wird.

Seegang vier: Ich geh vom Heck des Schiffes
Bis zum Bug salopp wie auf Asphalt
und vermisse Spuren des Begriffes
– wild entfesselte Naturgewalt –.

Seegang fünf bis sechs: Ein sanftes Heulen
dringt in den Gehörgang meines Ohrs.
Doch ich stehe fest wie die sechs Säulen
des Berliner Brandenburger Tors.

Seegang sieben: Allerdings – ich schwanke,
und der Atem stockt mir ab und zu.
Aber Herzbeklemmung? Kein Gedanke!
Denn ich bin gewappnet und tabu.

Seegang acht: Der Sturmwind heult Vernichtung.
Trotzdem formulier ich unterdes
konzentriert den Schlussvers dieser Dichtung:
äm%7gw\$)kq/+rsqmb"9zzz?x&xx - - - SOS!

Inhaltsverzeichnis

Prof. Dr. Bruno Jenssen	50 Jahre Deutsche Seereederei	6
Reinhard Kramer	Vom Verlust der VORWÄRTS	14
Peter Erbstößer	Matrosenschule Warnemünde „Neuland“	18
Michael Olejnik	An Bord der MS WILHELM FLORIN.....	22
Harald Reischke	Erlebnisse bei Revierfahrten	26
Kurt Lindenau	Die Kombüse war mein Reich	30
Jörg-Michael Junker	Die Patenschaftsbeziehungen der Stadt Nordhausen zu „ihrem“ Schiff	35
Sigmund Jähn	FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN Auszug aus einem Brief	43
Helga Hentsch	Eine „Schieteritis“-Reise – Ende der DSR-Lehrschiffahrt	45
Karl-Heinz Ziegert	Bergungsaktion im Südchinesischen Meer	50
Manfred Grunert †	HSS STURMVOGEL, die Tandemverschleppung von Europa nach Ostasien	53
Friedrich Seibicke	Ein Eklat	59
Peter Hartmann	Der vertauschte Luftkoffer	61
Peter Noack	Junge, komm bald wieder nach Hause	63
Holger Oertel	Mein kurzes Leben als Matrosenlehrling	70
Volkmar Gagalon	In der Erzschiiffahrt bei der DSR	72
Redaktion	Aus dem Crew – Archiv.....	77
Kurt-Werner Langer	Die Verlobungsfeier	80
Klaus Duve	MEDICO – Nothafen Halifax	83
Elke Schuldt	Mittelmeerreise mit MS FREYBURG 1973	84
Steffen Kohlschmidt	Mit Schlafwagen für UGANDA RAILWAY nach Mombasa/Kenia	86
Peter Wieth	„Congratulation that You are newborn“	90
Ingo Bochert	288 Tage	97
Walter Jangel	Von Zufällen, Zöllnern und Fürstentümern	99
Gert Pollakowski	Blinde Passagiere an Bord von MS FREYBURG	103
Helmut Schoppa	Unter Beschuss im Hafen Haiphong	105
Wolfgang Tralles	Rettungsaktion im stürmischen Mittelmeer	110
Redaktion	Mit dem Zeichenstift an Bord (Gerhard Vontra)	113
Bernd Münzner	Ein DSR-Seemann auf fremden Schiffen	115
Heinz-Jürgen Marnau	Von Sachsens Seeleuten und einem Leipziger Reeder.....	121
Klaus Lippke (Lobjinski)	Eine Reise ohne Rückkehr.....	132
Friedrich Elchlepp †	Erlebnisse als Passagier auf MS SCHWERIN	138
Martin Korngiebel	Wie die „Hauptstadt der DDR“ verschwand.....	140
Jürgen Mathy	Eine legendäre Reise mit Typ IV	142
Reinhard Lachs	Das Traditionsschiff „Typ Frieden“ zieht um.....	145
Zur Person	Der Lebensweg von Kapitän Horst Lubjuhn	147
Wolfgang Jacob	Die staatliche Handelsflotte des VEB Deutfracht/ Seereederei im statistischen Rückblick	155

50 Jahre Deutsche Seereederei

„Panta rhei“, alles fließt, wusste schon der altgriechische Philosoph Heraklit. Er wollte sagen, dass sich alles verändert mit der Zeit. Oh, Deutsche Seereederei! Wie hast du dich verändert in den zurückliegenden 50 Jahren!

Angefangen hatte die DSR als ein VEB, als erste „volkseigene“ Seereederei in Deutschland. Dann kam der große Bruch mit der Umwandlung in eine Reederei der Treuhandanstalt, zunächst einer Treuhand zur Rettung des „Volkseigentums“. Jedoch als Folge des totalen Zusammenbruchs des „real existierenden Sozialismus“ wandelte sich unversehens die „Modrow-Treuhand“ in eine genuin „kapitalistische“ Treuhandanstalt. Ihr Auftrag lautete nun, so schnell wie möglich zu privatisieren. So wurde aus der Treuhand-Reederei schließlich eine private Finanzholding, die „Deutsche Seereederei Gruppe“ von heute.

Von den zurückliegenden 50 Jahren gehörten fast 40 Jahre dem „VEB Deutsche Seereederei“, der DSR. Das Kürzel „VEB“ weckte Hoffnungen bei vielen: Endlich eine sozialistische Wirtschaft in Deutschland schaffen. Schluss machen mit dem scheinbar ewigen Kreislauf von Krise und Krieg. Die Folgen des letzten verheerenden Weltkrieges lasteten noch tagtäglich spürbar auf den Menschen. Aber wie das gehen sollte mit dem „VEB“, wusste keiner so genau, doch die Erwartungen waren groß. Es sollte besser werden, gerechter und vor allem: Es sollte keiner mehr in der Wirtschaft am Krieg verdienen können.

Nachdem die in Gesamtdeutschland geltenden Verbote des Potsdamer Abkommens und entsprechende Einschränkungen für eine deutsche Handelsflotte von den Siegermächten aufgehoben waren, begann man ab 1951 auch in der noch jungen DDR, die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für eine eigene Handelsschifffahrt zu schaffen. Das geschah in sehr bescheidenem Umfang. Ab Mai wirkte in Rostock eine „Aufbauleitung“ für die Bildung einer volkseigenen Seereederei, die unter der Leitung von Karl Salomon stand. Dies war gewissermaßen die Keimzelle für die spätere DSR. Um Verwaltungskosten zu sparen, sollte die zu schaffende Reederei vorerst mit nur 7 Planstellen besetzt werden. Am 21.8.1952 wurde eine Anordnung zur Gründung einer Seereederei erlassen, die rückwirkend zum 1.7.1952 in Kraft gesetzt wurde. Somit ist dieses Datum der offizielle Geburtstag der DSR.

Allerdings blieb es verständlicherweise nicht lange bei den genannten 7 Planstellen, wie die folgende Übersicht über die Anzahl und Struktur der Beschäftigten der DSR in ihren ersten drei Jahren zeigt:

Jahr	Flotte	Verwaltung	Lehrkräfte	Lehrlinge	Gesamt
1952	21	15	0	0	36
1953	22	18	2	30	72
1954	75	25	2	27	129

Die Geburtsurkunde wurde als **„Anordnung über die Errichtung des VEB Deutsche Seereederei“** im MINISTERIALBLATT der DDR vom 29.8.1952, Nr.39 veröffentlicht. In dieser Anordnung hieß es in § 1 wörtlich:

- (1) Mit Wirkung vom 1. Juli 1952 wird der Volkseigene Betrieb (VEB) „Deutsche Seereederei“ mit dem Sitz in Rostock gegründet.
- (2) Die Deutsche Seereederei ist ein volkseigener Betrieb im Sinne des § 1 der Verordnung vom 20. März 1952 über Maßnahmen zur Einführung des Prinzips der wirtschaftlichen Rechnungsführung in den Betrieben der volkseigenen Wirtschaft (GBl. S.225).

Die genannte Anordnung regelte ferner, wie die DSR mit den notwendigen materiellen und finanziellen Fonds auszustatten war. Tabelle 1 zeigt die Bilanz der DSR per 31.12.1952. Vergleicht man diese ersten Bilanzwerte mit denen der „Deutfracht/Seereederei“ rund 35 Jahre später, bekommt man einen Eindruck von den bescheidenen Anfängen und der enormen Entwicklung. So umfasste zum Ende der 80er Jahre allein der Wert der Grundmittel der DSR mehr als 6.000 Millionen Mark der DDR.

Die Rechtsstellung der DSR war durch § 4 der Anordnung wie folgt geregelt:

Die der Deutschen Seereederei als Rechtsträger übertragenen Schiffe sind in das Seeschiffsregister als ‚Eigentum des Volkes‘ mit dem Zusatz ‚Rechtsträger VEB Deutsche Seereederei‘ einzutragen.

Schließlich wurden in § 5 die Aufgaben der DSR klar bestimmt, die sie all die Jahre als VEB erfüllte:

- a) Einsatz und Betrieb der volkseigenen Seehandels- und Fahrgastschiffe.
- b) Verwirklichung der in den Volkswirtschaftsplänen im Rahmen ihrer Aufgaben vorgesehenen Investitionsaufgaben als Investitionsträger einschl. der Bauüberwachung.
- c) Heranziehung und Ausbildung des seemännischen Nachwuchses...

Die Gründung der DSR erfolgte sieben Jahre nach der totalen Niederlage Nazi-Deutschlands mit ihren verheerenden Resultaten: Deutschland gespalten, der Wiederaufbau der zerstörten Wirtschaft in den Anfängen und die Ableistung von Reparationen. Die Kriegsfolgen belasteten die beiden deutschen Teilstaaten, aber den Osten Deutschlands traf es ungleich schwerer. Die willkürliche Spaltung der einst einheitlichen deutschen Volkswirtschaft durch den Westen benachteiligte die ostdeutsche Seite erheblich mehr. Das galt auch für alle maritimen Bereiche. Denn die Schwerpunkte der deutschen Seewirtschaft hatten eindeutig in Nordwestdeutschland gelegen, wie die folgende Übersicht über die Anteile von Ostdeutschland an den maritimen Zweigen Vorkriegsdeutschlands demonstriert:

Handelsschifffahrt	1 %
Seehäfen	2 %
Ostseefischerei	6 %
Schiffbau	2 %

Mit den genannten gesetzlichen Regelungen in der Gründungsurkunde waren schon in jungen Jahren der volkseigenen Wirtschaft prinzipiell die Grundlagen dafür gelegt, den VEB nach kaufmännischen Methoden zu führen. Denn das „Prinzip der wirtschaftlichen Rechnungsführung“ [§1(2)] forderte, mit den Erlösen aus dem Verkauf seiner Produkte und Leistungen den eigenen Aufwand zu finanzieren. Die Praxis der DSR zeigte jedoch schnell, dass zur Deckung der Kosten die Erlöse in Gestalt der Seefrachteinahmen nicht ausreichten und staatliche finanzielle Stützungen notwendig wurden. In der Anfangsphase wäre das noch zu tolerieren gewesen. Jedoch änderte sich diese Situation prinzipiell nie. Trotz Wachstums und Etablierung der DSR auf den internationalen Seefrachtmärkten blieben staatliche finanzielle Ausgleichs, Anreize und Stützungen notwendig. Dieser Tatbestand traf mehr oder weniger auf die Mehrzahl der VEB zu, was letztlich der ökonomische Hauptgrund für das spätere Scheitern der volkseigenen Wirtschaft und damit auch des VEB DSR war.

Die Ursachen für die Gründung der DSR waren zunächst politischer Natur. Die Spaltung Deutschlands erwies sich bald als eine längerfristige Tatsache, die folgerichtig im Westen

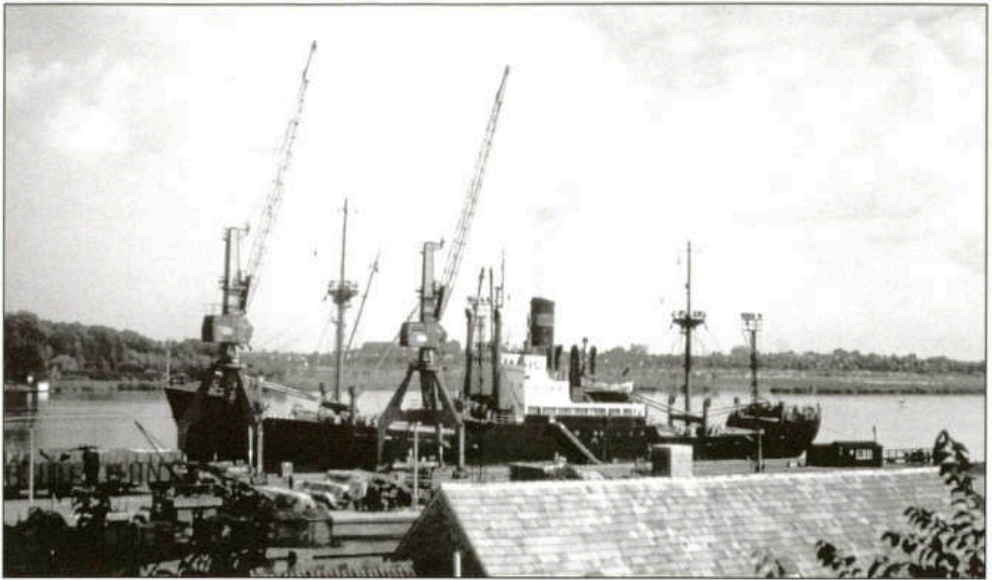
und Osten Deutschlands zur Herausbildung getrennter Volkswirtschaften führte. Bereits 1950 beschloss der III. Parteitag der SED, mit dem Aufbau einer eigenen Handelsflotte zu beginnen. Diese Entscheidung war sowohl politisch als auch volkswirtschaftlich determiniert. Die zu schaffende Handelsflotte der DDR sollte all die ökonomischen und politischen Funktionen wahrnehmen, die in jeder nationalen Wirtschaft üblicherweise der jeweiligen nationalen Handelsflotte obliegt. Für die Volkswirtschaft der DDR waren das vorrangig die folgenden:

- (1) Die transportwirtschaftliche Funktion, d.h. den eigenen seewärtigen Außenhandel kommerziell zu unterstützen und auch seine ökonomische Unabhängigkeit zu gewährleisten.
- (2) Die devisenwirtschaftliche Funktion, d.h. durch Transporte mit eigenen Schiffen Einnahmen in Devisen zu erzielen oder Ausgaben in Devisen einzusparen.
- (3) Die regionalwirtschaftliche Funktion, d.h. zur wirtschaftlichen Entwicklung insbesondere der Küstenregion beizutragen.
- (4) Die militärstrategische Funktion, d.h. die Ziele der maritimen Verteidigungspolitik zu unterstützen.
- (5) Die außenpolitische Funktion, d.h. die DDR im Ausland zu repräsentieren und im Sinne ihrer Außenpolitik zu agieren.

Es ist oft und viel gegen diese Zielsetzungen polemisiert worden. Die Kritik war vielfach ausschließlich politisch motiviert und folglich äußerst unsachlich. Alle Schifffahrtsländer der Welt sind bemüht, Vorteile aus den ökonomischen und politischen Funktionen einer nationalen Handelsflotte zu erzielen. Sie wirken jedoch nicht isoliert, sondern in Wechselwirkung mit der jeweiligen Volkswirtschaft, insbesondere mit den maritimen Zweigen, wie Hafenwirtschaft, Schiffbau und der maritim-technischen Infrastruktur. Berücksichtigt man die bereits nachgewiesene Unterentwicklung und Rückständigkeit dieser Zweige auf dem Gebiet der DDR, die bekanntlich historisch bedingt war, sind die in den vier Jahrzehnten erzielten Ergebnisse in der maritimen Entwicklung beachtlich. Was jedoch berechtigt kritisiert werden muss, ist die Tatsache, dass keine ausgewogene Entwicklung im Sinne der ökonomischen Funktionen möglich war. Ab einem bestimmten Zeitpunkt ging es nur noch um die devisenwirtschaftliche Funktion! Das war keine aus der DSR, auch nicht aus der Seewirtschaft als Ganzes entstandene Situation, sondern das war einem Grundübel der Wirtschaft der DDR geschuldet – den chronischen Devisenproblemen.

Mit der Verfolgung der genannten ökonomischen und politischen Funktionen der Handelsflotte wurde aber nie das Ziel verfolgt, die DDR auf dem Gebiet des Seeverkehrs autark zu machen. Dazu war einerseits der seewärtige Außenhandel im Verhältnis zur eigenen Handelsflotte viel zu umfangreich und andererseits kann eine nationale Handelsflotte nie ohne fremde Ladung auskommen. Bis Ende der 80er Jahre wurde etwa 70 Prozent des eigenen Seehandels mit ausländischer Tonnage transportiert, während die DSR mehr als 40 Prozent ihrer Transportmengen für ausländische Rechnung fuhr. Handelsschifffahrt ist a priori international. Trotzdem gab es wie überall wegen des „Devisenmangels“ in der Gesamtwirtschaft auch für die DSR die oktroyierte Aufgabe der „Störfreimachung“. Betriebswirtschaftlich hatte diese Zielsetzung wie überall nur negative Auswirkungen.

Nach der Gründung der DSR folgte in den 60er und 70er Jahren ein beachtlicher Aufschwung. Aus schwierigen Anfängen wuchs in allen Betriebsformen der Seeschifffahrt eine weltweit bekannte Universalreederei heran. Es ist gerechtfertigt zu betonen, dass die Erfolge gegen vielerlei Widrigkeiten und Widerstände von innen und außen erzielt werden mussten. Nimmt man als Beispiel die Linienschifffahrt. In allen Fahrtgebieten war die DSR nicht gewünschter Newcomer. Niemand wartete auf sie. Erfahrene Linienreedereien der



Stückgutfrachter DS ROSTOCK im alten Stadthafen Rostock – 1965

traditionellen Schifffahrtsländer mit teilweise mehr als 100-jährigen Erfahrungen versuchten ihre Marktanteile zu bewahren. Sie waren sehr bemüht, die Türen ihrer „rich men's clubs“ verschlossen zu halten. Trotzdem war die „DSR Lines“ schließlich Mitglied aller der Linienkonferenzen, die für ihre Fahrtgebiete wichtig waren. Es sei zum Beispiel daran erinnert, dass eine der ältesten Konferenzen der Welt, die „Indien Pakistan Bangladesch Konferenz“, ihr 100-jähriges Jubiläum in Dresden feierte.

1970 wurde neben der DSR noch eine zweite volkseigene Reederei gegründet: Der „VEB



Ehemaliges „Haus der Schifffahrt“ in Rostock – 1965

Deutfracht, Internationale Befrachtung und Reederei“. Dies war eine Zusammenführung des schon seit 1951 bestehenden Befrachtungsunternehmens „VEB Deutfracht“ (bis 1955 mit dem Namen „Deutsches Kontor für Seefrachten“) mit dem bisherigen Flottenbereich „Spezialschiffahrt“ der DSR, tätig in der Massengutschiffahrt. Dahinter standen durchaus vernünftige verkehrsökonomische Absichten und Ziele. Es sollte bei der Charterung von Massengutschiffen nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zwischen eigener und fremder Tonnage optimiert werden. Diese verkehrsökonomisch richtige Zielsetzung geriet jedoch bald aus dem Blickfeld. Auch das ist typisch gewesen, dass kurzfristig zu lösende Aufgaben zu Lasten strategischer „gelöst“ wurden. In diesem Fall handelte es sich um ein Personalproblem. Die kurze Episode der zweiten volkseigenen Seereederei war mit Ende 1973 vorbei.

Per 1.1.1974 erfolgte ein wichtiger Einschnitt in der Entwicklung der DSR. Sie wurde Stammbetrieb im neu geschaffenen „**VE Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft**“ (KSH). Das geschah im Rahmen einer generellen Umstrukturierung in der Volkswirtschaft der DDR. Um die Wirtschaft besser an die Anforderungen der wissenschaftlich-technischen Revolution anzupassen, konzentrierte man die Produktivkräfte (Produktionsfaktoren) in großen Produktionseinheiten, die alle Phasen der Reproduktion von der Forschung bis zum Absatz in sich vereinigten. Insgesamt bestanden 1988 allein in der Industrie 126 zentralgeleitete und 95 bezirksgeleitete Kombinate. Über den jeweiligen Stammbetrieb wurden die Kombinatbetriebe durch den Generaldirektor und seine Stellvertreter in Personalunion geleitet.

Gleichzeitig mit der Bildung des KSH musste die DSR ihren Namen ändern. Das erfolgte aus rein politischen Gründen. Anfang der 70er Jahre begann die Partei- und Staatsführung der DDR eine große Kampagne, sich gegenüber der BRD rigoros abzugrenzen. Das führte u.a. zum Eliminieren aller Hinweise auf „Deutsches“ in Firmennamen von VEB. Aus dem „VEB Deutsche Seereederei“ wurde deshalb der „**VEB Deutfracht/Seereederei**“. Man hatte so aber wenigstens das Kürzel „DSR“ gerettet, was kaufmännisch motiviert und durchaus richtig war. Denn „DSR“ hatte mittlerweile in der internationalen Schifffahrt einen guten Klang. Dass für den Eingeweihten der Begriff Deutfracht auf das ursprüngliche „Deutsches Kontor für Seefrachten“ zurückging, nahmen die „Deuschtöter“ in Kauf.

Ab den 70er Jahren war die DSR mit der jungen Reederei des Jahres 1952 nicht mehr zu vergleichen. Tabelle 2 fasst wichtige Kennziffern des Unternehmens für ihr letztes Planjahr als VEB zusammen. Deutlich ist zu erkennen, dass die DSR eine Großreederei geworden war. Gleichzeitig jedoch zeigen die genannten Wertkennziffern einen erschreckenden Sachverhalt. Zwischen den Einnahmen aus dem Verkauf der Seetransportleistungen und den Kosten der DSR klaffte eine riesige Lücke. Sie wurde auf dem Papier geschlossen durch ein ausgeklügeltes System von staatlichen Stützungen und Zuwendungen. So konnte rechnerisch sogar ein Jahresgewinn von mehr als einer halben Milliarde Mark der DDR nachgewiesen werden! Es darf in diesem Zusammenhang allerdings nicht verschwiegen werden, dass die Handelschifffahrt weltweit mehr oder weniger am staatlichen Tropf hängt. So könnte man entgegenhalten, wenn alle anderen Anbieter Subventionen erhalten, kann auch die beste Reederei nicht ohne sie auskommen. Eine solche Argumentation ist jedoch nicht gerechtfertigt, weil sie unzulässig verallgemeinert und auch übertreibt. Denn mit Verlusten in der Größenordnung gemäß Tabelle 2 können marktwirtschaftlich betriebene Reedereien nicht so lange existieren wie die DSR.

Betrachtet man die Ergebnisse der DSR in Naturalkennziffern, also ohne monetäre Beziehungen zu berücksichtigen, stand sie durchaus konkurrenzfähig da. Das kann mit Hilfe der **Tonnageproduktivität** demonstriert werden. Gemessen werden die erreichte Transportmenge

in Tonnen (t) und die Transportleistung in Tonnenseemeilen (tsm) im Verhältnis zur eingesetzten Tonnage in Tragfähigkeitstonnen (tdw). Die folgende Zahlenreihe vergleicht die Ergebnisse der DSR mit dem Durchschnitt der Welthandelsflotte für die ausgewählten Jahre:

Jahr	Welthandelsflotte		DSR Handelsflotte	
	Transportmengen- produktivität [t/tdw]	Transportleistungs- produktivität [Tsd.tsm/tdw]	Transportmengen- produktivität [t/tdw]	Transportleistungs- produktivität [Tsd.tsm/tdw]
1970	7,99	32,67	6,3	28,10
1975	5,62	28,12	6,2	24,01
1980	5,42	24,47	6,7	20,32
1985	5,08	19,80	6,7	20,53
1989	6,15	25,71	8,2	29,32

Der voran stehende Vergleich demonstriert, dass sich die DSR hinsichtlich ihrer Tonnageproduktivität nicht zu verstecken brauchte. Daraus kann ohne weiteres geschlossen werden, dass auch nach den erzielten Einnahmen die DSR konkurrenzfähig war. Denn die DSR verkaufte wie alle anderen Reedereien grundsätzlich ihre Leistungen zu den Weltmarktpreisen der internationalen Seefrachtemärkte. Vorliegende statistische Daten, die allerdings spärlich zur Verfügung stehen, bestätigen diese Schlussfolgerung. Das eigentliche Problem der DSR lag also woanders. Es waren die Kosten! Das mag überraschen, da doch die Löhne der Seeleute der DSR im internationalen Vergleich eher moderat waren.

Die Ursachen für die viel zu hohen Kosten ergaben sich aus einem sehr komplexen Zusammenhang. In geringstem Maße sind sie den Beschäftigten der DSR anzulasten, obwohl Reserven auch dort vorhanden waren. Die ins Gewicht fallenden Ursachen für das viel zu hohe Kostenniveau waren systembedingt. Sie lagen in der sozialistischen Planwirtschaft begründet. Überhöhte Preise für die Schiffe, für Treibstoffe, Ausrüstungen und Reparaturen, zu viel Personal an Land und an Bord, nicht zuletzt eine ausufernde Bürokratie. Ein weiteres ernsthaftes Problem war der permanente „Devisenmangel“, letztlich begründet in der Tatsache, dass die Währungen der sozialistischen Länder nicht konvertibel waren. Die Devisenprobleme wären allein ein Thema für sich. Diese Aufzählung kann nicht vollständig und tiefgehend sein, sondern soll nur auf die wichtigsten Schwachstellen hinweisen. Es fällt dem Autor noch heute schwer, auf die riesige Differenz zwischen den Frachteinnahmen der DSR und ihren Selbstkosten der Warenproduktion hinzuweisen (siehe Tabelle 2). Um Missverständnissen vorzubeugen, sei vermerkt, dass bei den betrieblichen Einnahmen und Ausgaben in Devisen allein betrachtet, die DSR einen Überschuss erzielte. Doch das kann auf die Dauer kein Maßstab sein.

Die Lösung der enormen betriebswirtschaftlichen Probleme war keine Aufgabe, die von der DSR hätte gemeistert werden können. Die Seeleute, Inspektoren, Befrachter, Verkehrsökonom und das übrige Fachpersonal in der DSR waren in ihrer Mehrzahl nicht schlechter oder besser als das Personal in anderen Seereedereien der Welt. So musste kommen, was dann kam – das Ende des VEB Deutsche Seereederei. Noch vor Gründung der DSR war schon einmal eine „Treuhandverwaltung“ im Spiel. Am 17.4.1950 erließ die damalige Generaldirektion Schifffahrt in Berlin eine Verfügung folgenden Wortlauts:

„Auf Grund von Artikel 125 der Verfassung vom 7.10.1949 wird der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale, Berlin O.17, Bymestr.19, die Treuhandverwaltung für den

im Seeschiffsregister beim Amtsgericht Rostock unter Abt. 3 Nr. 2157 Bd. 12a eingetragenen Dampfer JOHANN AHRENS übertragen mit der Auflage, das Schiff bis zum 30. April 1950 zur Staatswerft Stralsund abzuschleppen und dort unverzüglich reparieren zu lassen, zur Seeschifffahrt auszurüsten und darauf zur Frachtschifffahrt zum Zwecke der Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes zu verwenden.

Die erforderlichen Mittel werden von der Deutschen Investitionsbank gegen hypothekarische Sicherheit zur Verfügung gestellt.“

Die zitierte Verfügung betraf den späteren Dampfer VORWÄRTS, der zwei Jahre später das erste Schiff des neu gegründeten VEB Deutsche Seereederei wurde. Auf Grund ihres Alters hat die VORWÄRTS für die DSR keine große Rolle spielen können. Symbolisch wurde sie oft bemüht. Noch einmal rund 40 Jahre später trat wieder eine „Treuhand“ auf den Plan. Diesmal ging die Richtung andersrum. Noch von der Modrowregierung war Anfang März 1990 eine „Anstalt zur treuhänderischen Verwaltung des Volkseigentums“ gegründet worden. Nach dem Sieg einer konservativen Allianz bei den ersten freien Wahlen am 18. März 1990 beschloss die Volkskammer im Juni noch kurz vor der Wirtschafts- und Währungsunion zwischen der DDR und der BRD auf einer Sondersitzung das „Gesetz zur Privatisierung und Reorganisation des volkseigenen Vermögens“, das Treuhandgesetz. Nach der Umwandlung des VEB DSR in die „DSR GmbH“ am 18.6.1990 begann die kurze Zeit der DSR als Treuhandunternehmen bis 1993. Dann war die Privatisierung der DSR beendet. Mit unterschiedlichen Einstellungen, Erwartungen, mit Verständnis und Enttäuschung erlebten die ehemaligen Angehörigen des VEB Deutsche Seereederei einen Prozess kalter Marktwirtschaft, zu dem wie die Dinge lagen, keine Alternative bestand.

Heute, 50 Jahre nach der Gründung der Deutschen Seereederei, gibt es keine Reederei mehr, die diesen Namen trägt. Woraus Hoffnung entsteht, ist die Tatsache, dass es immer noch eine finanzstarke „Deutsche Seereederei Gruppe“ mit dem Sitz in Rostock gibt. Neben Aktivitäten dieser Holding im Bereich Hotel und Immobilien gehören auch Schifffahrtsinteressen nach wie vor dazu. Für den traditionellen maritimen Standort Rostock ist dies von größter Wichtigkeit. Die Verantwortlichen müssen sich dieser Chance bewusst sein und entsprechend handeln. Hoffnungen sind also berechtigt. Sollte jedoch der Gedanke aufkommen, irgendwann könnte mal wieder eine volkseigene Seereederei entstehen, dann soll es klar gesagt werden: Diese Hoffnung ist unrealistisch. Das ist die große Lehre aus der Geschichte des VEB DSR und aller anderen VEB: Für die ökonomische Gestaltung von wirtschaftlichen Unternehmen gibt es prinzipiell zum Kapitalismus keine Alternative.

Tabelle 1: **Bilanz zum 31. Dezember 1952 - Planende Einheit:**
VEB Deutsche Seereederei
Zusammenfassende Einheit: DSU Stralsund HV: Generaldirektion Schifffahrt

AKTIVA		DM	PASSIVA		DM
Sachanlagevermögen			Deckung des Sachanlagevermögens		
Transportanlagen		1.424.251	Anlagefonds		2.080.468
Werkzeuge		9.546	Wertberichtigungen		798.236
Nicht fertiggestellte Investitionen und Generalreparaturen		1.444.907			
Summe Erster Abschnitt		2.878.704	Summe Erster Abschnitt		2.878.704

Umlaufvermögen		Deckung des Umlaufvermögens	
Vorräte	24.989	Umlaufmittelfonds	23.300
Flüssige Mittel lt. Richtsatzplan	1.102	Direktorfonds	13.829
Sonderbankkonten	12.938	Bankkredite	793.640
Stoffe, nicht für den Betriebszweck	13893	Verbindlichkeiten gegenüber dem Staatshaushalt	39.545
Forderungen aus Lieferungen	141.058	Übrige Verbindlichkeiten und	
Übrige Forderungen	2.959	Posten Rechnungsabgrenzung	34.115
Forderungen an die DIB ¹	703.266		
Forderungen aus überzahlten Abschreibungen	17.224		
Summe Zweiter Abschnitt	904.429	Summe Zweiter Abschnitt	904.429

¹ Deutsche Investitionsbank - Quelle: Archiv DSR GmbH

Tabelle 2: Ausgewählte betriebswirtschaftliche Kennziffern des VEB DSR (gerundete Ist- bzw. Plandaten 1989)

Flotte	
Schiffsanzahl	164
Tonnage in Mio. tdw	1,7
Tonnage in Mio. BRT	1,3
Gütertransport	
Transportmenge in Mio. t	13,7
Transportleistung in Mio. tkm	92,315
Erträge, Kosten und Gewinn	
Erlöse der Warenproduktion in Mrd. Mark	4,9
Selbstkosten der Warenproduktion in Mrd. Mark	4,3
Nettogewinn	0,6
Frachteinnahmen in Mrd. Valutamark	1,2

Quelle: Interne Unterlagen des VEB DSR

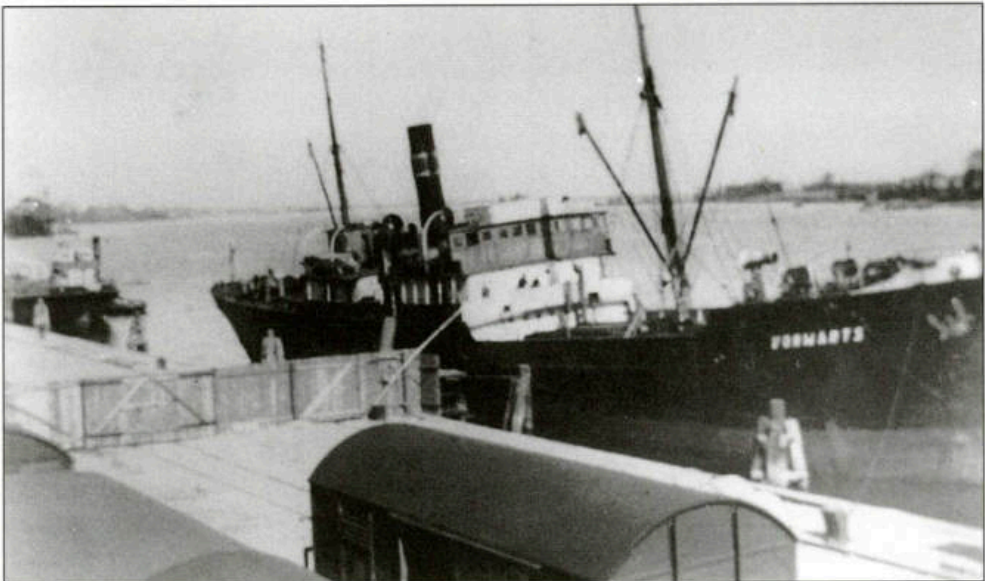
Vom Verlust der VORWÄRTS

Mit dem millionenschweren Umbau des DSR-Framos CONDOR zum Pionierschiff IMMER BEREIT war das Schicksal der alten VORWÄRTS in Berlin und bei den lokalen Parteichargen bereits besiegelt.

An den Silos im Rostocker Stadthafen liegend, feierte man am 25.10.1988 nochmals eine „endgültige“ Außerdienststellung als „Fracht- und Pionierschiff“ mit früheren „Jungen Matrosen“ an Bord.

Eigentlich setzte die Aufgabe des Veteranen, des wirklich letzten Rostocker Frachtdampfers, schon sehr viel früher ein. Seit Jahrzehnten bereits wurde das Schiff nicht mehr zur Reparatur in eine Werft eingeordnet. Es verschliss technisch sichtlich immer mehr. Mit Wechsel vom traditionellen Liegeplatz am Rostocker Mühlendamm hin zum Kabutzenhof im Herbst 1981 sollte die VORWÄRTS immer mehr aus dem Bewusstsein der Bevölkerung gedrängt werden. Der noch stillere letzte Liegeplatz an den Silos des Stadthafens von 1987 an verstärkte dieses Gefühl weiter.

So war die Überraschung bei allen Verantwortlichen groß, als sich ab dem Sommer 1988 zunehmend Widerstand gegen die Verschrottungsabsichten aufbaute. Den politischen Verhältnissen in der DDR geschuldet, waren es meist Initiativen einzelner, privater Schiffsfahrtsfreunde, um die VORWÄRTS für Rostock zu retten. Es ist jedoch bezeichnend, dass zu diesem Zeitpunkt das Anliegen sehr offensiv an die staatlichen Stellen und die Partei herangetragen wurde. Einzelne wandten sich mit Eingaben an den Oberbürgermeister Rostocks, an die Bezirksleitung der SED, an das Ministerium für Volksbildung oder an den für Kulturfragen Zuständigen im Zentralkomitee der SED. Der entstehende Wellenschlag zwang dazu, dass der Rostocker Oberbürgermeister am 7.12.1988 interessierte Mitbürger in das Rathaus zur Aussprache einlud. Markant an dieser Gesprächsrunde war, dass den



Dampfer VORWÄRTS im Jahr 1953 am Rostocker Kabutzenhof, wo die Traditionen mit dem ersten Verwaltungsgebäude entstanden. Links liegt der Seeleichter FORTSCHRITT mit einem Schlepper.

Foto: K. Pfafferott

Befürwortern des weiteren Erhalts sämtliche Generaldirektoren der Schifffahrtsbetriebe und des Schiffbaus zusammen mit Parteileuten gegenübermaßen.

Pikant wurde das Treffen dadurch, dass durch Professor Dudzus ein durchdachtes Konzept zur Bewahrung der VORWÄRTS im Bereich des Rostocker Kabutzenhofs vorgestellt wurde. Zur Sicherung seiner Zukunft sollte das Schiff mittels eines Lifes aus dem Wasser genommen werden. Ein sich anschließendes Programm diente der weiteren Erschließung als Ausstellungsschiff und Kulturzentrum. Ergebnis der Aussprache war es dann, dass die Verschrottung für drei Monate ausgesetzt wurde. Während dieser Zeit sollten weitere Details beraten und einer Entscheidung näher gebracht werden. Zum 1.1.1989 gab die Stadt Rostock jedoch ihre Rechtsträgerschaft über das Schiff und seinen Status als Technisches Denkmal auf.

Der Jahreswechsel 1988/89, der Winter und das Frühjahr verflossen. Die Abteilung Flotteninstandhaltung des VEB Deutfracht/Seereederei befasste sich intern mit den Möglichkeiten, etwas für die VORWÄRTS zu tun. Trotz angespannter Reparaturkapazitäten, was andererseits nicht von dem mittelverschlingenden Umbau eines neuen Pionierschiffes mit 22 Millionen Mark der DDR abhielt, wollte man helfen, das erste Schiff der Reederei der Nachwelt zu erhalten. Die Kollegen wurden jedoch vom Stellvertreter des Generaldirektors für Wissenschaft und Technik energisch zurückgepfiffen. Dienstrechtlich ohne Folgen blieb es jedoch, dass ein Kombinatmitarbeiter bereits im Dezember 1988 bei der Bürgermeisterrunde seinem Generaldirektor gegenübermaß und dabei den Vorschlag unterbreitete, die VORWÄRTS ins Ausland zu verkaufen, wenn es schon nicht möglich war, sie selbst zu erhalten. Dank INTRAC und VE AHB Schiffskommerz hatte man ja Erfahrung bei dubiosen Schiffsgeschäften. Alte Dampfer wusste man anderen Orts schon immer mehr zu schätzen. Doch das war ein Politikum erster Güte.

Im Rückblick zeichnet sich das Frühjahr 1989 schon diffus. Positive Entscheidungen zum Schiffsschicksal sind nicht mehr gefallen. Das neue Pionierschiff war seit Dezember 1988 im Betrieb.

Der Verschrottungstermin wurde geheim gehalten. Von den Warnemünder Lotsen gab es kurzfristig einen Tipp: Am 29.3.1989 kamen morgens die Schlepper und bugsierten die VORWÄRTS auf ihrer letzten Reise zum VEB Metallaufbereitung (MAB) Rostock warnowabwärts. Spähend näherte sich die Stasi-Barkasse T 87 dem Ufer, wo sich jedoch nur wenige Schaulustige ruhig zusammengefunden hatten. Nur eine Rostocker Tageszeitung, die „Norddeutschen Neuesten Nachrichten“, berichtete im Nachhinein vom stillen Abschied der VORWÄRTS. Dieses dann sogar an hervorragender Stelle auf der Lokalseite!

Historisch wertvolles Bordinventar war vorher ausgebaut und auf das Nachfolgeschiff IMMER BEREIT, zum Traditionskabinett der Reederei bzw. zum Rostocker Schifffahrtsmuseum gebracht worden. Bevor die eigentlichen Abbrucharbeiten einsetzten, wurden Buntmetall und geeignete andere Materialien ausgebaut. Von der Maschinenanlage existierte schon seit dem Umbau in den 50er Jahren nichts mehr.

Die Verschrottung der VORWÄRTS in Marienehe wurde zwischen diversen Volksmarine-Einheiten eingeordnet. Anfangs bestand noch die Absicht, die Bugpartie mit Back und Namenszug abzutrennen und dem Rostocker Schiffbaumuseum in Schmarl zu übereignen. Dazu ist es nicht mehr gekommen. Die Namensplatten wurden herausgebrannt und der DSR übergeben. In den Werkstätten in Langenort bohrten Lehrlinge die alten Senkkopfmessing-schrauben aus den Buchstaben heraus, die anschließend museal neu montiert wurden. Ein aufmerksamer Reparaturingenieur sammelte die Reste am Boden zusammen, die somit privat erhalten sind.



Im Mai 1989 erwartet die VORWÄRTS bei MAB Rostock ihr Schicksal unter den Schneidbrennern.

Foto: R. Kramer

Die Verschrottung des Dampfers VORWÄRTS zog sich über das ganze Jahr 1989 hin. Die Arbeiten an den grauen Veteranen der Marine hatte immer Vorrang. So war der VORWÄRTS ein langsames Sterben vorgezeichnet. Vom gegenüberliegenden Warnowufer wurde dieser Weg in den Siemens-Martin-Ofen damals gut dokumentiert. An den Wochenenden konnte man mit größter Vorsicht auch einzelne Fotos aus dem Bereich der Schrottwerft machen. Sie sind heute besondere Dokumente der DDR-Schifffahrtsgeschichte.

Mit dem Herbst 1989 veränderten sich auch die Informationsmöglichkeiten im Land. „Nun können sie über die VORWÄRTS berichten“, lautete ein Anruf aus der MAB-Schrottwerft. An einem nebligen Novembertag lag die Bodenschale des Schiffes bereits zu den abschließenden Arbeiten auf dem Kai. Deutliche Schäden am Schiff traten eindeutig zu Tage, die ihre Ursachen in der mangelnden Werterhaltung über Jahrzehnte hatten. Jedoch – alles wäre mit etwas gutem Willen reparabel gewesen. Allerdings nur in einem System, welches die Werte schützt und wirklich auf Tradition hält.

Während dieses letzten Besuches an den Resten der einstigen VORWÄRTS gab es als Souvenir ein Stahl-Segment von 1903 aus dem Achtersteven mit nach Hause. Weitere Teile des Schiffes sind eher zufällig erhalten und der Nachwelt überliefert. Es sind dieses im Rostocker Schifffahrtsmuseum der Ruderstand mit der Kompasssäule und der Maschinentelegraf von der Kommandobrücke. Dazu der Namenszug VORWÄRTS, allerdings ohne das Emblem der Pionierorganisation, welches lange Zeit darunter beidseits am Bug angebracht war. Außerdem besitzt die LIKEDEELER (das frühere Pionierschiff IMMER BEREIT) die Schiffsglocke. Eine Stahlplatte aus dem Plattengang der Wasserlinie und den Topp mit Rah des achteren Mastes hatte sich das Traditionskabinett der Neptunwerft vor das Gebäude gelegt. Beides erhielt bei dessen Auflösung ebenfalls das Rostocker Schiffbaumuseum. Den Propeller sicherte sich kurz vor seiner Verschrottung die Transportabteilung der Neptunwerft für die Schiffspellersammlung am Traditionsschiff. Zur Aufarbeitung in der Neptun-



Reste der Bodenschale der VORWÄRTS von den Rostocker Schwimmkränen auf den Kai der Schrottwerft abgelegt, November 1998. Foto: R. Kramer

Warnowwerft in Warnemünde liegend, wurde er offensichtlich ein Opfer der Entflechtung beider Werften in der Wendezeit. Er ist verschollen und muss als Verlust gewertet werden. Als Modell wirkt das erste Seeschiff der DSU/DSR in der Erinnerung nach. Gelegentlich war auf dem Rostocker Schwanenteich sogar eine fahrtüchtige VOWÄRTS im Maßstab 1:50 zu betrachten. Weitere Nachbildungen stehen im Rostocker Schifffahrtsmuseum (1:75) und im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven. Aber auch ganz winzig im Maßstab 1:1250 war die VORWÄRTS als feine Zinn-Miniatur erhältlich. So maß sie lediglich rund vier Zentimeter in der Länge.

Beachtung verdienen auch die verschiedensten Kapitänsbilder und Gemälde, die das Schiff zum Thema nahmen. Zu nennen ist an erster Stelle die Darstellung der GRETE CORDS im Rostocker Schifffahrtsmuseum. In den 70er und 80er Jahren ließ der VEB Deutfracht/Seereederei – DSR verschiedene seiner Schiffe im Stil von Kapitänsbildern zu repräsentativen Zwecken malen. Darunter befand sich auch die VORWÄRTS vor der Kulisse des Hafens Riga von Hilmar Zill. Gewollt oder im Auftrag, musste seine VORWÄRTS dem Zeitgeist folgend, am Heck die DDR-Staatsflagge zeigen. Im Jahre 1950 gab es diese noch gar nicht. Die VORWÄRTS segelte damals unter der allgemein gebräuchlichen schwarz-rot-goldenen Flagge. Doch diese durfte im Entstehungsjahr des Bildes eben kein DSR-Schiff mehr zieren. Markant ist es festzustellen, dass diese Geschichtsklitterung inzwischen geglättet wurde, indem Hammer, Zirkel und Ährenkranz aus dem Kapitänsbild verschwunden sind.

Matrosenschule Warnemünde „Neuland“

Bisher war alles so gelaufen, wie ich es mir vorgestellt hatte. Nach langem Warten traf endlich der Ausbildungsvertrag mit der Deutschen Seereederei Rostock ein. Ich hatte schon nicht mehr damit gerechnet. Die folgenden Tage in der kleinen Stadt in Sachsen-Anhalt gingen schnell vorüber und der Sommer des Jahres 1956 zu Ende.

Nun saßen wir tatsächlich im Zug nach Rostock. Mutter und Vater wollten es sich nicht nehmen lassen, ihren Sprössling auf der ersten großen Reise zu begleiten.

Als wir am 31. August in aller Frühe völlig übermüdet am Hauptbahnhof Rostock ankamen und die Straßenbahn bestiegen, wehte dort schon ein recht kühler Nordostwind als Vorbote des nahenden Herbstes.

Kabutzenhof – Warnowufer/Ecke Eschenstraße, lautete die merkwürdige Adresse der DSR, die mich schon zu Hause neugierig gemacht hatte. Dort erfuhren wir, dass die Begrüßung erst am frühen Nachmittag in einem nahe gelegenen Gebäude stattfinden sollte. So blieb viel Zeit für einen ausgedehnten Stadtbummel.

Gegen 14.30 Uhr trafen wir vor einem stattlichen Gebäude mit leicht bröckelnder Fassade ein. In dem weitläufigen hohen Raum im ersten Stock, wohin wir geleitet wurden, herrschte bereits ein ziemliches Gedränge.

Immer mehr Jungs in meinem Alter, mit und ohne Eltern, meldeten sich bei den Vertretern der Personalabteilung, erhielten ihre Unterlagen und wurden über den weiteren Verlauf des Tages informiert. Dann erschienen weitere Vertreter des Betriebes. Die Aufnahme des Lehrganges 1956 verlief kurz und schmerzlos. Nach der üblichen Ansprache des Generaldirektors war der offizielle Teil bereits beendet. In Gruppen ging es zum Bahnhof und von dort mit einem Personenzug in Richtung Warnemünde.

Etwa eine halbe Stunde später, kurz bevor der Zug zu unserer Verwunderung ein Wohnhaus zu durchfahren hatte, waren wir am Zielort, im Ostseebad Warnemünde, angekommen. Rechts neben den Gleisen tauchten die ersten großen Schiffe auf. Um sie herum ein Gewimmel von Werftarbeitern und Fahrzeugen.

Wir stiegen aus, ließen die Werft links liegen und marschierten hinter unseren Betreuern her. Es ging eine schier endlos erscheinende, mit dunkler Schlacke befestigte, schmale Straße entlang. Sie blieb uns als der „Schwarze Weg“ für immer in Erinnerung. Ich war jetzt doch froh, dass meine Eltern mitgekommen waren, denn der Koffer war schwer und zu viel Neues und Unbekanntes stürmte auf mich ein.

Der „Schwarze Weg“ endete wenig später abrupt inmitten einer Anzahl von Baracken, deren Holz vom Alter dunkelgrau verfärbt war und wenig einladend wirkte. Wir waren in „Texas“ angekommen, der ersten Station unserer Ausbildung.

Offiziell war dies das Lehrlingswohnheim der Betriebsberufsschule der Deutschen Seereederei Rostock in Warnemünde „Neuland“. Wir fünfzig Neulinge wohnten von nun an in der Baracke 135a und gehörten als Matrosenlehrlinge zur Klasse 9 A oder B.

Ohne Verzögerung ging es an die Zimmereinteilung. Kurze Zeit später standen sechs künftige Seeleute der DSR zunächst einmal recht unschlüssig und ratlos vor einem Berg Bettwäsche und Decken. Meine Mutter half kurz entschlossen mit gewohnter Routine aus der Klemme und ruckzuck waren die sechs Kojen bezogen. Nun sah die Stube, welche die unsrige werden sollte, schon etwas wohnlicher aus. Später hat Mutter mir verraten, dass die äußeren Umstände so bedrückend, so trist auf sie wirkten, dass sie mich am liebsten wieder



Unterkunft „Texas“ in Warnemünde „Neuland“, September 1956

mitgenommen hätte. Nur gut, sie hat es damals für sich behalten. Ich hatte diesen Eindruck ganz und gar nicht und fand alles recht aufregend.

Der Blick aus dem Fenster zum Beispiel entschädigte für Vieles. Er ging über die Wiesen hinweg direkt hinüber bis zur Schiffbauhalle und zur Kabelkrananlage. Dort konnte man den halbfertigen Rumpf eines großen Frachters erkennen. Keiner war in der Lage sich vorzustellen, dass wir bald auf diesen Schiffen bis nach Asien oder Süd-Amerika fahren würden.

Die erste Nacht in „Texas“ habe ich jedoch in keiner guten Erinnerung. Man kam einfach nicht zur Ruhe. Wir waren wie aufgedreht, sodass an Schlaf nicht zu denken war. Am kommenden Tag fuhren unsere Eltern wieder nach Hause und für uns Matrosenlehrlinge hielt der Alltag der Matrosenschule Warnemünde „Neuland“ Einzug.

Zunächst wurden die beiden Klassen eingekleidet, „Erste Geige“, Bordpäckchen, Wattezeug, Filzstiefel, Gummistiefel. Es nahm kein Ende und der Seesack füllte sich.

Dann folgte die Einweisung in den Tagesablauf. Bootsmann Bolle und Opa Käbler machten uns mit eindeutigen Worten klar, wo es lang ging. Apropos gehen: In diesem ersten halben Jahr auf der Matrosenschule haben wir tatsächlich erhebliche Strecken an Land zurückgelegt. Der Tagesablauf ist schnell beschrieben.

Wecken, Zimmer in Ordnung bringen, Abmarsch zum Frühstück. Die Mahlzeiten wurden im Speisesaal des Strandhotels (jetzt Hotel Hübner) eingenommen. Nach dem Frühstück ging es in die gegenüberliegende Betriebsberufsschule, in welcher die DSR Klassenräume zum theoretischen Unterricht nutzte. Dieser knüpfte da an, wo man zu Hause aufgehört hatte. Das Pensum war offensichtlich gut zu bewältigen. Nur der Sportunterricht auf dem weit entfernten Sportplatz an der Parkstraße war nicht nach unserem Geschmack. Wenig Fußball und zu viele und zu lange Läufe. Kein Wunder, dass wir immer wieder versucht haben, mit Hilfe von unlauteren, aber phantasievollen Tricks durch Dr.ENZIAN von diesem Unterricht befreit zu werden. Es war jedoch ein vergebliches Bemühen.

Neben uns Anfängern war übrigens noch eine Klasse des 3. Lehrjahres in „Texas“ und an der Betriebsberufsschule. Mit ihnen hatten wir nur wenig Berührung. Für diese „alten Herren“ waren wir „Stifte“ und noch zu grün. Außerdem beschäftigte uns das Problem, langsam erwachsen zu werden. Dies gelang aber nur mit wechselndem Erfolg. Probiert, wie man mit einer zünftigen Tabakspfeife aussieht, das hatten wohl die Meisten unseres Jahrganges. Die Mädchen spielten in diesem halben Jahr für viele von uns keine größere Rolle. Man hatte zwar zum eigenen Prestige zu Hause eine Freundin (schon der Briefe wegen, die das Ansehen hoben), aber generell waren wir zu sehr von der Aussicht fasziniert, in wenigen Monaten auf einem richtigen großen Schiff anheuern zu können. Da trat alles Andere zunächst in den Hintergrund. Ausnahmen bestätigen natürlich auch hier, wie immer und überall, die Regel.

Zweimal pro Woche war praktische Ausbildung, entweder auf der grünen Wiese zum Knoten und Spleißen oder auf den alten K 10-Kuttern, die in der Nähe des Bootshauses am Südende des Alten Stromes lagen. Diese Stunden machten am meisten Spaß. Kutterpullen auf der nahen Ostsee oder Segeln auf dem Breitling. Leider wurde es rasch kälter und damit auf dem Wasser immer ungemütlicher. Die Ausbildung im Bootsdienst ging trotzdem unentwegt weiter.

Nach der Schule gab es Mittagessen in der Essenstelle „Strandhotel“, dann ging es zu Fuß zurück nach „Texas“. Mittagspause, Schularbeiten und so oft das Wetter es zuließ, ab ins Freie an den Breitling. Sogar ein altes gesunkenes Boot wurde gehoben, flott gemacht und nach „Texas“ verholt, um in der Freizeit Seefahrt auf eigene Faust betreiben zu können.



Am Boot in Warnemünde, September 1956



Essenstelle im „Strandhotel“ Warnemünde, September 1956

Zum Abendessen wieder auf Schusters Rappen bis zum Strandhotel und zurück. Manchmal wurde noch eine Runde um den Leuchtturm sowie den „Teepott“ gedreht, welcher damals nur eine Aussichtsplattform war. Das Wetter gestaltete sich immer schlechter, so dass wir meist froh waren, wenn wir wieder in unserer warmen Stube saßen. Diese wurde übrigens von den Lehrlingen selbst mittels eines Kanonenofens beheizt. Eine Technik, die sich die meisten von uns in den vergangenen Jahren zu Hause bestens angeeignet hatten. Nur die Kohlen wurden des öfteren knapp.

Ende Oktober 1956 gab es die erste Heimfahrt und die erfolgte natürlich im „Kieler Knaben-Anzug“. Auch das Weihnachtsfest feierten wir im Kreise der Familien.

Ab Januar 1957 begann dann im wahrsten Sinne des Wortes der Ernst des Lebens. Vier Matrosen-Lehrlinge wurden auf das MS STRALSUND (1) versetzt und erlebten wenig später ihr erstes großes Abenteuer. Es folgte die Besetzung der Dampfer ROSTOCK und WISMAR, die jeweils 12 Lehrlinge aufnahmen.

Am 1. Februar 1957 war es dann endlich auch für mich so weit. Ich bekam zusammen mit 11 weiteren Jungs den Heuerschein für den neu in Dienst gestellten Dampfer THÄLMANN-PIONIER. Aber dies ist schon wieder eine andere Geschichte.



An Bord der MS WILHELM FLORIN

An einem Dezembertag des Jahres 1984 setzte mich ein B 1000 der Schiffsversorgung in aller Frühe am Liegeplatz 42 im Hafen Rostock vor dem MS WILHELM FLORIN ab. So ein Mist, dachte ich, der Kahn ist ja viel zu groß, der schaukelt ja bestimmt nicht mal! Nach den folgenden Reisevorbereitungen und einer längeren Liegezeit, weil der Hafen zugefroren war, hieß es am 15. Januar 1985 um 19 Uhr „Decksbesatzung klar vorn und achtern, die Manöverstation besetzen!“

Den Irrtum, das Schiff würde nicht schaukeln, sollte ich schon Tage später in der Biskaya einsehen. Ich fand es einfach super, mit meiner Schmalfilmkamera auf dem Peildeck zu stehen und alles aufzunehmen, während die Lehrlinge und einige andere, darunter auch Offiziere, krampfhaft versuchten, das Ende der Speiseröhre wieder zurück zu stopfen.

Leider ist mir von der achtmonatigen Reise, für die ich 45 Minuten Film gekauft hatte, nur noch die Hinreise per Film geblieben. Diese aber noch nicht einmal vollständig, da die sogenannten „Zensoren“ im Entwicklungskombinat in Berlin-Johannisthal beim Entwickeln meiner Filme einfach Teile herausgeschnitten hatten.

Das erste Erlebnis, welches mir noch sehr nachhaltig in Erinnerung ist, war die Passage des Nord-Ostsee-Kanals von Kiel nach Brunsbüttel. Bei 5 Grad Außentemperatur stand ich an Bord und betrachtete die gepflegten Häuser und Gärten sowie die unterschiedlichsten „Westschlitten“. Dabei kam es mir ziemlich merkwürdig vor, dass unser Politoffizier ständig in meiner Nähe war und das bei dieser Kälte. Ich vermutete, er war besorgt um mich. Da ich auf meiner ersten Reise war, wollte er auf Nummer sicher gehen, dass ich nicht aus Versehen in das Kanalwasser plumpste!

Der erste Hafen hieß Antwerpen/Belgien. Sonntags Ausfahrt zum Vogelmarkt. Was es da nicht alles zu sehen gab. Massig Südfrüchte aller Art und das alles mitten im Winter! Schon zwei Monate später sollten mir diese ganzen Früchte zum Hals raushängen. Alte „Vietnamfahrer“ wissen ein Lied davon zu singen, was wir alles gegen Bananen, Ananas etc. eingetauscht haben. Darunter alte Lumpen, Stauholzbretter und das gute, teilweise obergärige und flockige Hafenbräu.

Doch zurück nach Antwerpen. Meinen ersten Rüssel erhielt ich an Land, als ich gerade die schönen Südfrüchte filmte. Unser Matrose mit dem Spitznamen „Porno“ meinte, ich soll nicht so auffällig die Südfrüchte filmen, sonst weiß man doch gleich, wo wir herkommen.

Auf der Weiterreise ergab sich ein Maschinenschaden und damit kam es zum Zwischenstopp in Lissabon/Portugal. Das ermöglichte uns über fünf Tage nach der Arbeit jeweils einen ausgiebigen Landgang. Und wo schleppten mich die Matrosen hin? In eine Peepshow! Dazu an dieser Stelle kein weiterer Kommentar.

Nach der Reparatur ging die Reise nun richtig los. Das Ziel war der Hafen Xingang im Norden Chinas, mit zwischenzeitlicher Passage des Suez-Kanals. Im Kanal waren mir ständig irgendwelche ägyptischen Festmacher mit „Gummitütchen“ auf den Fersen. Das Schönste war die angenehme Wärme bei 24° im Roten Meer. Auf der Poop wurde im Container angebadet. Nun saß auch ich an der „Bushaltestelle“, trank gemütlich mein Feierabendbier und rauchte die ersten „Westzigaretten“. Am schönsten war es jedoch, wenn Achtern der Grill in Aktion war und im Hintergrund das Meer rauschte. Überhaupt war das Meer das Faszinierendste, was ich in meinen jungen Jahren erleben durfte.

Endlich kam Land in Sicht. Nach über 44 Seetagen erreichten wir die Straße von Malakka und sahen die wunderschönen grünen Inseln. Noch während ich die Schönheit der Natur



Hochsee-Stückgutfrachter WILHELM FLORIN Typ X

bewunderte, sprach der Chiefmate von „Piratenwache“ und gab Anweisung, das Schiff unter „Verschluss“ zu bringen. Ich wollte es nicht glauben, aber es gab sie noch oder wieder, die „Freibeuter der Meere“. Um größere Schäden zu vermeiden, hieß es wachsam zu sein. Endlich wieder Landgang nach Erreichen von Xingang/China. Schön anzusehen, die Chinesen in ihren khakifarbenen Armani-Anzügen. Nachdem wir beim Funker unser Handgeld (ich glaube für Mannschaftsdienstgrade satte 3,50 DM pro Tag und das für 25 Tage) bekommen hatten, ging es in den „Seamans Club“. Gekauft wurden Korkschnitzereien, Perlmutterbilder, Teeservice und stangenweise Zigaretten der Sorte „555“. Die „Glimmstängel“ sollten bei „Katja“ in Vietnam gegen Dong eingetauscht werden.

Nach dem Kaufen kam das Essen. Das muss in China sein. Süß-saures Schweinefleisch oder Glasnudelsuppe. Auch Shrimps in Bierteig gebacken mit Nuoc Mam schmeckten mir. Aber alles andere, was atmet und einen Laut von sich gibt, wollte ich dann doch nicht essen. Im Gegensatz zu einigen Crewmitgliedern, die ja unbedingt etwas Exotisches zwischen ihren Zähnen spüren wollten (Affenhirn, Schlangen, Kröten usw.), war mir das doch des Guten zuviel.

In den nächsten Häfen Dairen/China und Shanghai/China sah fast alles ebenso aus und es gab nichts Besonderes zu erwähnen.

Endlich bekam ich sie zu sehen, die Küste von Vietnam. Mein Zuhause für die kommenden Monate. Die achtstündige Flussfahrt von der Halong Bay nach Ho-Chi-Minh-Stadt (Saigon) war eine von vielen unvergesslichen und beeindruckenden Erlebnissen. Am Sonntag, dem 7. April 1985, lagen wir mitten im Saigon-River an den Tonnen fest.

Die ersten Begegnungen mit den Vietnamesen und dem Land waren einfach überwältigend. Schade nur, dass ich als Bäcker an Bord auch noch zwischendurch arbeiten musste. Es war ja Ostersonntag und jeder Seemann weiß, dass sich zu den Feiertagen die Kombüse immer etwas Besonderes einfallen lassen musste. Wir bereiteten in 15 Stunden inklusive der normalen Mahlzeiten unter Mithilfe einiger Crewmitglieder ein „Spiegelbüffet“ vor, von dem 30 Minuten nach Eröffnung nichts mehr übrig war.

Am 9. April machte unser Schiff zur planmäßigen, vertraglich abgesicherten Werftreparatur in der Bason-Werft fest. Als einem, der gerade erst seinen Wehrdienst geleistet hatte, fielen mir natürlich gleich die einheitlich und vorbildlich gekleideten Soldaten auf. Wir befanden uns ja in einer Militärwerft. An Bord hatten wir den „Musicman“. Jeder „Werftfahrer“ kannte ihn. Ich will ihn nur mal so am Rande mit erwähnen, da er ebenso wie die vietnamesischen Mädels (ich glaube, jeder, außer dem „Alten“, hat wohl in dieser Stadt seine Freundin gehabt) in meinem Bericht nicht fehlen darf.

Nach einer kurzen Anlaufphase ging es dann dem Rost an den Kragen. Aber was war das? Ich traute meinen Augen kaum. Da kamen 100 Werftarbeiter, jeder mit einem Rosthammer bewaffnet und fingen an, auf abenteuerlichen Stellagen hängend, am Schiff herum zu hämmern. Es war Wahnsinn, wie sollte ich bei diesem Lärm arbeiten. Nach ein paar Tagen hatte ich mich daran gewöhnt.

Auf die Werftzeit möchte ich nicht weiter eingehen. Ein Tag war wie jeder andere. Genug Abwechslung erfuhren wir beim Landgang. Für ein Stück Seife konnte man per Rikscha quer durch die Stadt fahren. Manchmal fanden regelrechte Wettfahrten statt. Die Rikschafahrer konnten einem leid tun, bei dem, was sie manchmal an „Ballast“ durch die Gegend fahren mussten. Die Bezahlung funktionierte übrigens auch mit Äpfeln, Hafenbräu, Zigaretten und Kaugummi.

Auch die Sicherstellung der Verpflegung an Bord erfolgte teilweise durch Tauschhandel. Nach der Arbeit zum Kapitän, eine Stange Zigaretten „RP“ geholt, dann mit „Bratzi“, meinem Koch (einem sehr guten), in die Stadt gefahren, Zigaretten gegen Geld, Geld gegen Obst und Gemüse, dann auf dem Schiff Hemd und Hosen gegen Kochklamotten getauscht, um anschließend das „Eingetauschte“ gleich zu verarbeiten.

Nach Feierabend ging es oftmals ab ins Café „104“ oder „142“. Alle hatten sie bloß Nummern. Wir trafen uns mit den Mädels immer in den Cafés, wo gerade kein Strom war. So wurden sie nicht gleich erkannt, wenn sie mit Ausländern Kontakt hatten. Einige sind dafür sogar in den Knast gegangen.



Nach fast drei Monaten Wertzeit und einem knappen Monat Hafenliegezeit ging es am 13. Juli wieder Richtung Vung Tau. Pünktlich 9.30 Uhr stand eine Abordnung der weiblichen Bevölkerung von Ho-Chi-Minh-Stadt (Saigon) an der Pier. Alles, außer der weiblichen Besatzung, was irgendwie gerade nichts mit dem Ablegemanöver zu tun hatte, zerdrückte eine kleine Träne in Richtung Pier. Die schöne lange Zeit in der Stadt hinterließ schon ihre Spuren und das eine oder andere Seemannsherz war gebrochen.

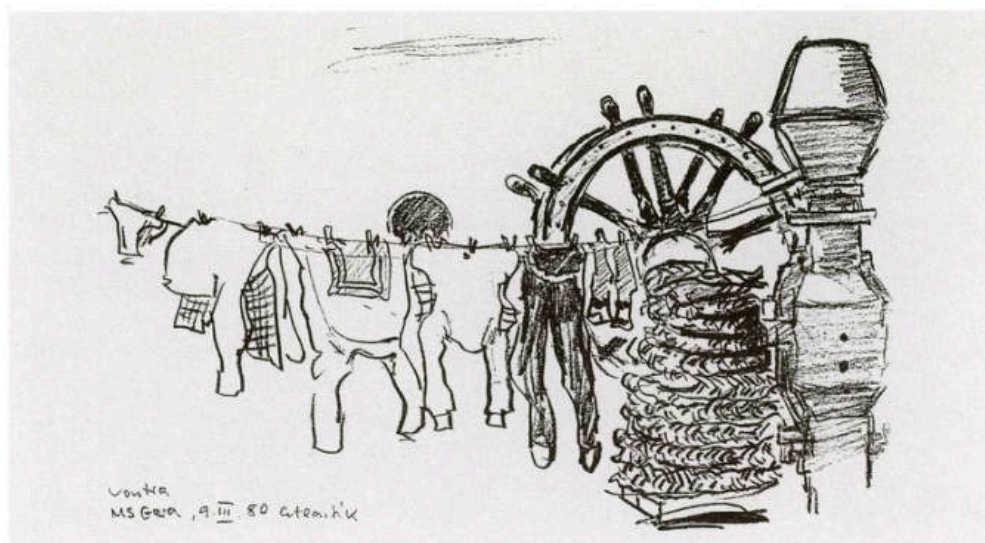
Das Meer hatte uns wieder. Es wurde auch Zeit, denn schließlich war der Proviant teilweise schon vor einem Monat zu Ende gegangen. Man konnte wahrhaftig nicht immer nur Reis essen. Aber noch viel schlimmer war, dass das Bier so trüb war, dass man annehmen musste, die Brauerei in Rostock hätte Haferflocken mit abgefüllt. Jedesmal, wenn die „Obermieze“ (für Landratten: Oberstewardess) das Bier holte, ging sie mit Handschuhen und Rostschutzbrille in die Last, da die Flaschen bei der geringsten Erschütterung explodierten.

In Penang/Malaysia versuchte ich bei brütender Hitze stundenlang, meinen „Stern“-Recorder gegen ein für damalige Verhältnisse super High-Tech-Modell zu ersetzen. Trotz der ständig knappen Kasse ist mir das auch gelungen.

Singapore hieß der nächste Hafen. Schon allein wegen der traumhaften Silhouette und der guten Einkaufsmöglichkeiten versuchte jeder Kapitän den Hafen zum „Bunkern“ anzulaufen. Diese Stadt ist so etwas von fantastisch. Hier habe ich dann auch meinen ersten „Hamburger“ bei Mac D. gegessen und meine erste Coke getrunken.

Am 22. Juli 1985 verließen wir die Reede von Singapore und erreichten am 17. August den Hafen Rotterdam. Nach drei Löschtagen ging es endlich Richtung Heimat. Am 22. August gegen 13 Uhr kam der Leuchtturm von Warnemünde in Sicht. Nach 220 Tagen endete meine erste Reise. Ich war wieder zu Hause und konnte mein ganzes Leben von dieser und meinen nachfolgenden Fahrten zehren. Danke an alle, die mit mir unterwegs waren und so manche Hafenkneipe unsicher gemacht haben. Es war eine schöne Zeit mit Euch.

Ganz besonderen Dank an Uwe Bratz (Chiefcook) und Bodo Steinmüller, Lothar Kurpich, Peter Giebeler, Bianca Prill, Renald Schmidt, „Arthur“ der Engel, „Mücke“ und alle Anderen, die mit mir gefahren sind.



Erlebnisse bei Revierfahrten

Ende der sechziger Jahre fuhr ich als I. Technischer Offizier auf dem XD-Frachter MS ROSTOCK. Wir waren schon für den Out-Betrieb gebaut worden und befanden uns in der Erprobungsphase, hatten aber noch nicht die Zulassung erhalten.



MS ROSTOCK (2) vor Indien auf Reede – 1968

Vor dem Hintergrund des konventionellen Schiffsbetriebes teilte mir der Chief S. vor dem Auslaufen zur nächsten Reise mit: „Erster, Sie wissen ja, dass ich auf dieser Reise meine Frau mitnehme. Es wird meine Hochzeitsreise und die möchte ich möglichst entspannt und ungestört genießen. Da denke ich zunächst einmal an die Revierfahrtbesetzung des Maschinenkontrollraumes. Sie wissen ja, dass das normalerweise zu den Pflichten des Chiefs gehört. Er kann sich dabei nach sechs Stunden vom I. TO ablösen lassen. Da dieses nun meine Hochzeitsreise wird, werden wir beide genau umgekehrt verfahren. Aber wenn Sie nach sechs Stunden Manöverwache beschließen, sich von mir ablösen zu lassen, dann denken Sie daran, bevor Sie zum Telefonhörer greifen, dies ist meine Hochzeitsreise!“

Nach dieser eindeutigen Reisevorbereitung dürfte jedem Leser klar sein, wie meine Manöverwache und die Hochzeitsreise des Chiefs abliefen. Immerhin bin ich ein mitfühlender Mensch und hatte außerdem ein gutes Verhältnis zu meinem Chief.

Bleiben wir beim Thema „Revierfahrt“. Als ich 1977 eine Vertretungsreise auf der MAGDEBURG machte, musste ich vor der Übernahme erst einer Havarieverhandlung über ein Ereignis der vorangegangenen Reise in der Messe des Schiffes beiwohnen. Die MAGDEBURG war beim Anlaufen des Hafens Hamilton/Bermudas mit ihrem Wulstbug in die Hafenprier gefahren, weil das gewünschte Rückwärtsmanöver ausgeblieben war.

Die Verhandlung in der Messe des Schiffes und der Ablauf waren für mich etwas ungewöhnlich. Der Havariekommissar Herr E. kommentierte zunächst einen folgeschweren Operations-

fehler in einem Berliner Krankenhaus und den Richterspruch nach dessen Verhandlung. Die Schuld für den Tod des Patienten bekam im Gegensatz zur bisher üblichen Rechtspraxis nicht der operierende Arzt, sondern die assistierende Operationsschwester, weil sie einen Tupfer in der offenen Wunde zurückgelassen hatte. Der Arzt musste sich laut Urteil auf ihre langjährige Berufserfahrung verlassen können. Dieses Urteil sollte nun grundsätzlich für alle Bereiche in der Gesellschaft zur Anwendung kommen, analog auch bei Seeunfällen. Wie war es nun zum Hauptmaschinenfehlmanöver auf der MAGDEBURG gekommen? Das Umsteuern des Hauptmotors K 8 Z 70/120 E – DMR/MAN erfolgt durch Umsteuern/Verschieben der Einspritzpumpen-Nockenwelle über das Anlassluftsystem. Eine mechanische Notumsteuerung ist über ein Zahnradsegment mittels eines Schlüssels (Knarre) möglich. Diese Knarre war an Bord irgendwie abhanden gekommen und der I. TO hatte durch Lehrlinge einen Ersatzschlüssel anfertigen lassen. Während der Revierfahrt beauftragte der I. TO den Wachassistenten (Assi), noch schnell zu überprüfen, ob der Schlüssel auch zuverlässig passt. Leider hat der Assi den Schlüssel nach dem Prüfen auf dem Vierkant der Notumsteuerung stecken lassen. Beim geforderten Umsteuermanöver verklemmte der Schlüssel am Nockenwellentrog, blockierte die Nockenwelle etwa in Vorausrichtung und verhinderte so die Umsteuerung in Zurückrichtung.

Im Ergebnis der Verhandlung wurde der I. TO entlastet, da er sich auf die Sachkenntnis des sehr erfahrenen Assi's verlassen musste. Dieser sollte nur überprüfen, ob der Schlüssel passt. Der Assi gab seinen Fehler zu und kam mit einer geringeren Strafe davon. Soweit zur Vorgeschichte.

Auf meiner unmittelbaren Folgereise liefen wir ebenfalls Hamilton/Bermudas an. Als das Schiff auf die Pier zusteuerte, kamen Feuerwehrautos mit Warnblinkleuchten und eingeschalteten Sirenen in den Hafen gebräust. An Bord befürchteten etliche Besatzungsmitglieder einen Zusammenhang mit der vorhergehenden Reise und dem erneuten Hafenanlauf der MAGDEBURG. Diese Sorge war natürlich unbegründet. Im Hafen brannte eine Bar. Das Feuer wurde übrigens schnell gelöscht und abends hatte sie bereits wieder geöffnet.

Gewundert haben wir uns über etwas ganz Anderes. Die beschädigte Pier war natürlich zwischenzeitlich repariert worden, aber in den noch feuchten Beton hatte man gekonnt und dauerhaft „MV MAGDEBURG“ mit Datum hinein geschrieben.

1981 fuhren wir mit dem MS BERLIN – HAUPTSTADT DER DDR auf Fernostreise durch den Suezkanal. Kurz hinter dem Bittersee spürten wir im Maschinenkontrollraum einen heftigen Stoß. Die Maschine war bereits gestoppt worden. Was war geschehen?

Wir hatten die Kanalmitte verlassen und waren mit dem Wulstbug steuerbordseitig auf die glücklicherweise sandige Kanalböschung gefahren. Der Ruderlagenanzeiger am Brückenfahrrast lag aber auf Hart-Backbord.

Wir hatten im Maschinenkontrollraum keine technische Störung registriert und waren zunächst ratlos. Der E-Ing. H. stellte dann Folgendes fest: Die Anzeigen der Brückengeräte werden von der Notschalttafel mit 24 Volt gespeist, auch die Ruderlagenanzeige vom Ruderlagegeber. In der Notschalttafel hatte sich eine Klemme der 24-V-Versorgung gelöst und zum Ausfall der Brückengeräte geführt. Zum Ausfallzeitpunkt wurde gerade die Ruderanlage Hart-Bb angezeigt. Der Rudergänger hatte daraufhin nach Stb gegengesteuert, ohne Erfolg an der Anzeige. Tatsächlich steuerte das Schiff aber nach Stb, da ja das Bordnetz und damit die eigentliche Ruderanlage nicht ausgefallen war.

Der E-Ing. behob den Schaden. Wir kamen aus eigener Kraft frei und fuhren bis Suez weiter, allerdings mit Schlepperassistenz. Die Schiffsbodenuntersuchung in Suez ergab keine Beschädigung der Außenhaut.

Wir verbesserten die 24-V-Spannungsüberwachung, die Umschaltung auf das Normal-

spannungs-Bordnetz und informierten die Reederei in Rostock über die Ursachen für den Unfall und alle eingeleiteten Maßnahmen. Auf einem Meridian-Nachfolgeschiff der Warnowwerft simulierte der E-Inspektor B. unseren Spannungsausfall auf der Werftprobefahrt und danach wurde zusammen mit der DSRK eine generelle Lösung zur Verbesserung der Schiffssicherheit getroffen.

Damit war der Seeunfall im Prinzip ausgewertet und aus technischer Sicht beigelegt. Aber natürlich erfolgte nach der Heimkehr in Rostock auch noch eine gesonderte Auswertung durch das Seefahrtsamt. In der Voruntersuchung wurde ich dann zu meinem Erstaunen auf einen Passus in der „DSR-Arbeitsordnung Flotte, Abschnitt – Automatisierter Schiffsbetrieb“ hingewiesen. Darin stand sinngemäß: Der LTO hält sich während der Manöver-/Revierfahrt zur Beratung des Kapitäns auf der Brücke auf ... und begibt sich nur bei besonderen Gefahrensituationen selbstständig in den Maschinenkontrollraum, um die Maschinenwache zu übernehmen.

Das war nicht nur für mich, vermutlich auch für den Kapitän eine vollkommen andere Revierfahrtsfestlegung, die von der bisher allgemein praktizierten traditionellen Bordpraxis abwich. Ich habe deshalb mit dem Kapitän über diesen Punkt der DSR-Vorschrift und meinen Vorwurf durch das Seefahrtsamt vor der ersten gemeinsamen Revierfahrt gesprochen. Wir haben uns dann in der Regel so darauf verständigt, dass ich auf der Brücke erschien, beim Lotsenkaffee und der Lotsenplatte berücksichtigt wurde, und dass die besonderen Gefahrensituationen Schleusenfahrten und die direkten Anlegemanöver sein dürften.

Ein späteres Revierfahrtereignis geschah beim Einlaufen in Singapur. Ich war zum Anlegen von der Brücke in den Maschinenkontrollraum geeilt. Das Anlegemanöver nach dem letzten Maschinenmanöver dauerte noch sehr lange.

Danach wurde ich zum Kapitän B. gerufen. Dort waren der Lotse und der Chiefmate St. anwesend. Der Kapitän wollte wissen, warum die Maschine plötzlich ausgefallen war und damit das Anlegemanöver erschwert hatte. Ich verstand kein Wort. Die Maschine hatte alle



MS BERLIN – HAUPTSTADT DER DDR Ansteuerung Hongkong-Reede – 1981

geforderten Manöver ohne jegliche Störungen ausgeführt. Nach dieser Aussage schaltete sich der Lotse ein, wodurch sich folgendes Missverständnis aufklärte. Das Schiff hatte die Pier fast erreicht, die Maschine war gestoppt, das Schiff machte aber noch leichte Fahrt voraus. Auf die Frage des Lotsen, ob denn die Maschine gestoppt sei, antwortete ihm der Chiefmate, der den Maschinentelegrafen/Fahrhebel bediente: „Die Maschine steht!“ Der Lotse deutete diese Antwort so, dass die Maschine ausgefallen sei, ließ das Schiff ohne weitere Rückfragen mit Ankerfall aufstoppen und forderte kein weiteres Maschinenmanöver mehr. Mit Schlepperhilfe machte das Schiff dann an der Pier fest.

Der Vorfall zeigte, dass die Ursachen für Fast-Havarien vielfältiger Natur sind und nicht nur navigatorische und technische Ursachen haben können.

Meine Anwesenheit während der Revierfahrt auf der Brücke bescherte mir auch folgende etwas peinliche Situation. Beim Anlaufen von Yokohama/Japan fragte der Lotse den Kapitän Ch., was er denn vor dem Anlaufen eines europäischen Hafens veranlassen würde. Der Kapitän wusste nicht, was der Lotse damit meinte. Dieser sagte im scheinbar ernststen Ton: „Ich denke, Sie werden den Zusatz – Hauptstadt der DDR – zum Schiffsnamen BERLIN übermalen lassen, denn im Gegensatz zu Asien, weiß in Europa doch eigentlich jeder, dass Berlin die Hauptstadt der DDR ist!“ Der Kapitän hat dem Lotsen Schalkhaftigkeit unterstellt und sich mit dem ihm eigenen Humor aus der Situation herausmanövrieren können.

Dass Schadenfreude die scheinbar reinste Freude ist, habe ich auch mehrfach erfahren müssen.

Dabei entsinne ich mich besonders an eines Falls auf einem XD-Schiff. Wir führten wieder einmal das übliche Anti-Havarietraining für die Maschinenbesatzung in Form einer mehr oder weniger theoretischen Belehrung im Maschinenkontrollraum durch. Plötzlich sagte ein Assi: „Chief, alles ganz gut und schön, aber ich könnte im Ernstfall die Hauptmaschine wahrscheinlich überhaupt nicht anlassen. Können wir das nicht einmal üben?“ Nach Verständigung mit der Brücke, wir lagen irgendwo auf Reede vor Anker, setzten wir die Übung praktisch fort.

Ich wollte nach dem Seeklarmachen der Maschinenanlage das Anlassen zunächst einmal demonstrieren. Das Anlassmanöver der Maschine erfolgte mit einem merkwürdigen gedämpften Ton von der Abgasleitung her. Auf keinen Fall war es ein Ansprechen des Sicherheitsventiles mit der charakteristischen Abgaswolke im Maschinenschacht. Nachdem wir nichts weiter feststellen konnten und die Maschine sich bei weiteren Versuchen normal anlassen ließ, habe ich irgendwie auf einen Brennstoffstau in der Abgasleitung oder eine Restgaszündung getippt, ohne mir das im Moment erklären zu können. Dann kam plötzlich ein Anruf von Deck: „Ölauslauf auf dem Deckshaus!“

Was war geschehen? Wir hatten einige Ölfässer an den Achterkanten des Deckshauses hinter dem Maschinenoberlicht gefahren und dort gelascht. Das Abgasrohr des Hauptmotors hatten wir auf Reede je nach Wetterlage mit einem aufgelegten Blechdeckel verschlossen. Das Warnschild „Abgasdeckel aufgelegt“ hing nicht am Manövrierhandrad. Ich hatte beim ersten Anlassen den doch aufgelegten Deckel kurz hochgeschossen. Irgendwie kam der angelüftete Deckel dann runtergesegelt und hatte bei seiner „Landung“ ein Ölfass aufgeschnitten. Wir haben das ausgelaufene Öl soweit möglich aufgefangen und die Verschmutzung durch Aufwischen beseitigt.

In der Folgezeit musste ich mir vom Bootsmann danach hin und wieder anhören: „Chief, wir haben wieder Farbe gewaschen und die Decks frisch gestrichen. Sie planen doch nicht etwa wieder ein Antihavarietraining?“

Die Kombüse war mein Reich

Mein Kinderwunsch war es Koch zu werden. Und ich wollte ein besonderer Koch werden, nämlich ein Schiffskoch. Ich lernte und wurde auch Koch.

Um mir meinen Kinderwunsch zu erfüllen, bewarb ich mich bei der Deutschen Seereederei Rostock um die Anmusterung als Koch und wurde in fünf Jahren dreimal abgelehnt. Bei der vierten Bewerbung dauerte es neun Monate, bis es dann endlich klappte. Nun wurde ich Hals über Kopf eingestellt und es ging zunächst zu einem 14-tägigen Lehrgang nach Rerik, um die Gepflogenheiten eines Seemannes der DSR kennen zu lernen.

Ich war kaum drei Tage dort, als dringend ein Koch für die Kümo-Flotte gesucht wurde. Ich meldete mich und es ging sofort los. Das Küstenmotorschiff ATAIR lag schon verproviantiert im Hafen von Wismar. Mit dem Kapitän ging es zum Anmustern und kurz darauf wurden auch schon die Leinen losgemacht.

Nun war ich Schiffskoch, musste Abendbrot machen und Proviant verstauen. Kochen konnte ich ja, aber wie geht es jetzt auf See weiter? Die Angst saß mir im Nacken. Gutes Essen kochen, trotzdem aber sparsam sein, kein Minus machen, Devisen beim Einkauf sparen, nicht den Verlockungen der Schiffshändler erliegen und Verbotenes kaufen.

Es durfte nur Frischware (Obst, Gemüse, Milch, Eier u.ä.) im Ausland gekauft werden. Zu besonderen Anlässen, bei Charterfahrten und unvorhergesehenen Reiseverlängerungen gab es Sondergenehmigungen zum Einkauf von anderen Artikeln.

Der Verpflegungssatz betrug pro Tag und Mannschaftsmitglied 6 Mark. Von diesem Verpflegungssatz konnte man im ersten Monat der Reise 0,50 Mark, im zweiten Monat 0,80 Mark und im dritten Monat 1,20 Mark als Valuta für Einkäufe ausgeben. Allerdings musste von diesem Valutaanteil im Heimathafen Rostock bereits der für die Reise benötigte Kaffee, der schwarze Tee, der Kakao und Schokoladenerzeugnisse sowie die Kaffeesahne bezahlt werden.

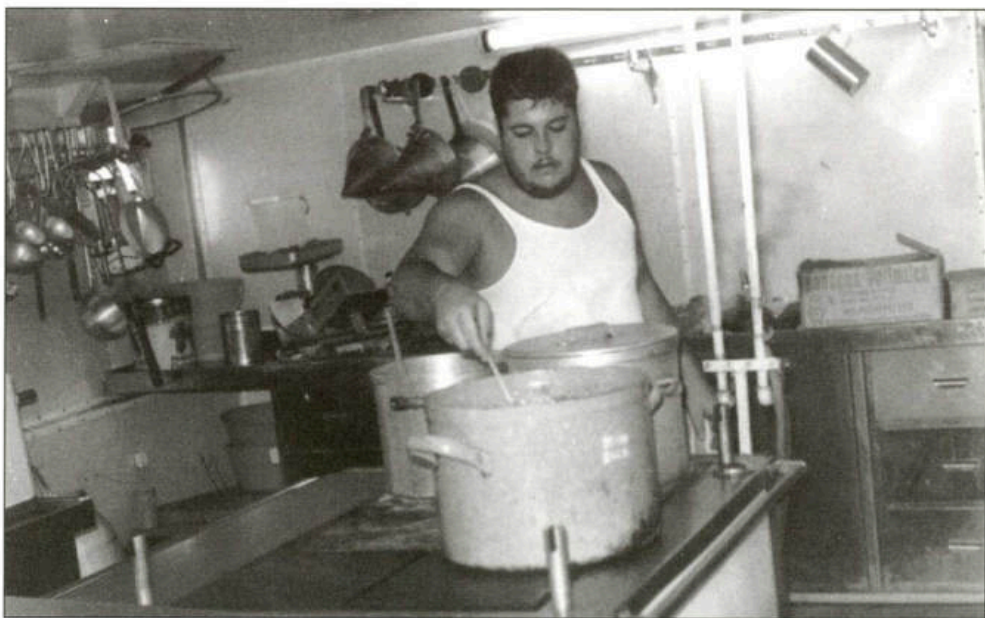
Eine größere Valutasumme, mit der man zu Gunsten der Mannschaft hätte etwas anfangen können, kam erst auf Reisen von drei bis vier Monaten zusammen. Die Reederei kalkulierte den Valutaanteil vorab mit der vorgegebenen Reisezeit plus 20 Prozent Sicherheit.

Somit hatte kaum ein Schiff die Chance, auch bei Reiseverlängerungen noch einen „Nachschlag“ zu erhalten. Außerdem hatte die DSR Mitte der siebziger Jahre rund 200 Schiffe auf allen Weltmeeren zu fahren. So konnte bei Bedarf Proviant von anderen Schiffen übernommen werden. Man musste sich als Koch immer etwas einfallen lassen, um die Valutakasse aufzufüllen. Gelegenheiten dazu gab es, zum Beispiel bei der Abrechnung der Lotsenplatten, der kleinen Empfänge der Kapitäne in den Häfen und beim Proviantverkauf an Deutsche, die in den angelaufenen Häfen lebten (hier vorrangig dunkles Brot und zur Weih-



nachtszeit in der Kühllast eingelagerte Weihnachtsbäume). Auch hatten wir oft Passagiere an Bord, die in Valuta zahlten. Hier blieb der Kombüse natürlich ein entsprechender Anteil zum Wirtschaften.

Kombüsenarbeit ist schwere körperliche Arbeit. Der Tag ist lang, von 6 bis 13 Uhr und von 16 bis 20 Uhr. Abwechslungsreiche, schmackhafte und reichliche Verpflegung anzubieten,



Hygiene und Sauberkeit waren unser täglich Brot. Auf See gab es dreimal am Tag warmes Essen. Nur in den Häfen gab es zum Frühstück und zum Abendbrot „kalte Latte“. So war zum Beispiel Bratwurst mit Sauerkraut und Kartoffeln kein Mittagessen, sondern ein warmes Abendbrot. Zum Frühstück gab es kleinere warme Sachen, wie etwa warmes Bratenbrot. Zu beiden Mahlzeiten (Frühstück und Abendbrot) wurden aber trotzdem noch zusätzlich kalte Platten gereicht. Das Mittagessen hatte täglich drei Gänge.

Auf einer Reise von zwei bis drei Monaten sollte sich aber möglichst kein Gericht wiederholen. So musste der Koch sein Fach verstehen und sehr kreativ sein und natürlich die Geschmäcker der Mannschaft und deren Lieblingsgerichte ausforschen und realisieren. Es waren Seeleute aus allen Gegenden der DDR an Bord und der Koch wollte möglichst jeder Geschmacksrichtung gerecht werden. So ließ sich doch auch für eine so lange Zeit eine abwechslungsreiche Speiserolle zu aller Zufriedenheit aufstellen und durchsetzen. Es ist schon so, ein guter Koch und Bäcker sind das Stimmungsbarometer an Bord eines Schiffes. Die Feiertage waren natürlich die Höhepunkte im täglichen Einerlei, da wurde die Kombüsenbesatzung besonders gefordert. Koch und Bäcker liefen zur Höchstform auf, um die Mannschaft ganz besonders zu verwöhnen. Dazu musste oft in die Trickkiste (z.B. Hummercocktail aus Seelachsfilet) gegriffen und natürlich gekonnt improvisiert werden, denn für Feiertage gab es keinen erhöhten Verpflegungssatz.

Nicht zu vergessen wären der Sonntag (jedes Wochenende) und der Seemannssonntag (jeden Donnerstag). Da gab es zum Frühstück außer den kalten Platten noch Eier nach Wahl und dann am Nachmittag Kaffee und Kuchen. Eier nach Wahl heißt, die gekochten Eier von „pflaumenweich“ bis hartgekocht. Spiegel- oder Rühreier und diese wahlweise mit Speck, mit Zwiebeln, mit Champignons, mit Spargel oder mit Tomaten. Diese Zutaten konnten auch

Freitag	Früh	Wiener Würstchen
	Mittag	Suppe, gebr. Scholle, Kartoffeln, Kopfsalat, Weintrauben
	Abend	Senfeier, Kart. Aufschnitt, ger. Aal, Käse, Sülze, Wurst
.....		
Sonnabend	Früh	Rinderfilet mit Spargel
	Mittag	Weißkohlentopf, Birne
	Abend	Bauernfrühstück, Aufschnitt, Tomate, Sülze, Käse, Fisch
.....		
Sonntag	Früh	Hackepeter, Brötchen, Kaffee
	Mittag	Suppe, Kotelett, Blumenkohl, Kartoffeln, Banane
	Abend	Aufschnittplatte, Zitrone, Fisch, Käse, Salat, Tomate
.....		
Montag	Früh	Strammer Max, Milch
	Mittag	Suppe, Kasslerbraten, Sauerkohl, Kartoffeln, Apfel
	Abend	gebr. Rotwurst o. Rippchen, Sauerkohl, Kart. Aufschnitt, Fisch
.....		
Dienstag	Früh	Brühe mit Eigelb, Brötchen, Käseplatte
	Mittag	Suppe, Kohlroulade, Kartoffeln, Apfelsine
	Abend	Quark o. marin. Rollmops, Pellkart., Aufschnitt, Käse,
.....		
Mittwoch	Früh	Eiersalat mit Toast
	Mittag	Suppe, Kasslerkotelett, Röstkartoffeln, Rohkost, Birne
	Abend	Abend gr. Bohneneintopf, Aufschnitt, Fisch, Käse, Salat, Letscho
.....		
Donnerstag	Früh	Hackepeter, Brötchen, Kaffee
	Mittag	Suppe, Sauerbraten, Rotkohl, Kartoffeln, Apfelsine
	ABEND	Aufschnittplatte, Zitrone, Fisch, Salat, Tomate, Käse
.....		
Freitag	Früh	Ragout-Fin überbacken, Toast, Kaffee
	Mittag	Suppe, Paprikahuhn mit Reis o. Kartoffeln, Rohkost, Apfel
	Abend	Aufschnittplatte, Zitrone, Fisch, Käse, Salat, Gurke
.....		
Sonnabend	Früh	Bockwurst
	Mittag	Erbseneintopf, Obst
	Abend	Kassler kalt, Majonaysensalat, Aufschnitt, Fisch, Quark
.....		

Anderungen vorbehalten !!!

I.
gez. Lindenau - Koch -

je nach Geschmack des Crew-Mitgliedes miteinander zu den gebratenen Eiern gegeben werden. Das hieß zweimal in der Woche, Frühstück a'la Minut und das bei jedem Seegang. Beim Kuchen war der Bäcker gefordert. Auch hier sollten sich während einer Reise keine Dopplungen ergeben.

Weitere Höhepunkte waren Ostern und Nikolaus. Da konnte jedes Mannschaftsmitglied bei mir auf ein tolles Osternest und einen gefüllten Schuh rechnen. Letzterer musste allerdings geputzt und rechtzeitig in der Nacht vom 5. zum 6. Dezember vor die Kammertür gestellt

I. Feiertag

Früh: Steak "Orient"

Mittag: Garnelen-Cocktail, Toast
 Spargelsuppe "Royal"
 Gänsebraten, Rotkohl, Kartoffeln, Apfelring
 Eiscreme mit Früchten

Kaffee: Weihnachtsstollen "Dresdener Art"
 Kaffee

Abend: Sandwichplatte

.....

II. Feiertag

Früh: Geflügelsalat mit Toast

Mittag: ff. Ragout überbacken mit Fleurons
 Geflügelbrühe mit Einlagen
 Rinderfilet gebr. Buttererbsen, Pommes-frites
 Ananasbeignets

Kaffee: Pfirsichtorte, Kaffee

Abend: Sandwichplatte

.....

Ein frohes und gesundes Weihnachtsfest wünscht die "Wirtschaft"

werden. Informationen dazu erfolgten über die Speiserolle. Wer aber nicht daran glaubte, dass der Nikolaus kommen würde, oder einfach nur vergessen hatte, den Schuh vor der Kammertür zu postieren, der hatte das Nachsehen.

Der Koch musste schon beim Einkauf (ob in Rostock oder anderswo) sehr präzise rechnen. Der Proviant sollte für die Reise ausreichen, es durften aber auch keine größeren Bestände zum Ende der Reise vorhanden sein. So habe ich zum Beispiel einmal ein Schiff übernommen, wo vom Vorgänger noch Puddingpulver und Soßen für die nächsten zehn Jahre im Regal lagerten. Hier hatten beide geschlafen, der Koch und die Schiffsversorgung in Rostock. Bei jeder Proviantübernahme muss der Koch ein scharfes Auge auf alle Posten der

bestellten Ware haben, da die Schiffsversorgung gern auch einmal mitschickte, was sie unbedingt loswerden wollte, zu Lasten der Schiffe, versteht sich.

So etwas klappte bei mir natürlich nicht. Bis auf die obligate Hammellieferung, vor der sich kein Koch drücken konnte. Die Mannschaft, die bei der Proviantübernahme fleißig half, wusste natürlich von der Hammellieferung und wartete gespannt, wann denn der Hammelbraten auf der Speiserolle erscheinen würde. Beliebt war dieses Essen bei den Meisten der Crews nicht. Aber ich wusste mir zu helfen. Das Fleisch wurde in einer Marinade eingelegt und die Mannschaft verspeiste den Hammel als Wildschweinbraten und wartete dann vergeblich auf die Ankündigung des Hammelbratens.

Die Devisenkurse lagen bei den Köchen im Abrechnungsordner immer ganz oben, damit sie bei der Bestellung in fremden Häfen gleich zur Hand waren.

Auf See gab es meist auf Ausreise geplante Begegnungen mit der Fischereiflotte des Fischkombinates Rostock. Die DSR-Schiffe hatten Ersatzteile und Post für die Fangschiffe an Bord und konnten als Dank dafür mit einer gehörigen Portion frisch gefangenen Fisches rechnen. Den Fisch erhielten wir teils roh und teils auch frisch geräuchert. Ersterer kam natürlich noch am gleichen Tag frisch auf die Back. Die Mannschaft freute sich immer besonders auf dieses Essen und half dann auch beim Putzen der Fische.

Frischen Frisch erhandelten wir auch bei einheimischen Fischern, insbesondere an der afrikanischen Küste, im Tausch gegen Konserven, Bier, Zigaretten und manchmal auch gegen getragene Kleidung.

Noch ein Wort zu den Arbeitsbedingungen. Auf den Schiffen der DSR (hauptsächlich Neubauten) hatten wir gut eingerichtete Küchen mit separater Bäckerei, allen erdenklichen Geräten und den entsprechenden Lagerräumen (Lasten), von der Trockenlast für Nahrungsmittel über Gemüse- und Käselast bis hin zur Tiefkühllast für das Fleisch. Diese Gliederung ermöglichte eine gute Übersicht der vorhandenen Bestände, musste aber natürlich von der Kombüsenbesatzung immer sauber gehalten werden.

Die Mannschaften hatten gut eingerichtete Kammern, sehr gute sanitäre Einrichtungen und eine Bordwäscherei mit Trockenraum. Es gab eine ordentliche kulturelle Betreuung mit Büchern, Filmen und Schwimmbecken an Deck. War mal ein Laderaum kurzfristig frei, wurde auch auf See Fußball oder Volleyball gespielt. Die medizinische Betreuung war durch die Ausbildung der nautischen Offiziere und das vorhandene Schiffskrankenhaus für alle Eventualitäten gesichert.

Zu den guten Arbeitsbedingungen rechne ich auch, dass auf Antrag beim Direktor der DSR die Seeleute ihre Ehefrauen (oder die Seefrau den Ehemann) auf eine Reise mitnehmen konnten (klingt hier allerdings etwas einfacher als in der Praxis realisierbar, Anm. d. Red.). Meine Ehefrau begleitete mich von Juni bis August 1970 auf der SONNEBERG auf einer Reise von Rostock über Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Casablanca, Abidjan, Matadi nach Afrika und zurück.

Ich habe in meiner fünfjährigen Fahrenszeit sechs Schiffe, von 840 bis 12.000 tdw, kennengelernt, doch der Arbeitsablauf war auf jedem Schiff der gleiche, nur die Kombüsenbesatzung war unterschiedlich groß.

Ich wiederhole jetzt nur die Aussagen vieler Fahrensleute, die da heißt: Auf einem Schiff kommt der Koch gleich nach dem Kapitän.

Der Koch muss allerdings ein gutes Verhältnis zum Kapitän halten und dieser weiß auch eine gut gelaunte Mannschaft zu schätzen und freut sich nicht zuletzt am Ende der Reise über eine stimmige Inventur, für die letztendlich der Kapitän verantwortlich zeichnet.

Die Kombüse wurde am Ende einer jeden Reise mit Hilfe der Decksleute (Matrosen) frisch gepönt und in Rostock dem Nachfolger blitzsauber übergeben. Die Abrechnung in der Reederei war dann das endgültige Reiseende.

Die Patenschaftsbeziehungen der Stadt Nordhausen zu „ihrem“ Schiff

Dort, wo das Land Thüringen seine nördlichsten Ausläufer hat und an die beginnenden Berge des Harzes stößt, liegt die Stadt Nordhausen. Im Jahr 927 erstmals urkundlich erwähnt, blickt sie auf eine wechselvolle Geschichte zurück, die von selbstbewussten Bürgern, friedlichem Handel, Krankheiten, Feuersbrünsten und Naturkatastrophen ebenso erzählen kann, wie von der Zerstörung 1945 und dem mühevollen Wiederaufbau. Von 1220 bis 1802 freie Reichsstadt mit kleinem Territorium, eigenem Geld, Gesetzen und Gerichtsbarkeit, formte die Stadt ihre Bürger. Die Nordhäuser waren von jeher ein bodenständiges, auf Handel und Gewerbe ausgerichtetes und sehr fleißiges Völkchen, die den Namen ihrer Stadt durch verschiedene Produkte weithin bekannt machten.

Da ist zum einen der seit fast fünf Jahrhunderten hergestellte „Nordhäuser“, ein edler Getreidekorn, zu nennen und zum anderen der seit 150 Jahren bekannte Nordhäuser Kautabak. Im zwanzigsten Jahrhundert kamen die Anlagen des Schachtbaus, des Brunnen- und Pumpenbaus, Maschinenbauerzeugnisse, Bagger, Dieselmotoren, Tapetendruckmaschinen, Telefonapparate und anderes mehr hinzu. All diese Produkte trugen den Namen ihrer Herkunftsstadt in die Welt hinaus.

Neben all diesen Erzeugnissen gab es ein Schiff, welches 15 Jahre lang den Namen MS NORDHAUSEN trug und das dadurch seine Patenstadt bekannt gemacht hat. In allen Häfen, in denen es festmachte, auf den Schiffs- und Frachtpapieren, bei jedem Funkverkehr, in den Arbeitsunterlagen der Mannschaft und in Gesprächen hat dieses Schiff den Namen Nordhausen kundgetan und sich im Gedächtnis vieler Menschen verankert. Dieser Fakt sowie die inzwischen abgeschlossene Geschichte des Schiffes soll aber Anlass sein, der Geschichte seiner Patenschaftsbeziehungen nachzugehen.

Die maritimen Bezugspunkte der Stadt Nordhausen sind ansonsten eher gering. Es sei daran erinnert, dass Nordhausen von 1430 bis 1432 Mitglied der Hanse war, jenem anfänglichen Schutz- und späteren Handelsbund, der die Seeherrschaft in der Ostsee erlangt und umfangreiche Handelsbeziehungen unterhalten hatte. Jedoch erwies sich diese Mitgliedschaft als wenig fruchtbar für die Stadt und wurde rasch beendet. Vor allem deswegen, da inzwischen die drohende Hussitengefahr gebannt war. Eine Fußnote in der Geschichte der literarischen Seefahrt errang Nordhausen dadurch, dass in ihren Mauern 1731 eine Robinsonade gewaltigen Umfangs gedruckt wurde. Verfasser dieses später „Insel Felsenburg“ betitelten Romans war der Stolberger Johann Gottfried Schnabel (1692 bis um 1744), der unter dem Pseudonym „Gisander“ publizierte. Das Buch erzählt die Erlebnisse eines Schiffbrüchigen, der auf einer fernen Insel eine Kolonie gründet und dort seine Tage beschließt. Einen weiteren Schiffsroman schrieb der in Nordhausen geborene Schriftsteller und Augenarzt Hellmuth Unger (1891 bis 1953). Dieses um 1925 erschienene und „Passagiere“ betitelte Buch erzählt die Geschichte der Passagiere eines Schiffes namens „Globus“.

Es gibt kein Verzeichnis, wie viele Nordhäuser Männer in den vergangenen Jahrhunderten Matrosen, Kapitäne oder Handelsleute auf See waren. In den Gefallenlisten des Ersten Weltkrieges tauchten als Todesort die „Ostsee“ und die „Nordsee“ auf. Im Zweiten Weltkrieg fuhren Nordhäuser auf Kriegsschiffen und Unterseebooten.

In DDR-Zeiten lebten einige Matrosen in der Harzstadt. Diese waren u.a. beim VEB Deutfracht/Seereederei Rostock beschäftigt. Am 31. Juli 1976 stellte die DSR das erste einer auf der Warnowwerft Warnemünde gebauten Serie von Semicontainerschiffen des Typs Mercator in Dienst. Dieses Schiff, MS NORDHAUSEN, sollte von Anfang an mit der Stadt Nordhausen

eine Patenschaftsbeziehung eingehen. Das war so üblich und eine Tradition in der DDR-Schifffahrt.

Die Tageszeitung „Das Volk“ veröffentlichte am 28.02.1976 einen Artikel über den Bau eines Schiffes mit dem Namen NORDHAUSEN. Als Taufpaten wurden in der Regel verdiente Werktätige aus der jeweiligen Stadt gewählt. In Nordhausen fiel die Wahl der Verantwortlichen auf Margarete Grohnert, Jahrgang 1920, eine Mitarbeiterin des VEB Nordbrand, die jahrzehntelang in diesem Betrieb gearbeitet hatte und im Produktionsprozess eingesetzt war. Am 01.02.2001 diktierte sie dem Autor folgenden Erinnerungsbericht:

„Im Frühling des Jahres 1976 wurde ich zur Betriebsleitung gerufen und man teilte mir mit, dass ich in Rostock/Warnemünde ein Schiff taufen soll. Das Schiff werde den Namen NORDHAUSEN erhalten und in der Warnowwerft gerade gebaut. Da ich in Nordhausen geboren wurde, in dieser Stadt immer gelebt, den Beruf eines Destillateurs erlernt, als Trümmerfrau den Betrieb VEB Nordbrand mit aufgebaut habe und dort arbeitete und ehrenamtlich als Parteisekretärin tätig war, nahm ich es als eine Ehre an und stimmte zu.

Am 19.05.1976 fuhren wir mit zwei Autos von Nordhausen ab. Der Firmenwagen des VEB Nordbrand, ein Wolga M 24, beförderte mich und in einem PKW des Rates der Stadt saßen der Bürgermeister Friedrich Lande und weitere offizielle Vertreter. In einem Hotel in Warnemünde waren Zimmer für die Übernachtung bestellt.

Am frühen Morgen des 20.05.1976 fuhren wir zur Werft. Nachdem die Anmeldeformalitäten erledigt waren, brachte uns ein Werftmitarbeiter zum Schiff. Haushoch stand es da. Ein gewaltiger Anblick mit seinen 150 Metern Länge. Noch fehlten die Aufbauten, die in den folgenden Wochen fertiggestellt werden sollten. Vorn am Bug war eine fahngeschmückte Tribüne errichtet. Nach einigen Begrüßungsworten erstieg ich die Plattform und ergriff die bändergezierte Sektfflasche. Ein wenig bang war mir da oben schon. Doch ich fasste mich schnell und sagte meinen Taufspruch auf:

„Ich taufe dich auf den Namen NORDHAUSEN und wünsche dir und der Besatzung allzeit gute Fahrt und stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.“ Die Lautsprecheranlage der Werft beschallte das gesamte Betriebsgelände und überall wurde für einige Minuten die Arbeit unterbrochen. Voller Wucht warf ich die Flasche gegen die Schiffswand. Wie sie so flog, hoffte ich sehr, dass sie auch zerplatzt. Mit einem lauten Knall zersprang sie in tausend Stücke, und der Sekt ergoss sich über den Schiffsrumpf. Das Schiff hatte seinen Namen erhalten, den Namen meiner Vaterstadt, der in großen Lettern am Bug prangte.

Wieder vom Podest heruntergestiegen, gratulierten wir uns gegenseitig und ein Vertreter der Werft überreichte mir einen Blumenstrauß. Der Bürgermeister und die anderen Mitarbeiter des Rates der Stadt stießen mit den Werftmitarbeitern auf das Schiff an, natürlich mit einem Glas „Nordhäuser“. Eine Musikkapelle spielte Seemannslieder. Dann erfolgte das Kommando „Stopper los“. Wir sahen zu, wie das Schiff vom Stapel ins Wasser glitt. Die Musikkapelle spielte nun die Nationalhymne und die Werftmitarbeiter nahmen die Schutzhelme ab. Alle Schiffssirenen heulten. Die Leute der Werft waren in diesem Moment sichtlich angespannt. Man erklärte uns, dass es sich erst in dem Augenblick, in dem das Schiff im Wasser schwimmt, erweist, ob alles richtig berechnet wurde. Ein Stapellauf ist deswegen immer ein besonderes Ereignis. Doch unser Schiff hielt sich kerzengerade. Hoch spritzte das Wasser, als es in die See fuhr. Es schwankte nicht und alle waren hoch erfreut. Die Anspannung auf den Gesichtern der Werftleute wich großer Zufriedenheit. Diesmal waren es wir Nordhäuser, die herzlich gratulierten.

In der anschließenden Feierstunde im Belegschaftsraum der Schiffbauer wurden uns die technischen Daten des Schiffes erläutert und wir stellten die Stadt Nordhausen vor. Noch am Nachmittag desselben Tages fuhren wir nach Hause. Das war meine letzte Begegnung mit der MS NORDHAUSEN. Später habe ich gelegentlich vom Schiff gehört, etwa wenn eine



MS NORDHAUSEN – Stapellauf

Delegation den VEB Nordbrand besuchte. In den „Schiffspositionen“ der Zeitung habe ich immer verfolgt, wo sich „mein“ Schiff aufhielt. Sie sind nach 25 Jahren der Erste, der mich direkt danach fragt.“

Bei der Indienststellung am 31.07.1976 hisste der für die Besatzung des Schiffes vorgesehene und aus Leimbach bei Nordhausen stammende Matrose Werner Franke die Reederei-Flagge auf dem Flaggenmast der NORDHAUSEN. Die „Aktuelle Kamera“ des DDR-Fernsehens berichtete über die Zeremonie der Indienststellung. Im selben Monat wurde ein Patenschaftsvertrag zwischen dem Rat der Stadt Nordhausen, vertreten durch den Bürgermeister, und der Besatzung des MS NORDHAUSEN, vertreten durch den Kapitän, abgeschlossen. Der Vertrag beinhaltete u.a., dass;

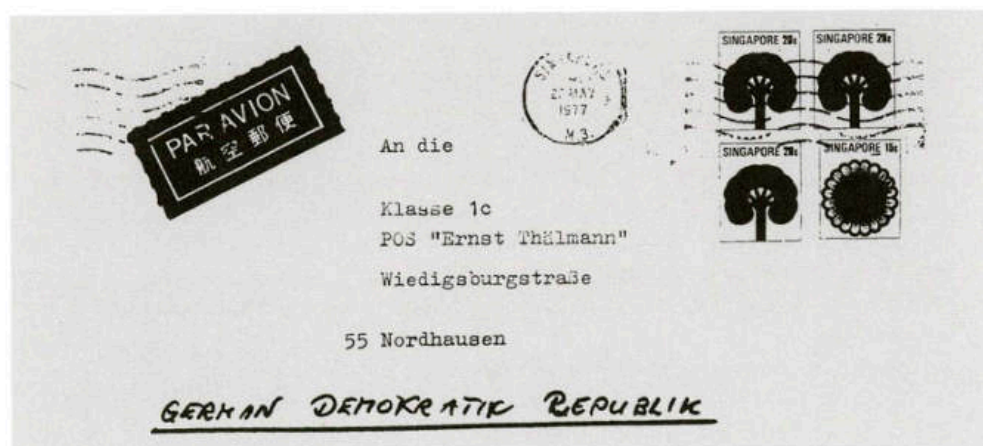
- die bestehenden Kontakte zu pflegen und zu vertiefen sind,
- gegenseitige Besuche jeweils vor Ort vorgenommen werden,
- der Schiffsbesatzung Material über die Patenstadt zur Verfügung gestellt werden soll,
- die Bevölkerung der Stadt Nordhausen über das Schiff in der Zeitung „Das Volk“ informiert wird,
- die Besatzung Dia-Serien anfertigen will, damit diese dann in Nordhausen gezeigt werden können,
- hervorragende Besatzungsmitglieder einen Ferienplatz in den Ferieneinrichtungen der Stadt bzw. der Betriebe erhalten sollen,
- Mitglieder der Besatzung, die in Nordhausen wohnen, bevorzugt mit Wohnraum zu versorgen sind,
- die Besatzung kunstgewerbliche Gegenstände ferner Länder mitbringt,
- die Besatzung des Schiffes um den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ kämpft und „Schiff der vorbildlichen Ordnung und Sicherheit“ werden will.

Ein wenig schlitzohrig war der Passus: „Die Schiffsleitung verpflichtet sich, Probenversuche

von Produkten der Nordhäuser Betriebe während der Seereisen durchzuführen, um den Betrieben der Patenstadt zu helfen, die Qualität der Produkte bezüglich ihrer Haltbarkeit zu testen.“ Was im Klartext hieß: Nordhäuser Wurstwaren, Konserven, Dreistreifkaffee, Zigaretten der Sorten Cabinet und Duett, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Getränke jeder Art, wie Nordhäuser Korn, u.a.m. kostenlos zur Verfügung gestellt zu bekommen und während der Reise aufzubrauchen, also zu testen. Klaus Muß erinnert sich in einem Brief an den Autor vom 21.02.2001 daran, dass ein Gläschen Nordhäuser Korn als Patenschaftsgeschenk immer viel besser geschmeckt hätte als die Konsumzuteilung.

Der Vertrag ist von Rüdiger Schmolinske, dem ersten Kapitän der NORDHAUSEN und von Friedrich Lande, dem damaligen Bürgermeister unterzeichnet und trägt den Stempel des MS NORDHAUSEN. Wie das bei derartigen Verträgen so war, gestaltete sich der Anfang der Beziehungen recht schleppend. Erst enge persönliche Bekanntschaften und Freundschaften stellten eine Basis dar, die manchmal Jahre zur Entwicklung brauchte. Über die Fahrten des Schiffes und die Kontakte zwischen Besatzung und Stadt wurden die Bürger Nordhausens über die Zeitung informiert. Dass damit das latent schlummernde Fernweh der Bürger neue Nahrung erhielt, war in Privatgesprächen oft Gegenstand der Unterhaltung. Wenn von südostasiatischen Städten berichtet wurde, träumte manch Nordhäuser davon, auch einmal mitfahren zu können. Mehrmals besuchten Besatzungsmitglieder Nordhausen, so 1978 und 1979, wovon die Zeitung berichtete. Über die Zeitung erfuhren die Nordhäuser auch, dass die Besatzung den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ verteidigt hatte, was Prämien für die Besatzung bedeutete.

Die im Stadtarchiv Nordhausen aufbewahrte Akte über die Patenschaft enthält kaum Nachrichten über die ersten fünf Jahre ihres Bestehens. Weit mehr wissen wir über die Patenschaft, welche die FDJ-Grundorganisation des MS NORDHAUSEN mit der Klasse 1c der POS „Ernst Thälmann“ in der Wiedigsburg einging. Der Patenschaftsvertrag wurde im September 1976 zwischen der FDJ-Grundorganisation des Schiffes und der Klassenlehrerin Ruth Büchner, von der die Initiative ausging, abgeschlossen. Frau Büchner hatte während eines Ostseeeurlaubes vom Schiff gehört und kurzerhand die Gelegenheit ergriffen, es besucht und die Mannschaft zum Abschluss der Patenschaft bewogen. In den Punkten des Vertrages verpflichtete man sich, Briefe auszutauschen, über die betrieblichen und schulischen Leistungen zu berichten, sich gegenseitig zu besuchen, Pioniernachmittage durchzuführen, in denen über das Schiff berichtet wird und dessen Fahrten in fremde Länder anhand einer Weltkarte mit positionierten Stecknadeln zu dokumentieren.



Briefumschlag an die Patenklasse aus Singapore – Mai 1977

Die Schüler erhielten viele Briefe vom Schiff. Die Besatzung wechselte sich bei der Berichterstattung ab. Anschaulich geschilderte, maschinengeschriebene und mit farbigen Postkarten-Ausschnitten illustrierte Sendungen von bis zu sieben Seiten wurden interessiert betrachtet. Lustige Begebenheiten, wie Äquatortaufe, schilderte man kindgerecht. Die Schüler fragten sich, ob und wann sie mal nach Japan reisen dürften. Selbstverständlich lag in dieser Klasse der Anteil von Kindern, deren Wunsch es war, Matrose, Schiffsmaschinist oder gar Kapitän zu werden, weit über dem Durchschnitt des Binnenlandes. Entsprechend argwöhnisch wurde dieser Kontakt von einigen Vertretern des Rates der Stadt und anderen staatlichen Organen beobachtet. Es ist der Courage der Klassenlehrerin Ruth Büchner zu verdanken, dass sich die Schüler jahrelang an dieser Patenschaft erfreuen durften und dadurch ein wenig der Tristesse der DDR entfliehen konnten.

Besondere Höhepunkte waren die recht regelmäßigen Besuche von Besatzungsmitgliedern und der des Kapitäns, welcher am 30.10.1977 die Klasse besuchte. Ein Schüler schrieb der Patenbrigade über diesen Besuch: *„Heute möchte ich Euch über den Besuch des Kapitäns der NORDHAUSEN berichten. Wir haben uns sehr gefreut, als Euer Kapitän in den Herbstferien in unsere Schule kam. (...) Wir stellten dem Kapitän viele Fragen über das Schiff und er beantwortete uns alle Fragen ganz genau. Dann war die schöne Stunde mit dem Kapitän zu Ende. Wir werden noch lange an diesen Tag denken.“*

Am 15.01.1978 schreibt eine Schülerin: *„Vielen Dank für Euren Reisebericht vom 4. Dezember 1977. Wir haben Eure Reise, zusammen mit unserer Lehrerin Frau Büchner, auf der Wandzeitung in unserem Klassenzimmer verfolgt. Über die Bilder, die wir von Euch bekommen haben, freuen wir uns sehr. (...) An unserem Pioniernachmittag, am 11. Januar 1978, sahen wir einen Film über Schiffe und ferne Länder, der uns sehr gefallen hat. Für uns Kinder aus dem Südharz ist es immer wieder ein Erlebnis, so große Schiffe zu sehen. In unserer Heimatstadt Nordhausen wird sehr viel gebaut. Im vergangenen Jahr entstand ein neues Wohngebiet. Zur Zeit sind die Bauarbeiter dabei, ein neues Krankenhaus zu bauen. Wie Ihr merkt, verändert sich Nordhausen laufend. Wir hoffen, daß Ihr Euch über unseren Brief freut und wir erwarten schon voller Spannung den nächsten Reisebericht von Euch.“*

Mit der 5. Klasse, dem Eintritt in die Oberstufe, gab die Lehrerin Ruth Büchner diese Klasse ab. Ein neuer Lehrer kam und die Patenschaft zum Schiff verlor sich.

Bestehen blieben die Beziehungen des Schiffes zum Rat der Stadt. Die Zeitung informierte darüber, dass zum Rolandfest 1980 ein lange geplanter Besuch der Besatzung in Nordhausen stattfinden sollte. Da aber der Orkan vom 15.06.1980 das Gehege und seine Gaststätten stark verwüstete, wurde das Rolandfest abgesagt. Kapitän Schmolinske und zwölf Mitglieder der Besatzung, die anreisten, halfen tagelang bei den Aufräumarbeiten, an deren Spitze sich Friedrich Lande vorbildhaft gestellt hatte. Erst nach Wochen war das Gebiet wieder zugänglich.

Das Amt des Bürgermeisters der Stadt Nordhausen wechselte am 25.03.1981 von Friedrich Lande zum 34-jährigen Herbert Otto. Er setzte die Beziehung zur Schiffsbesatzung fort. In der im Stadtarchiv aufbewahrten Akte über die Patenschaftsbeziehungen zwischen der Stadt und dem Schiff beginnt der dort abgeheftete Briefwechsel am 01.07.1981. Natürlich sind auch zuvor Nachrichten ausgetauscht worden, aber aufbewahrt wurden diese nicht. Um einmal ein Beispiel für eine solche Postsendung zu geben, sei aus dem Brief eines Besatzungsmitgliedes vom 30.07.1981 zitiert, wo es heißt:

„Liebe Nordhäuser! Freundliche Grüße von unserer derzeitigen Reise 3/4-81, die am 21.04. gegen 21 Uhr begann und uns wieder in den fernen Osten brachte. (...) Nächster Hafen war Singapur, sicher eine der beliebtesten Hafenstädte unserer Reiseroute. Hier war zwar etwas mehr Zeit, doch fragt man unter der Besatzung nach: ‚Singapur? Ach, da müßte man länger liegen!‘ Neben der Attraktivität des Einkaufs bildet diese bunte asiatische Stadt,

verzaubert durch den Hauch der ‚Weiten Welt‘, vielfältige Möglichkeiten des Entdeckens von Sehenswürdigkeiten. (...) Und so lief MS NORDHAUSEN am 9. Juli 13 Uhr aus Hongkong aus. Die Zeit des unentwegten Bordlebens wurde abgelöst durch eine erneute Anzahl trister Seetage. Und nicht nur die Seekrankheitsanfälligen dachten ein wenig wehmütig an die vor uns liegende Fahrt durch den Indik, der erfahrungsgemäß in den Sommermonaten sehr bewegt ist. Der Süd-West-Monsun bringt starken Wind und Regen. Doch erstaunlicherweise für alle, hat uns der Indik nur für drei Tage etwas geärgert.“

Der Kapitän Rüdiger Schmolinske schrieb aus Rotterdam am 23.06.1982 an Herbert Otto: „Am 11.06. abends sind wir aus der Werft. (...) Wir fahren auch nach Fernost, aber einmalig (...) eine etwas veränderte Route. (...) Nach dieser Wertzeit gibt es einiges an Bord zu tun. Die Generatoren wurden von Dieselmotoren auf Schwerölmotoren umgerüstet, und das gibt Probleme, spart aber hochwertigen Treibstoff. Die Containerkapazität wurde um 18 Stück erhöht (durch Umbauten an Deck). Das bringt pro Reise ca. 36.000 Valutamark Mehreinnahme, die Kosten werden also in drei Reisen durch Valutamark wettgemacht. Außerdem hat die Besatzung viel Eigenleistung übernommen, um die Werft zu entlasten bzw. Dinge zu erledigen, die in der Werft nicht mehr erledigt werden konnten.“

1984 gab es einen Wechsel der Stammschiffkapitäne auf der NORDHAUSEN. Rüdiger Schmolinske schrieb am 26.04.1984: „Ich werde also auf der NORDHAUSEN durch einen anderen Kapitän abgelöst und wohl auch längere Zeit nicht mehr zur See fahren. Ob ich mich an das Landleben gewöhnen kann, weiß ich nicht.“ Bürgermeister Herbert Otto bedauerte das Ausscheiden von Kapitän Schmolinske und wünschte ihm für die Zukunft alles Gute. Als Ablöser übernahm zwischenzeitlich Kapitän Klaus Schwarz mit einer neu formierten Besatzung die NORDHAUSEN. Die Reise unter Kapitän Schwarz ging nach Indien.

Die Stadtverordnetenversammlung berief am 01.04.1985 Peter Heiter, 41 Jahre alt, zum neuen Bürgermeister. Herbert Otto ging zum Rat des Bezirkes. Etwa zeitgleich bestieg auch ein neuer Kapitän die NORDHAUSEN und schrieb aus Havanna am 21.08.1985 an Peter Heiter: „Vor mir liegt die Schiffsakte „Patenschaften“. Es ist interessant darin zu blättern. Bedauerlich ist allerdings, daß der Kontakt schon seit mehr als einem Jahr unterbrochen zu sein scheint. (...) Mit dem Wiedereinsatz des Schiffes im Oktober 1984 nach der Wertzeit in Warnemünde zur Klassereparatur wurde mir das Kommando auf der NORDHAUSEN übertragen. Ich heiße Klaus Muß, bin 1945 geboren, fahre seit 1964 zur See und hatte meinen ersten Einsatz als Kapitän 1981. MS NORDHAUSEN ist das zweite Schiff, auf welchem ich in dieser Funktion fahre. (...) Die erste Reise nach der Werft fuhr das Schiff von Oktober 1984 bis März 1985 nach Indien. Wir bedienten die Häfen Karachi, Bombay, Mangalore auf der Westseite, Colombo, Madras, Calcutta an der Ostseite Indiens und Chalna, einen Flußhafen in Bangladesh. Darüber hinaus verschiedene westeuropäische Häfen und natürlich Rostock.“

Die beiden Männer, Klaus Muß und Peter Heiter, verstanden sich auf Anhieb. Bald stellte sich ein vertraulicher Ton in den Briefen ein. Peter Heiter berichtete brieflich über die Arbeitserfolge in Nordhausen am 09.04.1986, die punktgenau die Situation in der Stadt beleuchteten: „In der vergangenen Woche war ein entscheidender Höhepunkt: In unserem größten Betrieb, dem VEB IFA-Motorenwerke (4200 Beschäftigte) wurde eine neue Taktstraße zur Produktion neuer LKW-Motoren (gebaut durch Frankreich, Japan und DDR) und die Produktion von Tourenfahrrädern als Konsumgut in Betrieb genommen. (...) Also, Ihr seht, wir arbeiten auch und unser sozialistisches Stadtzentrum nimmt Gestalt an. Es gibt große Aktivitäten der Nordhäuser am Arbeitsplatz und in den Wohngebieten. (...) Immerhin wird in unserer Heimatstadt im Jahr eine industrielle Warenproduktion von 5 Milliarden Mark, das sind an jedem Tag 25 Millionen Mark, realisiert.“

Vom 20.06. bis 22.06.1986, waren Mitglieder der Besatzung und der Kapitän Klaus Muß in

Nordhausen zu Gast. Es gab einen kleinen Empfang im Gehege-Café und man machte eine Harzfahrt, einen Stadtrundgang, besichtigte den VEB Nordbrand sowie den VEB Schwermaschinenbau NOBAS und den VEB IFA-Motorenwerke.

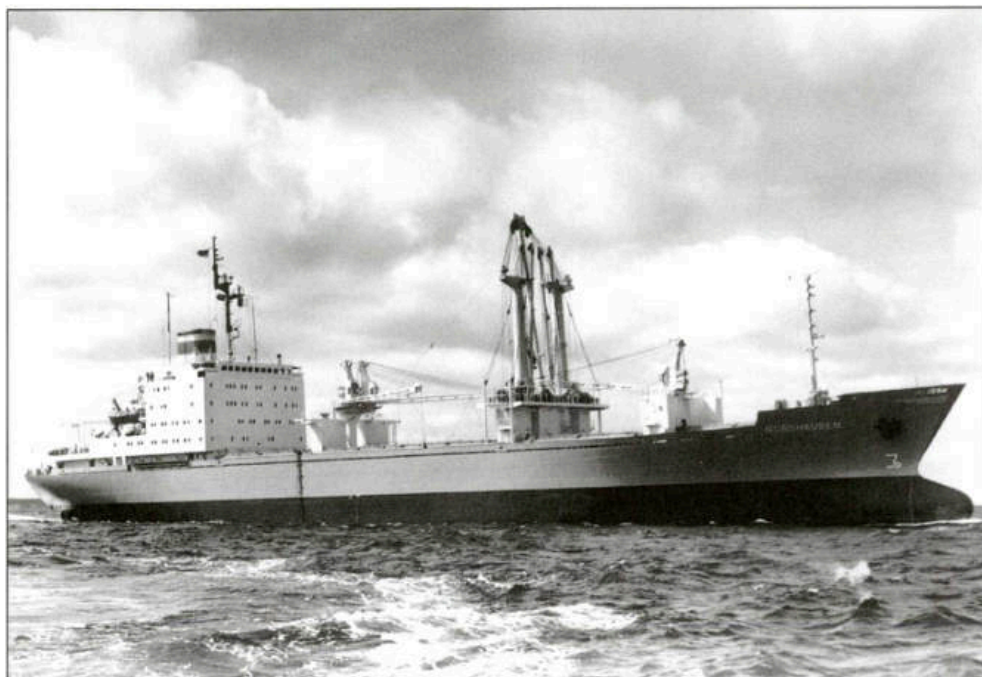
Am 29.07.1986 begingen die Besatzung in Rostock und Vertreter aus der Patenstadt mit einem Bordfest feierlich den zehnten Jahrestag der Indienststellung der NORDHAUSEN. Dabei wurde Bilanz gezogen. Im Zeitraum von 10 Jahren wurden 28 Rundreisen, vorwiegend in der Relation Expressdienst Fern-Ost, aber auch Persischer Golf, China, Südamerika, Kuba und Indien/Bangladesh, durchgeführt. In dieser Zeit wurden rund 370.000 t Ladung befördert.

Von der nächsten Fahrt schrieb Klaus Muß am 14.12.1986: *„An Singapore sind wir dann vorbeigefahren. Einige leicht wehmütige Blicke zur Stadt gab es schon. Von Überfällen durch Piraten blieben wir auch verschont. Das ist kein Witz, sondern traurige Wirklichkeit – auch in der modernen Seefahrt. Besonders in den Gewässern um Indonesien, Singapore und im Südchinesischen Meer operieren bewaffnete Banden. Sie entern in der Regel schwerfällige, langsambefahrende, niedrigbordige Schiffe von Schnellbooten aus und rauben in kurzer Zeit Ladung und/oder Wohnaufbauten aus. Es sind schon viele derartige Fälle bekannt geworden. Wir zählen zwar nicht zu den bevorzugten Objekten, mit den genannten Eigenschaften für diese Räuber, aber auf der Hut sein müssen wir trotzdem und alle möglichen Sicherheitsvorkehrungen treffen, um den Schutz der Besatzung und des Schiffes mit seiner Ladung auch unter diesen Umständen zu gewährleisten.“*

Da sich Urlaub und aufgesammelte freie Tage nach einer langen Seereise summiert hatten, sprangen die Ablöserbesatzungen ein. Kapitän Klaus Muß war nun seinerseits zwischenzeitlich auf einem anderen Schiff, der MAGDEBURG (2), und schrieb darüber aus Aden am 03.07.1988 nach Nordhausen: *„Auch wenn ich z.Zt. ein bißchen ‚fremdgehe‘, will ich es nicht versäumen, mal wieder ein Lebenszeichen zu geben. (...) Ich bin meinem Stammschiff am 09.06. in der Biskaya begegnet. Wir hatten kurz Gelegenheit, uns am UKW zu sprechen und Grüße auszutauschen. Daher weiß ich auch, dass für die jetzige Hafenliegezeit keine Begegnung zwischen Besatzung und Patenstadt von Bord aus geplant war. Es ist schon irgendwie ein eigenartiges Gefühl, sein Stammschiff nur aus der Ferne zu sehen. Da merkt man erst einmal, dass sich schon recht stabile Beziehungen im Laufe der Zeit herausgebildet haben. (...) So mache ich eine Zwischenreise auf der MAGDEBURG (2). (...) Klaus Muß, Patenschaftskapitän auf Abwegen“.* MS NORDHAUSEN wurde im Frühjahr 1989 von Hans-Hermann Diestel kommandiert, dessen Reise nach Hongkong ging.

Der letzte Brief von einer Reise aus der Vor-Wende-DDR ist zugleich der letzte Brief der Akte im Stadtarchiv. Er liest sich fast wie ein Abgesang auf eine verflossene Zeit. Ehrlich und deswegen ein unwiederbringliches Zeitdokument. Klaus Muß schrieb einen Brief aus Singapore am 20.09.1989, der zugleich ein Antwortbrief auf die Post von Peter Heiter darstellt, in der die Erfolge zu Ehren des 40. Jahrestages der DDR aufgezählt wurden: *„Wir, die Besatzung Eures Patenschiffes, sind natürlich mit Euch stolz auf das Geschaffene und freuen uns ehrlich auch über Eure Erfolge. (...) Hier an Bord ist das mit dem Sichtbarmachen der Erfolge natürlich nicht so einfach. Wir können auf keine Neubauten oder Ähnliches verweisen. Der Erfolg unserer Arbeit, die gut und sicher transportierte Ladung, verschwindet am Ende jeder Reise aus unserem Sichtfeld. Zurück bleibt ein Schiff, das langsam in die Jahre kommt. Von den sich ständig verbessernden Arbeits- und Lebensbedingungen ist da nicht viel vorzuzeigen. Aber so eng muß man das wohl mit dem Sichtbarmachen der erfolgreichen Arbeit auch nicht sehen. (...) Wenn alles planmäßig läuft, können wir etwa am 10.10. durch*

den Suezkanal gehen, am 19.10. in Rotterdam mit dem Löschen beginnen. Es müßte dann auch zu schaffen sein, noch vor Ende Oktober wieder in Rostock vorzuliegen.“



Semicontainer-Schiff MS NORDHAUSEN Typ Mercator

Durch die politischen Veränderungen in der DDR, kamen die Seeleute in ein Land zurück, in dem sich die politische Situation dramatisch wandelte. Mit den neuen Gegebenheiten unmittelbar konfrontiert, hatten sie sich mit den veränderten Bedingungen zurechtzufinden. Die offiziellen Patenschaftsbeziehungen klangen in den unruhigen Monaten aus. Peter Heiter verließ am 17. Januar 1990 sein Amt. Kapitän Klaus Muß suchte sich 1993 einen neuen Reeder. Bestehen blieb eine über das Jahr 2000 hinaus andauernde Freundschaft zwischen den Familien Heiter und Muß, die sie durch Briefe, Telefonate und Besuche pflegten.

Die Nordhäuser bewahrten auch nach der Wiedervereinigung die Erinnerung an „ihr“ Schiff. Durch die vielen Einzelgespräche bei der Erarbeitung zu diesem Beitrag war der Autor immer wieder überrascht, wie stark das Andenken an die Zeitungsartikel, die Besuche der Besatzungsmitglieder und die Briefe an die Schüler im Gedächtnis verankert waren. Die Fragen nach dem persönlichen Schicksal der Besatzung und dem Verbleib des Schiffes sind gegenwärtig ebenso interessant wie 1976 die berechtigte Frage, wann ein Bürger der DDR einmal nach Hamburg, Rotterdam, Singapore oder Japan fahren kann.

Anmerkung der Redaktion:

Das MS NORDHAUSEN selbst wurde am 18.06.1990 auf die Deutsche Seereederei Rostock GmbH in Rostock übertragen. Am 27.05.1992 erfolgte eine Vercharterung an die Metz Combi Line als METZ ITALIA. Am 07.09.1993 verkaufte man das Schiff in Durban an die Fernleigh Ltd., Kingstown, St. Vincent & Grenadien, Mgr. Unicorn Lines (Proprietary) Ltd., Durban. Das Schiff wurde mit 11.520 BRZ neu vermessen und erhielt den Namen PONGOLA. 1997 ging das Schiff zunächst unter gleichem Namen an die Agalega Steamship Co. Ltd., Kingstown und 1998 an Mgrs: Antares Shipmanagement Ltd. Im Jahr 2000 erfolgte unter Mgrs: Indian Ocean Lines eine Umbenennung in VOLSELLA. Am 07.07. 2000 lag das Schiff in Alang/ Indien zum Abbruch.

FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN

Auszug aus einem Brief

Zwezdny Gorodok, den 18.10.2001

...Ich habe zu tiefe und zu nachhaltige Erinnerungen an diese Episode in meinem Leben, an den mit seinem Schiff eng verbundenen Kapitän Hanning Zeplien, den vogtländischen ersten Chieft, an viele Mitglieder der Besatzung und überhaupt an alles, was mit dieser Geschichte verbunden ist.

Die, wie sie schreiben, lustige Begebenheit mit dem falschen Eingang und der einseitigen Bemalung wären so ziemlich das Unwesentlichste, woran ich mich in dieser Richtung zu erinnern hätte.

Als ich 1978 nach meinem Raumflug von der geplanten Namensnennung hörte, war mir das in erster Linie peinlich. Ich konnte mir gut vorstellen, was die Werftarbeiter und die Seeleute zu dieser ungewöhnlichen Entscheidung sagen würden. Auf der anderen Seite war mir klar, dass jemand aus der Ecke der Propaganda auf die Idee mit dem „Fliegerkosmonauten“ gekommen war. Der Name Jähn war ja eindeutig (wenigstens vor dem Raumflug) beliebig austauschbar.

Was die großen Begrüßungen und Empfänge betrifft, so habe ich mir die angeborene Vorsicht dagegen zum Glück bewahren können. Ich weiß aber nicht mehr genau, was mich damals in Rostock bewog, den Hintereingang zu nehmen. Wenn ich mich recht erinnere, hatte ich das bewusste Schiff ausgemacht und steuerte einfach auf dem ersten besten Weg darauf zu.

Ich will Sie nicht mit Einzelheiten langweilen. Später war ich mehrmals auf dem Schiff. Sogar mit meinem Kollektiv. Wir wurden immer außerordentlich gastfreundlich empfangen und schliefen auch im Hafen. Im Austausch konnte ich einige Schiffsoffiziere auch einmal in meinem Heimatdorf im Vogtland empfangen. Die Besatzung hatte ja mit mir nicht gerade das große Los gezogen. Halberstädter Würstchen und andere Aufmerksamkeiten konnten wir nicht bieten. Hanning Zeplien, der Kapitän hat es mir trotzdem leicht gemacht. Wir waren beide eine Generation; als junge Leute in und mit der DDR aufgewachsen. Die Nachkriegszeit und der Wille, etwas aus uns zu machen, hatten uns geprägt. Hanning war seinerzeit der jüngste Kapitän der Seereederei. Ich glaube, er hat später dieses neue Schiff geliebt. In der Umbruchsituation von 1990 ist er leider von einer gemeinsamen Kahnfahrt zum Fischen mit einem Kameraden nicht zurückgekehrt.

Und ich hatte die große Fahrt, zu der mich der Kapitän mehrmals eingeladen hatte, aus Zeitgründen immer wieder verschoben. Ich erinnere mich, dass das Schiff viele Jahre auf der Westafrika-Route eingesetzt war.

Ach so, die Geschichte mit der Bemalung. Wer weiß, ob nicht einer von der Reederei gesagt hatte, der Jähn will bestimmt seinen Namen am Schiff sehen, wenn ihr ihn schon zum Bordfest eingeladen habt. Vielleicht dachte wirklich jemand, ich könnte nicht begreifen, dass im Dock ein Schiff nach einer bestimmten Technologie bemalt wird. Wie dem auch sei. Hanning hat sich mit mir und dem Schiffsnamen fotografieren lassen. Und auf dieses Foto,

schon etwas verblichen, bin ich heute, wo „mein“ Kapitän sein Leben gelassen hat, es das Schiff nicht mehr gibt und ich alt geworden bin, fast ein wenig stolz. Sollte ich noch zehn Jahre mitmachen, kann es passieren, dass ich meinem jüngsten Enkel erzähle, dass es einmal ein Schiff mit dem Namen seines Großvaters gab; damals, in der DDR.

Vom Kapitän weiß ich übrigens, dass der Name „Fliegerkosmonaut der ...“ viel zu lang war. In Hamburg, sagte er mir einmal, hätte man ihn kritisiert, weil sich sein Schiffsname in kein Register ordentlich eintragen ließe.



Der Mehrzweck-Stückgutfrachter FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN mit dem 23m langen Namenszug

Wie gesagt, leider habe ich keine Fahrt auf dem Schiff mitgemacht. Ich hätte früher wissen müssen, dass die Zeit so schnell vergeht. Und doch war ich auf einem Schiff der Deutschen Seereederei in Indien. Diese Geschichte hat sich auch in meiner Erinnerung festgesetzt. Man lebt eben nicht vom Brot allein. Ich durfte Mitte der 80er Jahre an einem Raumfahrtkongress in Bangalore, Indien teilnehmen. Auf dem Rückflug hatten wir in Bombay einige Stunden Aufenthalt. Am Flughafen empfing uns der Konsul der DDR und bemerkte, dass zufällig ein Schiff von uns im Hafen läge (Leider bin ich mir mit dem Namen nicht sicher und will nichts Falsches aufschreiben. Anm. der Red.: MS FREYBURG unter Kapitän Karl-Heinz Timmel). Jedenfalls bat mich der Konsul, der Besatzung etwas vom Kongress und überhaupt zu erzählen.

Natürlich war ich einverstanden. Und der Koch hatte sogar Brot an Bord, das nach zu Hause schmeckte.

Eine „Schieteritis“-Reise – Ende der DSR-Lehrschiffahrt

Am 21. September 1978 begann für 130 Lehrlinge auf der J. G. FICHTE das erste Lehrjahr und somit gleich deren erste Reise. Alle waren natürlich schon einige Tage vorher aufgestiegen.

Am gleichen Tag, kurz vor Mitternacht, lief das Schiff aus Rostock aus. In Frederikshaven/ Dänemark musste vorerst ein Zwischenstopp eingelegt werden. Mit unserer Maschine stimmte etwas nicht. Am 22. September kamen wir in die dortige Werft. Innerhalb von zweieinhalb Tagen war die Reparatur erledigt und am 27. September liefen wir nachmittags wieder aus. Die Reise sollte nach Kuba gehen. Aber wie das bei der Seefahrt so war: Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt!

Schon im Laufe des Tages klagten einige Lehrlinge, aber auch einige Kollegen der Stammbesatzung und Offiziere, über Unwohlsein und Durchfall. Jedenfalls lagen abends 25 Lehrlinge mit fieberhaftem Durchfall im Hospital. Wer die „FICHTE“ kannte (und das dürften einige Hundert sein), weiß, dass das Hospital über einige Krankenzimmer mit mehreren Kojen, ein Behandlungszimmer und einen OP-Raum sowie über mehrere Nebenräume verfügte. Das Hospital war jedenfalls schon überfüllt und die leerstehenden Kammern der IHS (Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow) wurden mit Kranken belegt. Die Ursachen der Erkrankungen waren noch völlig unklar. Bei den Lehrlingen vermuteten wir zuerst Erkältung. Sie waren bei nasskaltem Wetter an Land gewesen, kamen dann in ihre kalten Kammern und konnten sich so gegenseitig angesteckt haben.

Am nächsten Tag, dem 28. September, wir waren schon in der Nordsee, gingen wir auf Empfehlung der Schiffsärztin auf Gegenkurs nach Rostock. Es war die erste verantwortliche Entscheidung der Schiffsärztin, denn sie war noch sehr jung und wahrscheinlich gerade von



Fracht- und Lehrschiff J. G. FICHTE

der Uni gekommen. Vormittags hatten wir 96 kranke Lehrlinge und acht kranke Ausbilder (von insgesamt 15). Von der Stammbesatzung hatte ich keine Zahlen, aber über die Hälfte war wohl auch „manöverunfähig“. Selbst die Ärztin hatte es erwischt und sie quälte sich regelrecht über die Runden. Unterricht und Ausbildung fielen natürlich aus. Die noch gesunden Lehrlinge waren sehr willig und übernahmen alle Arbeiten, vom Essen und Medikamente verteilen an die Kranken, bis hin zum Reinigen der verstopften Toiletten. Ich selbst war auch zur Krankenversorgung eingeteilt.

Mittags waren es schon 106 kranke Lehrlinge. Wie am nächsten Tag zum Einlaufen in Rostock die Manöverstationen besetzt werden sollten, war allen ein Rätsel. Am 29. September trafen wir mittags auf Reede Warnemünde ein. Zwei Stunden später kamen mit einem Seenotkreuzer vier Mediziner vom Medizinischen Dienst an Bord, um alle Kranken zu besichtigen. Während dieser Zeit liefen wir von Reede ab und machten pünktlich zum „Feierabend“ in Rostock an der „Schweinepier“ (20er Reihe, wo sonst eigentlich nur Apatit gelöscht wurde) fest.

Bis zur Überprüfung und Auswertung der abgegebenen Stuhlröhrchen wurde über uns erst einmal Quarantäne verhängt. 23 Schwerkranke kamen sofort ins Krankenhaus. Telefonieren durften wir nach Herzenslust mit zwei Telefonen (die Schlangen nahmen kein Ende), aber während der Quarantäne keine Post absenden. Abends hatten wir noch 73 halbkranken Lehrlinge und sieben halbkranken Ausbilder, die aber alle schon wieder recht munter waren. Das Schlimmste schien überstanden zu sein. Vor unserer Ärztin und der Krankenschwester ziehe ich noch heute ganz tief den Hut! Was diese beiden tüchtigen Frauen in den drei Tagen geleistet hatten, war wirklich unwahrscheinlich.

Am 30. September 1978 bekamen wir das Ergebnis der Stuhluntersuchung: Wir hatten eine „klassische Ruhr mit Ansteckung“. Wie der Hafenarzt erklärte, lag die Schuld nicht an der Kombüse. Diese Art von Bakterien, wie sie bei uns gefunden wurden, kommen in Milch, Milchprodukten und industriell hergestellten Salaten mit Mayonnaise vor, wurden also mit dem Proviant von Land mitgeliefert. Die Inkubationszeit lag zwischen 7 und 18 Tagen.

Der Postversand sollte nun ermöglicht werden. Dafür sah man einen „Sonderbriefkasten“ vor, wo die Briefe durch Hitze desinfiziert werden sollten.

Nun wusste ich auch, warum ich von der allgemeinen „Schieteritis“ verschont geblieben war. Ich habe von dem allabendlichen Fleischsalat nichts gegessen, weil ich den nicht mag. Der Zustand der leicht Erkrankten besserte sich zusehends. Der Bericht der Schiffsärztin an ihre vorgesetzte Dienststelle enthielt einige harte Kritiken, so zum Beispiel, dass man uns ausgerechnet an die Apatitpier legte, wo man kein Bullauge öffnen konnte und auch die Heizung abgestellt werden musste, weil sonst zu viel Dreck angepustet würde. Weiterhin wurden die katastrophalen Zustände im Krankbereich (E-Deck, Wohnräume der Lehrlinge) genannt. Ständig waren die beiden Toiletten verstopft, ganze Schlafanzüge, Wäschestücke, zerbrochenes Geschirr usw. wurden von unseren „Goldgräbern“ herausgeholt. Bis das aber so weit war, wurde der gesamte Toiletteninhalt nach oben gedrückt und schwamm in den Gängen, bis hinein in die Krankenkammern.

Viele erkrankte Besatzungsmitglieder haben sich nicht im Hospital gemeldet usw., usw.

Nun, ich war ja selbst zur Versorgung der erkrankten Lehrlinge eingeteilt und infolge dessen ständig im achteren E-Deck unterwegs. Die ganze Sache war schlimm genug.

Am 1. Oktober legte man uns abends in das A-Becken, so dass man wenigstens wieder frische Luft ins Schiff lassen konnte. Der versprochene „Sonderbriefkasten“ kam aber nicht. In der Nacht zum 2. Oktober geschahen „Zeichen und Wunder“. Man begann mit der Desinfektion der unbewohnten Kammern und Gemeinschaftsräume. Am nächsten Tag erfolgte das Gleiche in den Kammern der Kranken und inzwischen wieder Gesunden. Das gesamte Kojenzeug von der Matratze bis zum Bettbezug wurde getauscht, nur die Handtücher nicht.

Da hatte der Landbereich wirklich schnell gespurt. Aber wenn sich schon höchste Kreise in Berlin mit uns beschäftigten, musste das ja klappen.

Am 3. Oktober kurz vor 20 Uhr verließen wir wieder den Überseehafen in Richtung Reede. Auf Höhe „Teepott“ in Warnemünde gab die Maschine wieder einmal für einige Minuten ihren Geist auf, ein kurzer „black out“. Treibenderweise passierten wir die Mole und eine Stunde später lagen wir ganz weit draußen auf Reede. Viele Gerüchte und Informationen kursierten in den nächsten Tagen an Bord, von denen die meisten kurze Zeit später schon nicht mehr wahr waren. Wer damals mit an Bord war und das heute liest, weiß, wovon ich schreibe.

Am 5. Oktober liefen wir nachmittags von Reede Warnemünde ab und waren zum Feierabend wieder im Überseehafen fest. Der gesamte medizinische Stab kam an Bord und nach dem Abendbrot erhielten wir auf einer Bordversammlung folgende Informationen:

Die gesamte Besatzung soll am 8. Oktober absteigen und in Quarantäne gehen nach Fuhlendorf-Bodstedt bei Barth in ein Ferienlager des Fischkombinates Rostock. Der Transport erfolgt mit Bussen. Es sollen Seesäcke an Bord geliefert werden, um die Sachen unterzubringen. Vor allem müssen auch die Sachen der noch im Krankenhaus Liegenden zusammengepackt werden. Von der Regierung wurde ein „Sonderfonds FICHTE“ mit einer Million Mark gebildet, wovon Kojenzeug, einschließlich neuer Matratzen, An- und Abtransport zur Quarantäne, die Quarantäne selbst, Medikamente, Laborkosten, neuer Proviant und Wasser, Abruf der neuen Besatzung u.a. bezahlt werden sollte.

Das Schiff würde mit einer völlig neuen Besatzung auf die nächste Reise gehen, wobei da möglichst solche Leute in Frage kamen, die schon einmal auf der FICHTE gefahren waren, insbesondere aber die Maschine und deren Tücken kannten. Viele sollten aus dem Urlaub und von anderen, gerade einlaufenden Schiffen geholt werden. Da musste die Arbeitskräfteleitung ganz schön tönnen, denn damals gab es noch keine Computer, sondern nur Karteikarten. Von der Betriebsschule sollte ein „Haushüter“ für die unbewohnten Kammern mitfahren, der diese nach der Desinfektion auf Verschlusszustand und eventuelle Schäden während der Fahrt kontrollieren sollte.

Es gab viele Sachen, die wir nicht mit von Bord nehmen durften.

Am 7. Und 8. Oktober fuhren wir in das Quarantänelager nach Fuhlendorf. Das Lager selbst, befand sich entfernt vom Ort. Rundherum nur Wald mit vielen Pilzen. Für die gesamte Besatzung standen 24 Bungalows zur Verfügung. Jeder Bungalow hatte zwei Zimmer mit je vier Kojen, eine Toilette, zwei Mini-Waschbecken. In jedem Zimmer stand ein Nachtspeicherofen. Gearbeitet werden durfte nicht. Die Mahlzeiten wurden in zwei Durchgängen eingenommen. Die Verpflegung war zu Anfang nicht besonders, man war personell und proviantmäßig nicht auf diesen „Massenansturm“ eingerichtet. Das besserte sich aber alles sehr schnell. Eine Dusche gab es auch im Lager. Jedoch reichte das heiße Wasser immer nur für sechs Personen, dann musste neu geheizt werden. Die hygienischen Bedingungen waren nicht die besten und nur durch peinliche Sauberkeit konnten wir die Krankheit eindämmen. Ansonsten standen wir nichts aus. Nachdem von Rostock Proviant und Kombüsepersonal angerollt war, wurde die Verpflegung immer besser. Das Wetter war auch herrlich, der Wald lud zum Stromern ein und einen Arzt hatten wir auch für alle Fälle.

Am 22. Oktober 1978 war die Quarantäne beendet und alle Personen „negativ“. Schon seit ein paar Tagen wurden laufend Kollegen der Stammbesatzung entlassen, auch der Kapitän und der Politoffizier. Beide teilten uns nun auf einer „Bordversammlung“ die Entscheidungen von Flottenbereich und Arbeitskräfteleitung mit. Diese standen allerdings größtenteils im Widerspruch zu den Versprechungen auf den Versammlungen vor der Quarantäne an Bord.

So sollten zum Beispiel die Anwesenheitslisten bis zum 31.10. vollständig als „anwesend“ geführt werden mit allen Zuschlägen, außer Devisen. Es sollte zehn Tage Erholungsurlaub nach Quarantäne-Ende ohne Abbuchung von Urlaub oder der freien Tage geben. Keine Rückzahlung der Devisen (Schulden) von den in Dänemark vorausgezählten zehn Tagen und vieles Andere. So manche Versprechung der Reederei wurde jetzt nicht mehr eingelöst. Der Abtransport vom Lager mit Bussen und LKW für das Gepäck klappte auch nicht so wie versprochen. Aber na ja, man war ja Kummer gewohnt!

Am 1. November begann die theoretische Ausbildung unserer Lehrlinge wieder in Fuhlendorf und, soweit möglich, auch die praktische Unterweisung von seemännischen Handarbeiten. Meine Anwesenheit war dort nicht erforderlich. Ich arbeitete an Land in der Schule und fuhr nur einmal monatlich hin, um den nötigen Papierkrieg zu erledigen. Am 10.12.1978 war das Landlager Fuhlendorf beendet, die Lehrlinge bekamen Weihnachtsurlaub.

Am 14. Januar 1979 kam die J. G. FICHTE von ihrer letzten Reise zurück und wurde in Warnemünde an den Passagierkai gelegt. Der Hafen war zu diesem Zeitpunkt überfüllt. Für ein paar Tage später wurden die Lehrlinge an Bord bestellt. Anschließend sollten wir die 1000 „Tönnchen“ Ladung löschen. Doch wie hieß es so schön: „Der Seemann denkt und die Reederei lenkt“ und so ging es erst einmal mit Ladung und Lehrlingen auf Reede in Warteposition. Dadurch konnte wenigstens der Lehrbetrieb fortgesetzt werden. Aber es gab auch einen Service, Reede-Pendelverkehr mit Schlepper – und das klappte sogar. Bis es dann Ende Februar endlich in den Hafen zum Löschen ging, hielt man uns mit täglich anderen Gerüchten „bei Laune“. Hinzu kam eine extreme Wittersituation. Temperaturen von minus 15 bis 18° und Schneeverwehungen. Nach fast einer Woche hatten wir dann unsere Ladung gelöscht und Anfang März ging es wieder auf Reede. Zwischenzeitliches Pendeln nach Warnemünde und in den Überseehafen war notwendig zum Bunkern sowie für die Wasser- und Proviantübernahme.

Am 15. Juni 1979 waren dann das „Reedespiel“ und die Lehrlingsausbildung – mehr schlecht als recht – beendet.

Inzwischen hatte die Reederei entschieden die J. G. FICHTE zu verkaufen, was dann auch am 9. Juli 1979 geschah.

Von Interesse für die Leser von „BORDGESCHICHTEN“ dürfte eine zusammengestellte Faktenübersicht zu – **15 Jahre MS J. G. FICHTE** – vom 7.8.1962 - 7.8.1977 sein.

Bisher zurückgelegte Seemeilen: 558.648 sm = 1.034.616 km

Bisher besuchte Länder: Insgesamt 23, davon DDR 64 x (Rostock 66, Warnemünde 8, Wismar 1). **Kuba 58 x** (Havanna 52, Nuevitas 14, Matanzas 11, Santiago de Cuba 9, Isabella de Sagua 5, Cienfuegos 4, Jucaro 3, Casilda 1, Cayo Moa 1, Puerto Mariel 1). **Schweden 15 x** (Göteborg 10, Skelleftham 2, Gävle 2, Malmö 1, Vallvik 1). **Mexiko 15 x** (Veracruz 12, Tampico 9). **Belgien 11 x** (Antwerpen 11). **Polen 8 x** (Gdynia 2, Szczecin 6). **Niederlande 8 x** (Rotterdam 2, Vlissingen 2). **Portugal 8 x** (Azoren-Ponta Delgada 5, Leixos 1, Kap Verdische Inseln 1, Madeira-Funchal 1). **Sowjetunion 7 x** (Leningrad 6, Riga 1, Klaipeda 1). **Frankreich 6 x** (Le Havre 4, Cherbourg 1, Bordeaux 1). **BRD 5 x** (Hamburg 4, Kiel 1). **Jamaica 3 x** (Kingston 3). **Spanien 2 x** (Santander 1, La Coruna 1). **Bermudas 2 x** (Hamilton 2). **England 1 x** (London 1). **Norwegen 1 x** (Oslo 1). **Uruguay 1 x** (Montevideo 1). **Brasilien 1 x** (Santos 1). **Chile 1 x** (Valpariso 2, Coquimbo 1, Antofagasta 1, San Antonio 1). **Dänemark 1 x** (Aalborg 1). **Bahamas 1 x** (Freeport 1). **Trinidad 1 x** (Port of Spain 1). **Columbien 1 x** (Santa Marta 1).

Die Differenz der besuchten Länder zu den angelaufenen Häfen resultiert aus mehrfachem Anlaufen eines Hafens in dem betreffenden Land.

Bisherige Hafenliegezeiten:

1. Rostock	= 3 Jahre, 26 Tage
2. Kuba gesamt	= 3 Jahre, 182 Tage
davon Havanna	= 2 Jahre, 92 Tage
3. Sonstige Häfen	= 355 Tage

Zeit auf See: 3 Jahre, 341 Tage – *Revierfahrt:* 141 Tage – *Werftliegezeit:* 3 Jahre, 175 Tage

Bisherige Berufs- und Fachschulausbildung:

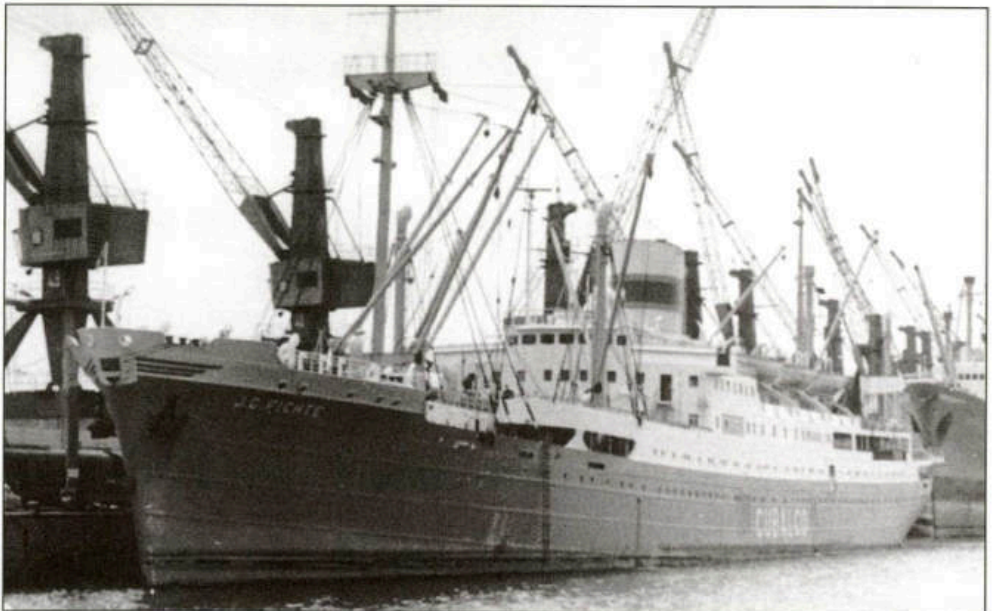
BS	= 3.940 Vollmatrosenlehrlinge (1962 – 1977)
IHS	= 920 Nautiker (1963 – 1977)
	596 Funker (davon 12 Ausländer)

Beförderte Passagiere: 753 Personen

Verbrauchte Brennstoffe:

HEB	= 50.952.2 t
DK	= 8.869.2 t
Öle	= 527.8 t
Ges.	= 60.349.2 t

Bisher verbrauchter Proviant: für 7,3 Mio Mark = 1.171 t = 234 LKW a 5 t.
Davon: Fleisch 204 t, Butter 66 t, Eier 880.000 Stück,
Kartoffeln 600 t, Wurst 65 t, Mehl 176 t.
Getränke gesamt: 1,8 Mio Liter, Frischwasser: 157.810 t
= 53 Hallenschwimmbäder a 3.000 m³.



Bergungsaktion im Südchinesischen Meer

Mitte Juni 1972 befand sich das MS RUDOLF BREITSCHIED auf einer Reise von Bangkok/ Thailand nach Hongkong. Trotz der herrschenden Taifun-Saison waren das Wetter und das Klima gut bis sehr gut. Unserem Kurs vorausfliegend, wurden wir mehrmals von einem Aufklärer der US-Airforce im Tiefflug angeflogen. Notsignale, optisch bzw. über Funk, wurden nicht empfangen oder wahrgenommen.

Am 20. Juni 1972 um 22.08 Uhr Ortszeit befanden wir uns auf 13° 23' N und 111° 52' E. Der wachhabende III. NO sichtete zwei Strich an Bb. ein treibendes Schiff mit zwei „Rot“ senkrecht untereinander. Beim in Sicht kommen wurde vom Havaristen mit dem Scheinwerfer SOS gegeben. Der Dritte quittierte das Signal und bat den Kapitän auf die Brücke. Kapitän Eberhard Pabst übernahm das Kommando und legte die RUDOLF BREITSCHIED in Sichtweite des Havaristen. Das Schiff und die nähere Umgebung wurden mit unseren Scheinwerfern abgesucht. Alles o.k. Kapitän, LTO und I. NO berieten kurz die Lage und entschieden, den Havaristen zu inspizieren, um weitere Maßnahmen festzulegen. Das Motorrettungsboot, besetzt mit 3 AB-Men, LTO und I. NO, wurde zu Wasser gelassen und zum Havaristen übergesetzt. Der LTO und der Autor des Beitrages kletterten an Bord der TUNG MING (Name des Havaristen) und wurden vom Kapitän und seiner Besatzung sehr herzlich willkommen geheißen. Die indonesischen Seeleute der TUNG MING trieben schon tagelang hilflos im Südchinesischen Meer und hatten wohl die Hoffnung auf Rettung fast aufgegeben. Die Gesichter der Seeleute waren davon gezeichnet.

Dass wir ihnen helfen mussten, war vollkommen klar! Aber nun zur Sache. Der Zustand des Schiffes, Heimathafen, Callsignal, Eigner, Ladung, letzter Hafen und Bestimmungshafen mussten festgestellt werden. Der LTO befasste sich mit der Maschinenanlage und ich machte mich mit dem „Papierkram“ vertraut. Das Schiff lief unter Panama-Flagge, hatte in Hongkong general cargo geladen und lief „for order“. Die Vermessung des Schiffes betrug ca. 3000 BRT. Der Eigner war nicht festzustellen, nur sein Agent in Hongkong.

Die TUNG MING hatte eine Kesselexplosion mit gebohrten Flammenrohren. Hauptmaschine, Pumpen, Ruderanlage und Funk waren nicht mehr betriebsfähig. Unser LTO bestätigte dieses und machte klar, dass eine Reparatur auch mit unserer Hilfe nicht möglich wäre. Der Kapitän des Havaristen war sich seiner Lage durchaus bewusst und bat uns dringend um Hilfe. Entsprechend dieser Situation kam nur eine Form der Hilfeleistung in Frage: Abschleppen zum nächstliegenden Hafen!

Mittels unserer VHF-Sprechfunkgeräte (made by RFT) nahm ich Kontakt mit Kapitän Pabst auf und schilderte ihm die Situation. Er wies an, das Gespräch so zu führen, dass für uns nur ein Abschleppen nach Hongkong oder Singapur in Frage kommt, auf der Grundlage des Bergungsvertrages nach Lloyd's Open Form „no cure – no pay“.

Der Kapitän der TUNG MING war mit unserem Vorschlag betreffs Hongkong sofort einverstanden. Als gutem Seemann waren ihm das Leben und die Sicherheit seiner Besatzung das Wichtigste. Doch an Bord des Schiffes war noch ein anderer Mann, der das endgültige Sagen hatte. Das war der Supercargo, ein wahrhaft harter Brocken.

Ein Abschleppen nach Hongkong lehnte er strikt ab, stattdessen schlug er Saigon vor. Der Hafen Saigon kam für uns nicht in Frage und ich brachte wieder Hongkong ins Gespräch. Dieser Hafen war unser „next port of call“ und die Frage – Kosten-Nutzen – war auch für uns nicht unwesentlich. Mit dem Supercargo führte kein Weg nach Hongkong. Hongkong war letzter Ladehafen und die Ladung der TUNG MING war bereits weiter verkauft worden. Für uns stand bei allem Für und Wider die Rettung der Seeleute im Vordergrund und so schlug

ich den Hafen Singapur vor. Der Kapitän stimmte dem sofort zu, überließ die endgültige Entscheidung aber dem Supercargo. Nach langem Zögern stimmte auch der zu und ich versicherte ihm, dass wir in der Lage sind, sein Schiff nach guter Seemannschaft sicher nach Singapur zu schleppen.

Per VHF informierte ich Kapitän Pabst über den Stand der Verhandlung und er beorderte uns zurück an Bord. Die Seeleute der TUNG MING machten ihr Schiff zum Abschleppen klar. Während des Inspizierens und Verhandelns auf dem Havaristen hatte Kapitän Pabst die Reederei informiert und den Bergungsvertrag nach Lloyd's Open Form vorbereitet. Die Reederei war mit den eingeleiteten Maßnahmen einverstanden und Singapur wurde akzeptiert. Wir hatten dort einen eigenen Repräsentanten, der im Vorfeld die entsprechenden Schritte einleiten konnte.

Zurück an Bord, wurde das Wie und Was besprochen. Unser Kapitän legte den unterschäftsreifen Bergungsvertrag vor. Nach seinem o.k. hieß es an Bord der RUDOLF BREITSCHIED „all hands on deck!“ Unser Schiff besaß einen Heckanker, der aber noch nie benutzt worden war. Deshalb unsere größte Sorge: Ließ sich der Kenterschäkel öffnen oder nicht? Also los! Anker abfangen, Lose in die Ankerkette und den konischen Sicherungsstift des Schäkels heraus schlagen. Ruhm und Ehre den Schiffbauern der Warnowwerft, es klappte! Alles Andere war seemännische Routine. Die Schleppverbindung sollte mittels Ankerkette (eine Länge) und der Schleppleine (Nylon-Rope) hergestellt werden.

Am 21. Juni 1972 waren die Vorbereitungen auf beiden Schiffen beendet und wir manövierten uns mit der Steuerbordseite bis auf Wurfleinenweite an die TUNG MING heran. Die Leinenübernahme erfolgte ohne Schwierigkeiten und wurde mittels Festmacherschäkel mit der Ankerkette verbunden. Bei der Übernahme bestand allerdings die Gefahr, dass aufgrund der herrschenden Wind- und Strömungsverhältnisse Ruder und Schraube unseres Schiffes hätten unklar werden können. Deshalb wurde die Schleppleine in Höhe Stb.-Schanzkleid längs geholt und auf Slip festgezurt. An jedem Slip wurde ein Mann postiert, um auf Befehl den Slip zu lösen (Domino-Effekt). Nach einem letzten prüfenden Blick wurden die Maschine auf GLV, die Slipbändsel gelöst, eine Kettenlänge ausgefahren. Um das Spill zu entlasten, setzten wir die Ankerkette mit einem doppelt geschorenen Hahnepot fest. Das Schiff kam langsam in Fahrt und die Schleppverbindung trug. Mit sechs Knoten nahmen wir Kurs Singapur auf.

Am 24. Juni empfingen wir eine Taifun-Warnung von Hongkong-Radio. Das Zentrum von Taifun „ORA“ befand sich auf 11,2° N und 127,4° E und bewegte sich westwärts. Die Ausläufer des Taifuns spürten wir an der stärker werdenden Dünung. Unser Havarist gierte von Bb nach Stb und wieder zurück. Auf Anfrage teilte uns der Kapitän des Havaristen mit, dass er mit seiner Besatzung nicht in der Lage war, das Ruder entsprechend zu blockieren. Drei Ingenieure von uns wurden daraufhin übersetzt. Der Havarist besaß eine hydraulische Ruderanlage und diese war nicht betriebsklar. Sie konnte aber auf Handbetrieb umgestellt werden. Die Besatzung wurde in der Handhabung derselben unterwiesen und die TUNG MING lief wieder stetig in unserem Kielwasser.

Kurz vor Horse Point (Einfahrt Singapur-Straße) entschloss sich Kapitän Pabst, den Havaristen längsseits zu holen. Aufgrund unserer eingeschränkten Manövrierfähigkeit und der stark frequentierten Singapur-Straße war dies notwendig, um den Hafen sicher zu erreichen. Das Manöver wurde durch die raue See erschwert. Trotz sorgfältiger Abfenderung und manövrierend kollidierte der Havarist mit seinem Bb-Vorschiff unsere Stb-Seite in Höhe Kesselraum. Der Havarist konnte aber gut festgemacht werden. Die Passage durch die Straße und das Erreichen Singapore-Reede verliefen reibungslos.

Wir gingen vor Anker und sofort „stürzten“ sich drei starke Schlepper auf unseren Bulk. Ich beorderte mehrere Matrosen mit der Weisung an Bord des Havaristen, jegliche Leinen-

verbindung zwischen Schlepper und TUNG MING zu unterbinden. Sonst wäre alle Mühe vergebens und der finanzielle Verlust für die DSR sehr hoch. Die gesamte Bergungsaktion hatte uns immerhin zehn Tage gekostet. Die Schlepperkapitäne kannten sich aber im internationalen Bergungsgeschäft gut aus. Sie bemerkten sehr wohl die Matrosen und hielten sich in respektvoller Entfernung.

Die Klarierung durch die Behörden wurde schnell und professionell durchgeführt. Unsere DSR-Vertreter und die Agentur hatten eine sehr gute Vorarbeit geleistet. Alle Bergungsunterlagen wurden notariell beurkundet und erst dann konnte der Havarist den Schleppern übergeben werden. Lautes Sirenengeheul (three long blasts) beendete die Bergungsaktion. Unsere Arbeit war erfolgreich abgeschlossen, nun begann sie für die Juristen der DSR. 24 Stunden später verließen wir Singapur mit Kurs Hongkong. Das Schiff wurde aufgeklärt und der Besatzung, bis auf die Seewachen, ein freier Tag gewährt.

Als Deckladung hatten wir einst in Bangkok Bananen für Hongkong geladen. Durch die Reiseverzögerung vergammelten sie langsam. Wir hatten sie auch schon „abschreiben“ lassen, also über Bord. Aus dem, was noch brauchbar war, wurde ein höllisches Gesöff gebraut! Der Bootsmann nannte es vollmundig „Bananenlikör“. In kleinen Mengen getrunken, war es noch genießbar, aber WBS bleibt eben WBS!

Für die Besatzung der RUDOLF BREITSCHIED ging diese denkwürdige und entbehrungsreiche Reise erst im November 1972 zu Ende. Wie wurde die Bergungsaktion entgolten? Ich weiß es nicht und ich kann nur für mich sprechen. Es gab eine recht ordentliche Prämie und ein Anerkennungsschreiben des damaligen Generaldirektors Zimmermann.



MS RUDOLF BREITSCHIED am Kai

HSS STURMVOGEL, die Tandemverschleppung von Europa nach Ostasien

Auszüge. Schriftenreihe der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock.

Nachdem der Hochseeschlepper HSS STURMVOGEL, ex KARL OSKAR (Nor), am 2. Dezember 1977 in Dienst gestellt worden war, wurden bis zum 15. April 1978 drei Verschleppungen durchgeführt, bei denen die Besatzung ihr Fahrzeug kennenlernte. Laut Ankaufsdokument war der Schlepper für die bereits angeführten Relationen vorgesehen. Die Ankaufsverzögerungen und die neue Marktsituation verlangten nun, den Schlepper in der Relation *weltweit* einzusetzen.

Von den Nachrüstungsforderungen:

1. Erweiterung der Funkanlage,
2. Installation von zusätzlichen Pumpen zum Ballasten und Länzen der Anhänge,
3. Erweiterung der Bunkerkapazität durch Umrüstung der Ballasttanks zu Wechsel-tanks,
4. Einbau einer Wasseraufbereitungsanlage,
5. Montage eines zweiten Radargerätes,
6. Montage eines Omega- Navigationsgerätes,

um nur die wichtigsten Punkte zu nennen, war bis zur Auftragsübernahme der Tandemverschleppung nur der Punkt 1 realisiert.

Für die Freizeitbetätigung der Besatzung, die zum Wachrhythmus 4:8 für jeweils drei Monate an Bord war, waren wenige Möglichkeiten vorhanden. Das Achterschiff durfte während des Schleppvorganges nicht betreten werden, es blieben so nur die Kammern und die Messe. Spiele, Musikinstrumente oder gar ein Filmvorführgerät, wie sie in der großen Fahrt bei der DSR üblich waren, fehlten. Als später kurz vor der Kapumrundung durch Zubringer ein Filmvorführgerät an Bord kam, hatte man in der Heimat die Filme vergessen.

Unter diesem ungünstigen Stern wurde der Hochseeschlepper STURMVOGEL zum 15. April 1978 nach Sønderborg (Dänemark) beordert. Hier lagen, seit zehn Jahren aufgelegt, die beiden 50 000-Tonnen-Tanker MT ANGLO MAERSK und PETER MAERSK, die nach Taiwan zur Verschrottung geschleppt werden sollten.

Die Besatzung hatte die Aufgabe, beide Tanker für die Seereise vorzubereiten und seeklar zu machen. Kein Aggregat auf den Schiffen funktionierte mehr. Um die Anker hieven zu können, wurden von der Firma Eggert & Co. aus Hamburg vier Kompressoraggregate angemietet.

Infolge der Ölkrise waren die internationalen Preise für Dieselkraft-



Die Vorbereitungsarbeiten für die Tandemverschleppung sind abgeschlossen

stoff enorm gestiegen. Um dem zu begegnen, sollte ein Tank eines der Anhänger mit DK von Minol bebunkert werden, um unterwegs darauf zurückgreifen zu können. Zu diesem Zweck wurde der MT ANGLO MAERSK am 21.4.1978 vom HSS STURMVOGEL in den Kleinen Belt geschleppt und an den Eisbrecher STEPHAN JANTZEN übergeben, um von diesem nach Warnemünde Reede geschleppt zu werden. Hier angekommen, wurden entsprechende Tanks zur Aufnahme von 2 000 Kubikmetern Dieselmotorkraftstoff gereinigt. Minol Rostock konnte den Brennstoff aber nicht liefern, da das Kontingent bereits ausgeschöpft war. Der Tanker wurde zurück in den Kleinen Belt geschleppt und an den bereitliegenden MT PETER MAERSK angekoppelt. Die Treibstoffübernahme sollte nun unterwegs in einem spanischen Hafen erfolgen.

Beide Tanker wurden auf kurze Distanz mit dem Schlepper verbunden, um sie in den freien Seeraum des Skagerrak zu schleppen. Hier wurden die Längen der Schleppseile verändert. Der erste Tanker wurde auf 1 000 Meter und der zweite Tanker auf 2 000 Meter geschleppt.

Die ersten Erfahrungen beim Schleppen mit Großschiffen lagen vor. Auf dieser Grundlage hatte die Schiffsleitung zwei weitere Decksleute für die Tandemverschleppung von ihrer Reederei angefordert. Mit den beiden zusätzlichen Matrosen sollte eine höhere Sicherheit beim Aufsteigen auf die Tanker während der Schleppfahrt gewährleistet werden. Dieser Forderung wurde seitens des Betriebes nicht entsprochen. Ebenso versäumte man es, den Schlepperkapitänen für ihre erste große Tandemverschleppung entsprechende Fachliteratur zur Verfügung zu stellen. International lagen für solche Unternehmungen bereits erste Erkenntnisse vor.

Die im Dezember 1977 bestellten Ausrüstungsgegenstände, insbesondere für den Maschinensektor, waren immer noch nicht vollzählig an Bord. Ebenso fehlten noch die speziell für diese Mammutreise bestellten Teile. Selbst die Schleppvertragsbedingungen lagen dem Kapitän nicht vor.

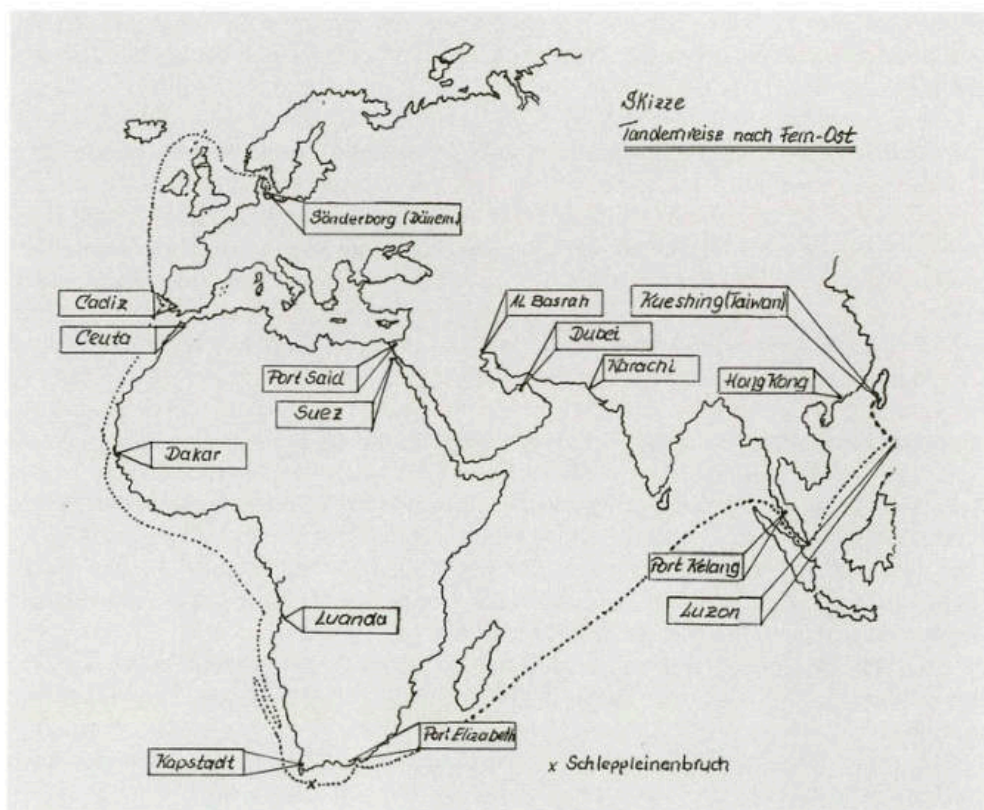
Erst auf Forderung des Kapitäns der A-Besatzung wurde seitens der Reederei die Möglichkeit geprüft, nicht die Route um das Kap der Guten Hoffnung, sondern durch den Suez-Kanal zu laufen. Dieser Kurs hätte etwa 40 Tage Reisezeit eingespart. Die dann in Rostock über einen zypriotischen Makler eingeholten Kanalpassagebedingungen besagten 6000 bis 7000 US \$ Kanalgebühren. Tage später kam dann eine Berichtigung der Aussage. Die Kanalgebühren lagen richtigerweise bei 600 000 bis 700 000 US \$. Das gab für die BBB den Ausschlag, den Kurs um das Kap zu wählen, auch in der Kenntnis, dass zur Zeit der Kapumrundung dort unten Winterzeit ist und man mit einer sehr stürmischen See rechnen musste.

Beide Tanker voll abgeladen, hätten eine Menge von 107 000 tdw Rohöl transportieren können. Nun aber boten sie trotz Wasserballast eine große Angriffsfläche für den Wind, den der vorauslaufende, gegen die Tanker fast winzige Schlepper, abfangen musste.

Es war soweit. Im Schiffstagebuch des HSS STURMVOGEL wurden unter dem 3. Mai 1978 das Ankerauf-Manöver und der Beginn der Tandemschleppfahrt vermerkt.

Die für die Fahrt im freien Seeraum theoretisch zugrunde gelegten 8 kn wurden nicht erreicht. Unter den günstigsten Bedingungen lief der Schleppzug 4,3 bis 4,5 kn.

Am 18. Mai 1978 erhielt der HSS die Order, nicht durch den Suez-Kanal zu laufen, sondern um das Kap zu gehen. Elf Tage später ging die Order ein, nicht in Ceuta (Nordafrika), sondern in Cadix (Spanien) den Brennstoff zu übernehmen. Einen Tag später, auf Reede Cadix, wurde erstmals der Schleppzug aufgestoppt und vor Anker gelegt. Dazu bediente

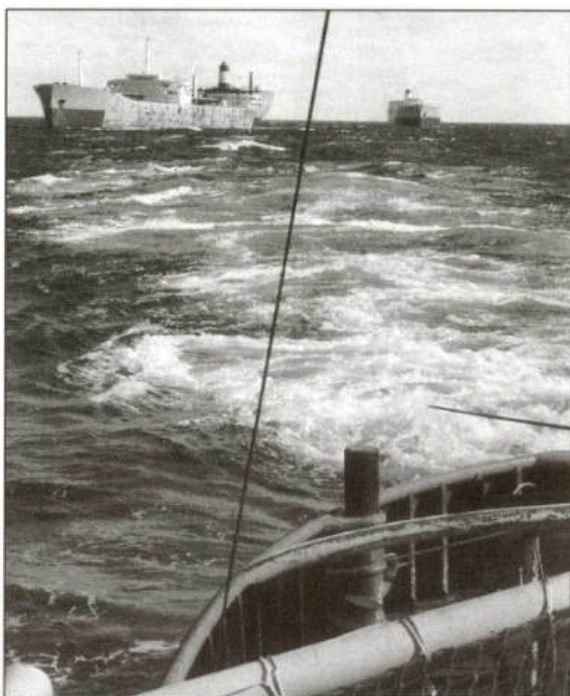


man sich des mitgeführten Schlauchbootes, setzte an jedem Tanker zwei Mann ab und auf ein Signal hin wurden die Ankerbremsen gelöst. Bei gutem Wetter und ruhiger See ist das für die erfahrenen Seeleute kein Problem.

Verproviantiert, mit Frischwasser versorgt, Öl und DK in den Bunkern sowie 2 000 Kubikmeter DK auf ANGLO MAERSK eingelagert, wurde am 31. Mai 1978 die Reise fortgesetzt.

Am 16. Juni 1978 erreichte der Konvoi die Rede Dakar (Westafrika).

Die A-Besatzung war von Prag aus nach Senegal eingeflogen und löste die B-Besatzung nach 82 Tagen ab. Die von unterwegs bestellten und so dringend benötigten Plungerführungen für die Einspritzpumpen der Hauptmotore waren



HSS STURMVOGEL mit seinen Anhängern

nicht mitgekommen. Die an Bord befindlichen waren durch häufige Defekte an diesen Maschinenteilen bereits aufgebraucht. Noch am gleichen Tag setzte sich der Schleppzug wieder in Bewegung.

Am 7. Juli mussten beide Hauptmaschinen gestoppt werden. An der Steuerbordmaschine, Zylinder 2, und der Backbordmaschine, Zylinder 6, waren wieder Defekte an den Einspritzelementen aufgetreten. Mit Teilen der Bb-Maschine wurde die Stb-Maschine repariert. Der Schleppzug lief weiter mit nur einer Maschine. Über Funk wurde zum wiederholten Male die Reserveteilsituation dargelegt und eine Versorgung mit dem Notwendigsten verlangt.

Je südlicher der Schleppzug kam, desto schlechter wurde das Wetter. Auch die Vorhersagen stimmten nicht gerade freundlich. Der Wind wehte mit 5 bis 6 aus südwestlicher Richtung, der Schleppzug machte gerade 1 kn Fahrt durchs Wasser, der Abstand zwischen den Anhängern betrug rund 150 Meter. Mit Datum vom 15. Juli begann eine nicht abreißende Schlechtwetterperiode. Es wurde immer schwieriger, den Schleppzug auf Kurs zu halten. Durch das Triften der Anhänger infolge der Windeinwirkung und durch einen starken Strom wurde der Schleppzug in Richtung auf die Küste versetzt.

Endlich, am 20. Juli, kam der Schlepper MS BENGO aus Luanda (Angola) und brachte die ersehnten Ersatzteile. Es wurden mehrere Kisten übernommen und der luandische Schlepper machte sich sofort wieder auf seine Heimreise.

An Bord war alles für die Reparatur vorbereitet. Die Kisten wurden geöffnet, vieles war drin, was gebraucht wurde, aber die gelieferten Plungerführungen waren nicht die, die benötigt wurden.

14 Besatzungsmitglieder gingen geflissentlich ihrem Kapitän aus dem Wege. Die Stimmung an Bord hatte den Nullpunkt erreicht. Der Funker strapazierte seine Anlage. Eine neue Bestellung wurde aufgegeben.

Noch befand sich der Schleppzug im SE-Passat, ein weiteres Südwärts-Laufen war gegen jede Vernunft, deshalb ließ der Kapitän den Schleppzug auf Gegenkurs gehen. Das Wendemanöver dauerte zwei Stunden und 15 Minuten.

Nach 22 langen Tagen, am 6. August, kam das Rostocker Fischereischiff KELLERMANN ebenfalls aus Luanda und brachte eine neue Lieferung.

Nach der Reparatur liefen beide Hauptmaschinen wieder und der Rudergänger konnte, nachdem der Schleppzug wieder um 180 Grad gedreht worden war, den Kurs exakt einhalten. Es ging wieder in Richtung Kap der Guten Hoffnung, das Schiff hatte wieder seinen Rythmus, die Welt war wieder heil und das trotz zunehmenden Sturms je näher man der Kapregion kam.

Kapstadt hatte über Funk mitgeteilt, dass ein Abstand von mindestens 50 sm zur Küste einzuhalten war. Der Schlepper benötigte dringend Proviant und Trinkwasser sowie Öl und Dieselmotorkraftstoff vom Anhang.

Am 16. August 1979 beruhigte sich das Wetter, es wehte nur noch mit 3 bis 4. Das wurde genutzt, nachdem von Kapstadt dazu die Genehmigung erteilt worden war, dicht unter die Küste zu laufen, um die Übernahme vom Anhang durchzuführen.

Die Schmierölfässer wurden die elf Meter hohe Bordwand des Tankers an Tampen hinuntergelassen und im dümpelnden Rettungsboot des Schleppers verstaut. Fünfzig Fässer wurden auf diese Art und Weise zum Schlepper transportiert und von diesem übernommen. Trotz auffrischenden Windes auf 6 bis 7 ging der Schlepper längsseits und übernahm DK vom Tanker. Die DK-Übernahme nahm eine ganze Nacht in Anspruch. Proviant und Trinkwasser sollten vor Kapstadt von einem Zubringer übernommen werden.

Inzwischen wehte es wieder mit 11 bis 12. Der Strom wurde mit 5,5 sm gemessen. Einer Versetzung zur Küste musste ununterbrochen gegengesteuert werden. Die Anhänge waren nur noch gelegentlich zu sehen.

Am 24. August brach die Schleppleine zum hinteren Tanker und dieser ging sofort auf Drift. Die restliche Schleppleine wurde eingeholt. 50 Meter hinter dem Schlepper war sie gebrochen. Ein Einfangen des Tankers war unter den Wetterbedingungen und mit dem zweiten Tanker auf dem Haken nicht möglich. Über Funk wurde eine entsprechende Warnmeldung ausgestrahlt. Von Kapstadts Funkstelle wurde diese Meldung aufgegriffen und für die gesamte Region als Warnung gesendet.

Mittels Hubschrauber wurde der MT PETER MAERSK dann aufgespürt und durch einen südafrikanischen Bergungsschlepper eingefangen.

HSS STURMVOGEL lief unterdessen mit seinem Tanker bis auf Reede Port Elizabeth. Einen Tag später traf auch der HSS CAUSEWAY ADVENTURER (22 000 PS) mit dem Ausreißer ein.

Der Tandemschleppzug wurde erneut zusammengestellt und die Reise am 22. September quer über den Indischen Ozean fortgesetzt. Die südafrikanische Presse hatte durch dieses Ereignis für Tage ihre Schlagzeilen.

Nach 161 Tagen, am 24. November 1978, ging die A-Besatzung mit ihrem Schleppzug auf Reede Port Kelang in der Malaccastraße vor Anker. Die B-Besatzung kam und übernahm das Schiff. Noch war beiden Kapitänen nicht bekannt, wo und wie in Taiwan die Übergabe vonstattengehen sollte. Wohin mit den restlichen Fässern Öl und dem Dieselmotorkraftstoff, welche noch auf dem Tanker eingelagert waren?

Die Reise wurde mit zwei 3 000-PS-Assistenzschleppern und einem Lotsen an Singapur vorbei fortgesetzt. Am 1.12. waren die Schlepper und der Lotse bei Horsebyh entlassen.

Der 8. Dezember wurde wieder zu einem grauen Tag, um nicht schwarz zu sagen, denn die schwarzen Tage sollten noch bevorstehen. Hilfsdiesel 2 für die Stromversorgung fiel aus und war mangels Ersatzteilen nicht mehr zu reparieren. Am 15. Dezember fiel auch noch die Stb-Hauptmaschine aus. Für Zylinder 2 wurde ein neuer Kolben benötigt. Es war kein Ersatzkolben mehr vorhanden. Der defekte Kolben wurde wieder eingebaut und musste ohne Leistung mitlaufen. Die restlichen Pferdestärken der Hauptmotoren wurden in den nächsten Tagen noch voll ausgeschöpft.

Aber erst einmal waren fast 24 Tage seit der letzten Bunkerung vergangen, langsam wurde es Zeit, den Schlepper neu zu bebunkern. Längsseits am Tanker sollte die Brennstoffübernahme beginnen, da fiel die transportable Übernahmepumpe aus. Für dieses angemietete Aggregat waren ebenfalls keine Ersatzteile an Bord. Die Bebunkerung fiel also aus.

Das Wetter frischte auf, es wehte mit Windstärken um 11 bis 12 bei einer schweren steilen See.

Nur mit Mühe konnte der HSS STURMVOGEL gegen die See gehalten werden. Die Krängungen betrugen fast 40 Grad und die Anhänge wurden nicht mehr achteraus, sondern querab gesichtet. Langsam schleppte sich der Zug unter Landschutz von Luzon. Auch dieser Sturm flaute ab und die Reise wurde fortgesetzt.

Am 25. Dezember tauchte Schlepper HSS SMITH SINGAPORE auf und übernahm den letzten Anhang. Beide Schlepper liefen mit ihrem Anhang bis zur Sicherheitszone rund 10

sm vor Taiwan. Am 28. Dezember wurden die Schleppzüge auf Reede Kaeshing beordert. Die Übergabeformalitäten, auf einem losen Blatt Papier, wurden in 15 Minuten abgewickelt. Danach wurde dem Schlepper das Ablaufen bis vor die Sicherheitszone angewiesen. Beim Ablaufen kam es an der Stb-Hauptmaschine zu einer starken Verpuffung, wodurch der Turbolader total ausfiel. Mit einer Maschine laufend, erreichte der Schlepper am 1. Januar 1979 eine Werft in Hongkong.

Die Reparaturen benötigten ihre Zeit. Reserveteile wurden über Rostock bestellt und eingeflogen. Ersatzteile für den Turbolader kamen aus der Schweiz.

Am 9. Februar 1979 übernahm der Schnellfrachter der DSR, die FRIEDRICH ENGELS, die vier Kompressoraggregate, um sie mit nach Hamburg zu nehmen.

Die Reparaturarbeiten wurden am 27. Februar abgeschlossen.

Es ging erneut ins Schleppgeschäft. Von Rostock aus wurden Schleppaufträge geordert und vertraglich vereinbart.

Noch sollten 16 Monate vergehen, bis HSS STURMVOGEL seinen Heimathafen Rostock wieder sah.

Anfang Mai 1979 wurde im VEB BBB eine Preisanalyse zu einigen Konkurrenzfirmen angefertigt. Das Ergebnis war niederschmetternd.

Die Tagessätze für Schlepper um 6 000 PS sahen wie folgt aus:

In Norwegen	=	3.420 US \$/ Tag,
in der BRD	=	3.265 US \$/ Tag,
für BBB	=	4.420 US \$/ Tag.

HSS Sturmvogel lief am 1. Juli 1980 wieder seinen Heimathafen an. Anfang Dezember 1980 wurde er für rund 3 Mio VM verkauft.



Anlauf Heimathafen am 1. Juli 1980

Diese und weitere Literatur ist bestellbar bei der SGO unter Telefon 0381 – 400 37 86 bzw. via Internet unter www.sg-ostsee.de

Ein Eklat

Während meiner neunjährigen Fahrenszeit als Funkoffizier auf MS RONNEBURG (DDXO) bekam ich hin und wieder das Bedürfnis, auf Bordfesten mit einem kleinen Beitrag die Stimmungslage der Besatzung etwas aufzuheilen. Eines Tages hatte ich es jedoch danach bei der Schiffsparteileitung total „versch...“. Anlass war ein während der Darbietung vorgezeigter simpler Trichter aus gelber Plaste. Diesen hatte ich vor Reisebeginn im „Haus der tausend kleinen Dinge“ auf Verdacht nach dem Motto: „Dir wird schon etwas einfallen“ gekauft. Nun verwandte ich ihn als Aufhänger für das folgende, von mir frei erfundene Küchenrezept.

Aus der französischen Küche geplaudert:

Wie zu kochen ist ein kräftiges Süppchen, das der Feinschmecker schätzt unter dem Namen **„Navir de travail socialist“**, auf Deutsch: „Schiff der sozialistischen Arbeit“!



Der Autor bei seinem Vortrag

Als Grundlage für unsere Suppe nehmen wir einen dicken, kräftigen, schon etwas abgehangenen Planentwurf sowie zwei bis drei frisch gelegte Reiseaufträge. Der Planentwurf wird hin und her gewendet und gut in Augenschein genommen. Auch rieche man daran, ob nicht von Anbeginn bereits faule Stellen vorhanden sind.

Nun walze man ihn ordentlich aus, hüte sich aber davor, die Angelegenheit zu sehr in die Länge zu ziehen. Mit einer scharfen Klinge zerlege man ihn in seine Einzelteile. Knochen, woran man sich die Zähne ausbeißen könnte, entferne man. Es sei jedoch verraten, dass gerade in den dicksten Knochen das Mark steckt, welches eine Suppe so schmackhaft macht. Auf jeden Fall schneide man den Planentwurf recht mundgerecht.

Die Reiseaufträge werden aufgeschlagen, miteinander verrührt und leicht gewürzt. Sodann wende man jedes Stück Planetenwurf allseitig in dieser Panade. Nun am besten alle Stücke einzeln anbraten, damit uns der wertvolle Saft erhalten bleibt. Etwas Hirn mitgebraten macht sich immer gut, auch sei man mit dem Herzen dabei. Nun nehme man eine große BKV-Zwiebel und entferne die glänzende Außenhülle. Aber Vorsicht ist geboten. Nicht zu nahe hinschauen, es könnten einem sonst zu schnell die Tränen in die Augen treten. Bei Menschen mit schwacher Konstitution führten geschälte BKV-Zwiebeln, neben Heulen auch zu Zähneklappern. Auf jeden Fall würfele man die Zwiebel recht fein, damit am Ende jeder etwas davon in seiner Suppe hat. Aus einer möglichst fett gedruckten Seite der „Voll Voraus“ schneide man feine Streifen, würfele sie und lasse sie bei halber Flamme im Tiegel unter ständigem Drin-Herumrühren aus. Dieses Ausgelassene gibt unserem Gericht seinen hohen Kaloriengehalt. Aber auch hier bitte das rechte Maß beachten, denn manchen ist die „Voll Voraus“ so fett, dass ihm beim Essen die Galle hochkommt.

Sodann tue man alle Zutaten in einen Topf, wo es kocht. Nun ordentlich Dampf aufmachen. Persönlich-schöpferische Pläne bündele man und hänge sie zum Auslaugen gemeinsam in die Suppe. Vor dem Auftischen der Suppe entferne man jedoch die Selben. Es könnte dem Genießer sonst dieser oder jener Plan im Halse stecken bleiben.

Nun soll man die Suppe immer in Bewegung halten, damit nichts von den wertvollen Zutaten anbrennt oder sich am Boden festsetzt, es wäre schade darum. Vor allem, „Bassow“, damit unser Süppchen nicht noch überkocht.

Nun lasse man die Suppe ziehen. Kommt es dabei an der Oberfläche zur Schaumschlägerei, schöpfe man diese Rückstände kräftig ab, bis die Oberfläche spiegelblank erscheint. Schließlich wird unsere Suppe abgeschmeckt. Dabei achte man vor allem auf den feinen Würzunterschied zwischen abgeschmeckt und abgeschmakt. Wer will, kann jetzt seinen Senf dazugeben. Eine Prise roter Pfeffer der Firma von Schnitzler verfehlt nie seine Wirkung. Eine Messerspitze VIII. Parteitag kann nicht schaden, denn sie hat bisher jedes Gericht schmackhaft gemacht. Um den Geschmack zu verfeinern, darf auch noch ein Körnchen Wahrheit hinzugefügt werden.

Zuletzt kann man noch ein bis zwei Blätter Dienstanweisungen oder Kombinatnachrichten mitziehen lassen, bis man die Suppe vom Feuer nimmt. Als schmackhafte Beilage empfehlen wir einige frisch ausgebrütete, leicht verdauliche Neuerervorschläge, mit einer größeren Anzahl Subbotnik-Stunden garniert.

Am Ende fülle man die ganze Soße im noch heißen Zustand mittels dieses TRICHTERS auf die hier anwesenden Flaschen ab.



Der vertauschte Luftkoffer

Vietnam - Halong Bay – *How long day in Halong Bay?* Das heißt Reedezeit und Warten auf das erlösende Kommando „Anker auf“ zum Einlaufen nach Haiphong/Vietnam. Auch die MEYENBURG lag wochenlang in der romantischen Halong Bay. Zwischen den bizarren Felsen warteten wir gemeinsam mit einigen sowjetischen Schiffen und der ERFURT auf das Verholen.

Eine angekündigte schnelle Reise wurde für einige Besatzungsmitglieder zum Alptraum. Weihnachten rückte immer näher und alle hatten schon Pläne für zu Hause. Jeder koppelte in seiner Kammer vor, ob denn Weihnachten noch zu schaffen wäre. Da kam von der Reederei die Order, nach dem Löschen in Haiphong auch noch in Shanghai/China zu laden. Die Gesichter wurden finsterner, die Stimmung sehr gereizt und die kollektive Harmonie verwandelte sich bei einigen Seefahrern in eine mittelschwere Aggression.

Verzweifelter Trinken und kleine Streitigkeiten zwischen den Maschinenleuten und der Nautik oder Alle gegen die Reederei ließen das Stimmungsbarometer auf Sturm steigen. Die etwas ruhigeren und abgeklärten Seeleute versuchten immer wieder die Wogen zu glätten. Unser Kapitän R. Geetz bemühte sich um bessere Stimmung, was ihm dann auch gelang. Er bat die Reederei, die Besatzung umschichtig ausfliegen zu lassen, so dass jeder etwa zehn Tage zu Hause sein konnte. Die Reederei genehmigte die Urlaubsflüge und die Überraschung und Freude war riesengroß. Auch die vietnamesischen Behörden erlaubten die Reise von der Halong Bay per Boot nach Haiphong und von dort mit dem Auto nach Hanoi-Flughafen.

Reiseführer der ersten Gruppe wurde ich als II. Nautischer Offizier. Meine Aufgabe bestand darin, auf der Rückreise für die zweite Gruppe der Besatzung die Flugtickets mit nach Haiphong/Halong Bay zu bringen. Nach einer zünftigen Abschiedsparty bestiegen wir das Boot und tuckerten Richtung Haiphong, wo wir im chinesischen Interclub außerhalb des Hafens einquartiert wurden.

Wir wollten natürlich schnell abfliegen, mussten aber noch einige Tage bei lauwarmem Lua Moi und verdächtiger Verpflegung (Hund oder Katze oder Beides?) in Haiphong aushalten. Dann ging es mit PKW „Wolga“ und Jeeps nach Hanoi, vorbei an völlig zerbombten Zügen und Eisenbahnanlagen. Die Brücken waren meist einspurig und wurden von Zügen und Autos in beiden Richtungen gleichzeitig befahren. Da kam es auf Schnelligkeit und Durchsetzungsvermögen an. Wir schafften es bis auf den Flugplatz, wo der Flieger aber erst am nächsten Tag starten konnte. Also wieder ab ins Hotel. Am nächsten Tag stiegen wir endlich in eine Interflugmaschine mit vier Propellern, leicht aufgeheizt, aber mit gutem Service. Über Indien wurde dann schon gesungen und die Landung in Berlin-Schönefeld erfolgte bei bester Laune.

Ich stand im Oktober kurzärzmelig auf dem Bahnhof Berlin-Schöneweide, um in Richtung Bautzen weiterzufahren. Die Leute schauten etwas mitleidig zu mir herüber, aber ich hatte meine Garderobe nicht auf Herbstkollektion umgestellt.

Es war eine tolle Überraschung für meine Familie, als ich plötzlich unangemeldet vor der Wohnungstür stand. Entgegen vielen anderen Erzählungen gab es keinen Fenstersprung, sondern nur echte Freude. Wie immer kam dann auch wieder der Tag des Abschieds. Da ich noch in der Reederei Rostock die Flugtickets abholen musste, bin ich zwei Tage früher gefahren. Ich reiste wie immer mit meinem italienischen Luftkoffer, der blau/rot/grün/schwarz und außerdem klein gemustert war. Das war ein Geschenk meiner Eltern. Ein einmaliges Angebot, praktisch und preiswert. Ich holte die Rückflugtickets und andere Dienst- und Privatpost, reiste nach Berlin-Schönefeld und stellte dort die Vollzähligkeit der Truppe fest.

Der Rückflug war nicht so lustig. Man dachte noch an zu Hause und an die kommende Arbeit an Bord. In Hanoi im Halbdunkel gelandet, gab ich sofort Kommando: schnell Gepäck aufnehmen, zu den Autos rennen um als erste abzufahren, schon wegen der Brückenstaus. Nach dem Flug von 22 Stunden wollten nun auch alle Mann schnell an Bord. Wir schnappten also unser Gepäck, ich meinen italienischen Luftkoffer, und enternten die Autos.

Es ging wieder zügig nach Haiphong in den chinesischen Interclub. Ich wollte gerade meinen Koffer öffnen, da sagte der uns begleitende Reedereivertreter, dass ich den Koffer lieber nicht öffnen sollte. Ich guckte verdutzt und stellte mit Entsetzen fest, dass der Koffer mit schwarz-rot-goldenem Band und einem Siegel mit DDR-Emblem umwickelt war. Ein leichter Schweißausbruch und hilfesusuchende Blicke Richtung Reedereivertreter mit der Frage, warum wohl mein Koffer versiegelt wurde? Der aber sagte, dass dieser Koffer Diplomatengepäck sei und er ihn mit zur Botschaft nähme. Schlussfolgerung: Der einmalige preiswerte Luftkoffer hatte einen Doppelgänger im diplomatischen Dienst der DDR. Diese nun gesicherte Erkenntnis verursachte einen schweren Schweißausbruch, innerlich wie äußerlich. Die Flugtickets waren weg und damit der Urlaubsflug der zweiten Gruppe nicht möglich. Mein Koffer, der auf dem Flughafen in Hanoi stand, konnte aufgrund der militärisch umständlichen Administration nicht so ohne weiteres in die Halong Bay nachgeliefert werden.

An Bord machte ich dem Kapitän Meldung über den Verlust der Flugtickets. Es folgte eine deftige Kritik und eine Schutzhaft in seiner Kammer bei einer Flasche Gin. Der zweiten Reisegruppe wurde inzwischen schonend der Verlust der Flugtickets beigebracht. Aber wie im Märchen wurde am Ende alles gut.

Die zweite Reisegruppe startete planmäßig in der Halong Bay zunächst ohne Tickets. Im Beisein von vielen Verantwortlichen wurde auf dem Flughafen in Hanoi mein Koffer aufgebrochen. Die Flugtickets darin waren noch gut, der Kuchen aber nicht mehr.

Ich bekam meinen italienischen Schrottkoffer in Haiphong an der Pier übergeben. Er sah die Heimat nie wieder.



Junge, komm bald wieder nach Hause

Im August 1969 beginne ich meine Ausbildung zum Vollmatrosen bei der DSR. Voller Erwartungen betrete ich die Gangway des Fracht- und Lehrschiffes GEORG BÜCHNER, welches mein neues Zuhause sein wird.

Im Foyer werde ich vom Lehrbootsmann in Empfang genommen, der mich zu meiner Kammer im C-Deck bringt. Wir gehen fast bis ganz runter in das Schiff. Die Kammern sind einfach eingerichtet. Jeder hat einen kleinen Spind. Wir sind vier Lehrlinge in der Kammer. Es gibt vier Kojen, eine Back und eine Backskiste. Die Kammer ist so klein, dass zwei Lehrlinge in die Koje steigen oder draußen vor der Tür warten müssen, wenn man sich ausziehen will.

Zunächst beginnt die Führung durch das Schiff. Wir besichtigen die sanitären Anlagen und die Klassenräume. Es sind mehrere Klassen mit jeweils 20 Lehrlingen. Einige von ihnen machten erst die praktische Ausbildung während die anderen mit der Theorie beschäftigt sind. Der Lehrplan sieht vor:



Peter Noack 1970 im 1. Lehrjahr

1. *Lehrjahr, gleiche Grundlagenausbildung für alle an Land und auf dem Fracht- und Lehrschiff.*
2. *Lehrjahr, Ausbildung in den Spezialisierungsrichtungen Decksbetriebstechnik oder Maschinenbetriebstechnik an Bord aktiver Schiffe.*

Wir sind die ersten Lehrlinge, die kombiniert lernen und erhalten eine Spezialausbildung an Deck und in der Maschine.

Nun bekommt jeder sein Besteck zugeteilt für die Zeit auf dem Schiff. Das müssen wir dann natürlich auch selbst abwaschen. Danach geht es zum Einkleiden in die Kleiderkammer. Es erhält jeder eine blaue und eine khakifarbene Uniform. Dazu Seesack, Bordpäckchen, Taklerhose, Pudelmütze, Pelzmütze, Wattejacke ...

Unsere Reise geht non Stopp von Rostock nach Havanna/Kuba. Wir fahren um Skagen durch die Nordsee, den Englischen Kanal, vorbei an den Azoren und über den Atlantischen Ozean. Ich merke ziemlich schnell, dass es auf dem Schiff recht militärisch zugeht. Anders kann man wohl aber nicht Disziplin und Ordnung aufrecht erhalten. Von nun an leben wir nach der Pfeife. Morgens geht es schon los mit dem Weckruf: „Reise, Reise“. Anschließend kommt der Pfiff: „Backschafter raustreten“.

Für jede Back (Tisch) wird ein Backschafter eingeteilt. Er muss den Tisch decken und auch das Essen ranholen. Das ist kein leichtes Unterfangen, da man ja nur unterwegs ist und selbst leider nicht zum Essen kommt. Eben hat man die Wurstplatte abgestellt - und sie ist schon wieder leer, man muss nun in die Kombüse, um Nachschlag zu holen. Mein Trost ist,

dass dieser Dienst jeden Tag gewechselt wird. Am Mittag kommt der Pfiff: „Backen und Banken“ (Essen fassen). Alle Lehrlinge laufen hastig in Richtung Messe. An der Back eingetroffen, wird sich auf das Essen gestürzt. Es wird so lange gegessen, bis es keinen Nachschlag mehr gibt.

Samstags ist „Großreinschiff“. Die Klassen, welche Praxis haben, verteilt man auf dem gesamten Schiff, um Gänge, Niedergänge, Toiletten und Waschräume zu schrubben. Diese Arbeiten werden Punkt 11 Uhr von den Lehrbootsleuten abgenommen. Wehe, es findet sich noch ein Staubkrümelchen! Da gibt es Extradienst. Nach dem Mittagessen sind die Kammern dran. Um 14 Uhr werden die Kammern von einer Kontrollkommission, bestehend aus Kapitän, Politoffizier, Oberlehrer und Lehrbootsmann abgenommen. Hierzu muss eine exakte Meldung erfolgen. Zu unserem Glück wird zum wiederholten Male nicht bemerkt, dass wir unseren Dreck in das große Loch am Kammereingang gefegt haben. Ein Kokosläufer verdeckt Beides, das Loch und den Dreck.

Unser Kapitän Schickedanz versteht es gut mit Lehrlingen umzugehen. Er hat einen Ostpreußen-Dialekt. Bei Bordversammlungen am Rednerpult holt er sein Monokel aus der Tasche und klemmt es ins Auge. Beim Kammerdurchgang entdeckt er ein Buch auf der Back, es heißt „Das grüne Tor“. Aha, das ist von Rabe, sagt er. Nein, sagt der Politoffizier, das ist von Meisner. Nein, sagt der Kapitän, von Rabe, von Rabe, von Rabe. Wir schmunzeln.

Der Wohnbereich der Lehrlinge ist in drei Klassen eingeteilt. Es gibt die Blechklasse, diese befindet sich auf der Backbordseite, in unmittelbarer Nähe der Rudermaschine. Wer je auf einem Schiff gefahren ist, kann sich vorstellen was hier für ein Lärm herrscht. Alle Gegenstände in den Kammern, einschließlich Koje und Spind, sind aus Blech. Man sieht die blanke Bordwand. Die Rudermaschine tut ihr Übriges.

Dann gibt es die Holzklasse. Dies ist schon Luxus gegenüber der Blechklasse. Kojen, Spinde, Backskisten, alles ist aus Holz, sogar die Bordwände sind mit Holz verkleidet. Hier wohne ich in Kammer 16.

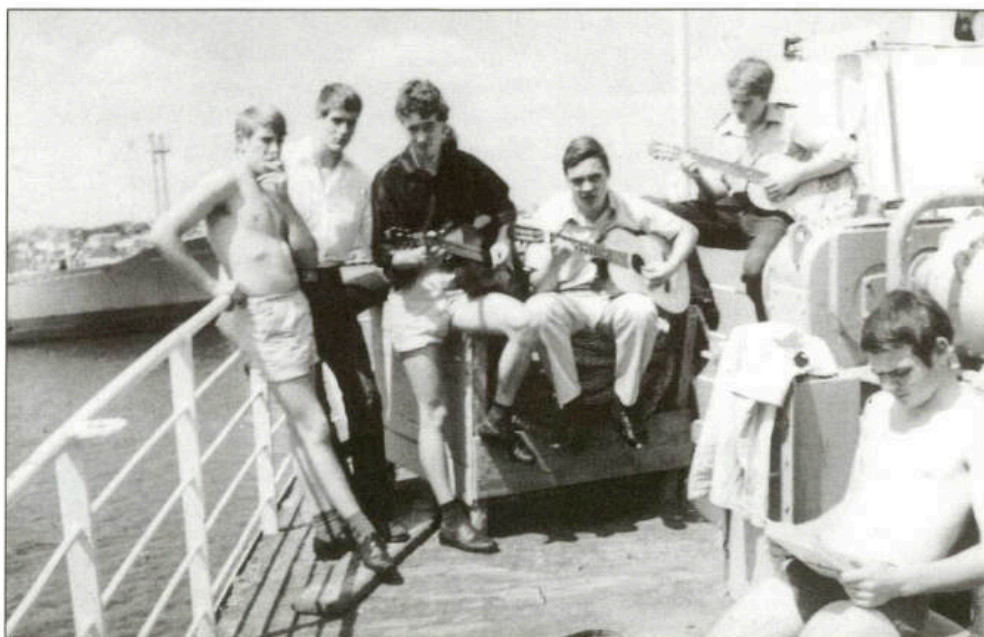
Der absolute Höhepunkt ist die Polsterklasse auf der Steuerbordseite. Dies ist Luxus pur. Die Kojen sind aus rotem Polster. Die oberen kann man herunterklappen, das ergibt mehr Platz. Neidisch besuchen wir die Jungs aus der Polsterklasse. Von hier aus kommt man auf geradem Weg in die Messe und ist als Erster beim Essen.

Der Clou auf der BÜCHNER ist der „smoke-time-Raum“. Er befindet sich im achteren Deckshaus und wird rege genutzt. Auf Holzbänken sitzend wird gequalmt was die Lunge verträgt. Es kommt schon mal vor, dass man sein Gegenüber vor lauter Qualm nicht erkennt.

Im theoretischen Unterricht, der früh um 8 Uhr beginnt, werden alle Fächer gelehrt wie an Land auch. An Bord sind fast 200 Lehrlinge. Wir lernen Mathematik, Deutsch, Physik, Russisch, Englisch, Maschinenkunde, BMSR-Technik sowie Verkehrsgeografie. Manchmal haben wir uns gewünscht, dass das Stundenverhältnis Russisch zu Englisch umgedreht gewesen wäre. Wir hatten in der Woche eine Stunde Englisch zu vier Stunden Russisch.

Freizeit- und Arbeitsbereich liegen an Bord eines Schiffes dicht beieinander und beeinflussen sich. Der Seemann versteht es immer wieder, zum nüchternen Bordalltag einen Gegenpol zu schaffen. Das Sportfest setzt Maßstäbe und offenbart differenzierte sportliche Leistungsfähigkeit und ist für manchen Seemann Ansporn zum Training. Es wird viel gelesen an Bord, sich ausgiebig unterhalten, Musik gehört und gemacht. Wir haben sogar eine bordeigene Band. Nach dem Abendessen wird für die Schule gelernt. Vielmals stehe ich auch an Deck, schaue aufs Meer hinaus und hänge meinen Gedanken nach.

Am Sonntagmorgen um 8 Uhr ist Arbeitsverteilung in der Maschinenwerkstatt. Heute wird der Schmierölseparator abgestellt, um ihn zu reinigen und dann wieder anzufahren. Während die Saugventile am Separator geschlossen werden, läuft auch auf der Back an Bord das Tagwerk an. Es beginnen die pressluftgetriebenen Nadelentrostler zu rumoren, um das



Freizeit an Bord

Deck quadratmeterweise vom Rost zu befreien. In Schuppen platzt das braune Eisenoxid, ständiger Gegner im Kampf um die Werterhaltung, zwischen Ankerspill und Bugklüse vom sonnenheißen Deck. Wo sich die Nadelentroster Bahn gebrochen haben, folgt die Schleifhexe. Dann im dritten Arbeitsgang trägt der Kabelgattmatrose mit einem Quast Rostumwandlerlösung auf das nun fast blanke Metall auf.

Aus dem offenen Kombüsenschott wird ein intensiver Bratenduft durch die Zugluft der leise rauschenden Klimaanlage in alle Winkel der Aufbauten getrieben.

Soljanka, Goldbroiler mit Pommes frites und Champignons und zum Nachtsch Fürst-Pückler-Eis stehen heute auf dem Speiseplan. Dieser sonntäglich verlockende Duft steigt bis aufs Brückendeck. In der Nock peilt der 3. Nautische Offizier die vorgesehenen Landmarken an und kann danach das Ergebnis beruhigt ins Schiffstagebuch eintragen. Nebenan im Funkraum setzt der Funkoffizier seine tägliche Positionsmeldung an das Leitschiff der Reederei ab. Für jeden an Bord verläuft die Arbeit auch an diesem Sonntagmorgen in ihrer täglichen Routine. Während in der Kombüse die Hähnchen in der großen Pfanne brutzeln, vollzieht sich Ähnliches auf dem achteren Freizeitdeck. Allmählich steigt die Sonne zum Zenit und treibt das Thermometer auf 30 Grad Plus.

Wir passieren die Bermudas, die Bahamas, an der Steuerbordseite kommen wir an Florida vorbei. Ich sehe schon die Skyline von Miami.

Nach einigen Stunden zeigt sich in der Ferne die Silhouette der Stadt Havanna. Ich mag mich von der Reling nicht losreißen. Bei strahlendem Sonnenschein zieht die BÜCHNER dahin, im Festkleid, über alle Toppen geflaggt. Vom Peildeck aus, über der Kommandobrücke, kann ich schon das schnelle Lotsenboot ausmachen, welches sich nähert. In einer weit ausholenden Bewegung umkreist es das Schiff und legt bei. Offenbar ist unsere BÜCHNER als „Schiff der Solidarität“ für die Kubaner sehr wichtig, denn die Lotsen lassen es nicht erst – wie üblich – in der Bucht von Havanna vor Anker gehen, um die erforderlichen Einklarierungsformalitäten auf der Reede abzuwickeln. Wir können sofort auf unseren angewiesenen Liegeplatz zusteuern. Dieser befindet sich an einer Pier, die sich zungenartig in

das Hafenbecken hinausschiebt. Da das Anlegemanöver bei Gewitter erfolgt und das Schiff durch böigen Wind bei langsamer Fahrt ins Treiben geraten könnte, muss der Kapitän das Kommando geben: „Langsam voraus“. Sonst verlieren wir die Ruderwirkung. Dann lässt er den Anker fallen. Der poltert auch sofort aus der Klüse und bringt das Schiff nach wenigen Metern zum Stehen. Schnell ist die erste Springleine an Land gegeben. Weitere Leinen folgen und das Schiff kann an die Pier herangehievt werden. Die Gangway wird abgesetzt, wir sind fest.

Es beginnt sofort ein Trubel der Empfangsfeierlichkeiten, die mit kubanischem Temperament einsetzen. Gäste kommen an Bord. Sie werden bewirtet. Junge Pioniere erscheinen und schwenken ihre roten Mützen. Blumen werden abgegeben. Die Musikkapelle spielt beide Nationalhymnen und es werden Reden gehalten.

Kuba! „Nie sah ich ein schöneres Land, nie freundlichere Menschen“, so schrieb Columbus in sein Tagebuch, als er 1492 in Kuba vor Anker ging.

Keine 200 Kilometer vom Südpol Florida entfernt, enthüllt die größte der karibischen Inselschönheiten ihre Reize.

Kuba ist viel mehr als eine Insel. Kuba ist ein Fest. Kuba ist Lebensfreude, Fröhlichkeit und Gastfreundschaft. Kuba ist ein Rausch, der jeden überkommt, welcher einmal durch Havanna gebummelt ist. Havanna! Was für eine Stadt! Der koloniale Charme der Altstadt rund um die Kathedrale. Eine Mischung aus Barock und Sozialismus, aus Dekadenz und Idealismus. Prachtvoll renovierte Kolonialhäuser. Bröckelnde Armut gleich um die Ecke. Bei einer Kutschfahrt kann man diese grandiose Hauptstadt bewundern.

Ami-Schlitten - in jeder Straße Havannas stehen sie. Kuba ist ein riesiges Automobilmuseum. Tausendmal repariert, rollen die Oldtimer über die Insel und sind ein Blickfang für alle Oldie-Liebhaber.

Da haben wir das *Capitolio*, eine Kopie des Kapitols in Washington, es wurde in den 20er Jahren errichtet. Im legendären Hotel *Nacional* gaben sich Schriftsteller, Schauspieler und Gangsterbosse die Klinke in die Hand. Einen Abstecher ins *La Bodequito*, einst Stammkneipe von Papa Hemingway. Schlag 21 Uhr, der Kanonenschuss von der Festung *La Cabana* läutet die karibische Partynacht an der Hafenpromenade, dem *Malecon*, ein. Jede Nacht wird gefeiert. Für die Kubaner ist das Leben ein Fest. Das Chaos wird einfach weggetanzt.

Dann gibt es noch eine zweite Stammkneipe Hemingways, das *Floridita*. Angeblich waren es wohl an die 50 Daiquiris (Rumcocktail), die er sich hier täglich hinter die Binde kippte. Heißer Rhythmus, noch heißere Kostüme und so manche heißen Ohren bei uns männlichen Zuschauern. Im *Tropicana* tanzen sich die schönsten Mulattinnen der Welt die Lebensfreude aus dem Leib. Da schwingen die Hüften zu Salsa und Rumba. Für uns sind die Eintrittspreise unerschwinglich. Hierher werde ich nach 30 Jahren zurückkommen – mit meiner Frau.

Auf der Straße wird auch nach kubanischen Rhythmen getanzt. Jeder bezaubert auf seine Art. Was wäre Kuba ohne Zigarren? Sie gehören dazu, wie der Bart zu Fidel Castro. 111 Arbeitsschritte sind nötig, bis so eine Havanna-Zigarre rauchfertig ist. Die Zigarrenherstellung ist ein Kunstwerk für sich. Wie beim erstklassigen Wein das Etikett, versorgt die Banderole den Kenner mit den nötigen Informationen. 50 Mark kann so ein edles Stück kosten. „Aber“, lächelt der Zigarren-Papst, „mit nichts auf der Welt kann man sich eine Stunde lang für 50 Mark so viel Genuss verschaffen, wie mit einer Davidoff Nr. 1“. In der Zigarrenfabrik Partagas werden 50 verschiedene Sorten hergestellt. Da ist eine Gute schon für acht Mark zu haben. Zucker ist eine Haupteinnahmequelle der kubanischen Wirtschaft. Zuckerrohr ist die Grundlage für den kubanischen Rum, den man als weißen (dreijährigen) Rum in den verschiedensten Cocktails findet. Der dunkle (siebenjährige) Rum wird dagegen pur oder auf Eis getrunken.

Das von Fidel Castro lautstark verkündete *10-Millionen-Tonnen-Zucker-Jahr* war fast zu Ende. Ob die geplanten Ernteziele erreicht waren oder nicht, blieb zunächst offen. Jedenfalls war eine schlechte Arbeitsmoral festzustellen. Angeblich gab es nicht genug Arbeitskräfte. Fidel Castro verfügte, dass die Taxifahrer Havannas, die in seinen Augen ohnehin als Faulpelze galten, abwechselnd als Hafenarbeiter tätig wurden, um sich so ihre Benzinzu- teilung zu verdienen.

Wir können nicht ewig hier im Hafen liegen und Verzögerungen kosten Liegegeld. So beschließen wir, als Schiffsmannschaft selbst Hand anzulegen. Jeder ausgerüstet mit einer Machete, gehen wir dem Zuckerrohr auf den Feldern an den Kragen. Wir nennen es Subbotnik.

Mit einem alten Bus werden wir abgeholt. Dann sehen wir vor uns schon die riesigen Zuckerrohrfelder. Man weist uns ein, dann beginnt die Arbeit. Das Zuckerrohr wird unten abgehackt, die Blätter werden abgeschlagen und das Zuckerrohr auf eine Länge von etwa einem Meter gebracht. Anschließend wird es aufgestapelt. Neben mir arbeitet ein „Linkshänder“. Ab und zu kommen wir uns gegenseitig mit der Machete ins Gehege. Es macht uns trotzdem viel Spaß, weil es etwas Neues ist.

Es sind 30 Grad im Schatten und uns läuft die Brühe am Hintern herunter. Wir bekommen Durst. Die Compagneros haben vorgesorgt und große 200-Liter-Wassereimer mit Eisstücken darin auf die Felder gestellt. Als Trinkgefäß dient eine Blechbüchse, an der ein Holzstab befestigt ist. Am Boden der Büchse ist ein Loch. Der daraus fließende Wasserstrahl muss den geöffneten Mund treffen, das erfordert Übung. Zu Essen gibt es pro Person ein belegtes Brötchen. Da dieses etwas eigenartig schmeckt, reden wir uns ein, es sei Affenfleisch.

Bei der Rückkehr an Bord haben wir uns so richtig den Bauch vollgeschlagen. Am Abend gehen wir wieder an Land. An Bord müssen wir einen Pflicht-Peso aufnehmen. Das tut weh, weil der Peso uns 4,20 West kostet. Noch dazu, wenn man bedenkt, dass man für einen

Kamm, den ich von zu Hause für 32 Pfennige mitgebracht habe, hier bei Verkauf fünf Peso erhält. Nun weiß ich ja Bescheid und werde auf den nächsten Reisen immer genug Kämmen im Gepäck haben.

Für einige Zeit liegen wir auf Reede, das Trinkwasser wird knapp und deshalb eingeteilt. Es gibt nur noch eine Pütz Wasser am Tag, die zum Waschen und für die kleine Wäsche reichen muss.

Als die Ladung gelöscht ist, geht es weiter nach Matanzas. Hier besteht unsere Ladung aus Zucker in Säcken. Ich gehe mit noch drei weiteren Lehrlingen zum Baden und Tauchen an den Strand. Anschließend bummeln wir durch die Stadt. Ein Lehrling möchte unbedingt ein Bild von Che Guevara, dem Freund und Kampfgefährten von Fidel Castro. Ich interessiere mich übrigens auch für die Geschichte über Che Guevara. Zwecks des Bildes fragen wir in der Stadt einen alten Mann. Er nimmt uns mit in eine Armee-Kaserne. Der Kommandante begrüßt



Das Wandgemälde in der Kaserne von Matanzas zeigt Che Guevara

uns sehr freundlich. Wir bekommen Kuchen und Tee. Nach einem Rundgang durch die Kaserne nimmt er ein Bild mit Che Guevara von der Wand und schenkt es uns. Überglücklich kehren wir zurück an Bord.

Am nächsten Tag fahren wir Lehrlinge zum Baden nach Atlantico und Santa Maria. Diese herrlichen Strände liegen dicht bei Havanna. Obwohl die Einheimischen am Bus Schlange stehen, dürfen wir fünf Lehrlinge in den Bus einsteigen. Das nennen wir Gastfreundschaft. Viele Stunden lümmeln wir uns am Strand herum. Von weitem dringt Musik an mein Ohr. Dieses Lied kommt mir sehr bekannt vor. Jetzt höre ich es besser. Guantanamera! Früher haben die Sklaven dieses Lied auf den Zuckerrohrplantagen gesungen.

Viel zu schnell geht unser Strandausflug zu Ende. Braungebrannt kommen wir zurück auf unser Schiff. Bald danach stechen wir in See und treten die Heimreise an.

Die Tage vergehen. Die Decksausbildung sieht Werterhaltung vor. Das heißt für mich und meine Kollegen Rost klopfen, malen, Blöcke scheren und das stehende und laufende Gut labsalben. Danach lernen wir seemännische Handarbeiten, wie Knoten spleißen oder wie genäht wird. Es gibt ständig neue Arbeiten für uns.

Nach einer langen Überfahrt erreichen wir Europa. Unser Hafen heißt Antwerpen in Belgien. Einige Güter werden hier gelöscht und der Rest ist für Rostock. Für uns Lehrlinge wird eine Ausfahrt mit Stadtbesichtigung organisiert.

Als der Anker wieder gelichtet wird, dauert es nicht mehr lange bis Rostock. Hier gibt es eine kurze Liegezeit. Die Güter werden gelöscht und für die nächste Reise wird schon neue Ladung an Bord genommen. Nun fahre ich schnell nach Hause. Nur kurz dauert der Urlaub, dann bin ich wieder im Überseehafen Rostock. Meine zweite Reise steht an. Es ist Dezember 1969. Wir haben einen sehr kalten Winter. Eine neue Reise beginnt. Die Fahrt um Skagen ist nicht möglich, weil die Strecke mit Packeis verbaut ist. Es bleibt uns nichts anderes übrig, wir müssen durch den Nord-Ostsee-Kanal. Das ist für uns junge Bengels ein Erlebnis.



Praktische Ausbildung auf dem Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER

In etwa 14 Tagen erreichen wir Havanna und gehen erst einmal auf Reede. Der Hafen ist voll. An Bord sind die Vorbereitungen für das Weihnachtsfest im vollen Gange. Es ist mein erstes Weihnachten fern der Heimat. Alle hoffen, dass wir es in Havanna verbringen. Doch plötzlich verholen wir an die Pier und binnen drei Tagen, am 24. Dezember, laufen wir in Richtung Matanzas aus.

Dieser Hafen wird am Abend erreicht. Als Ladung nehmen wir Zucker und Rum in Fässern für Rostock. Am Neujahrstag laufen wir aus, Richtung Mexiko – Veracruz.

Alle sind begeistert, dass es nach Mexiko geht. Kapitän Schickedanz verkündet dies auf einer Bordversammlung in seinem typisch ostpreußischen Dialekt und mit Monokel im Auge.

Er meint:

„Jungs, wir fahren nach Mexiko und dass sich keiner die Gieskanne verbiegt!“

Das mit der Gieskanne schnallen wir sofort. In Veracruz angekommen, gibt es gleich einen Dämpfer. Die mexikanischen Behörden weigern sich, uns Lehrlinge an Land zu lassen. Aber mit einigen Flaschen Schnaps wird dies bereinigt und im Laufschrift stürmen wir an Land, ohne die üblichen Landgangsmusterungen wie sie bei Landgängen in Kuba sonst üblich sind. An Land streifen wir durch die Stadt. Leider lässt unser Devisenvorrat keine größeren Einkäufe zu. Während der Liegezeit in Veracruz können wir auch eine Busfahrt nach Mexiko-City unternehmen.

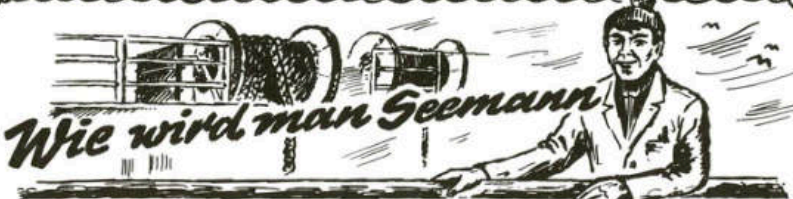
In Veracruz werden 2567 Tonnen Stückgüter entladen. Zum gleichen Zweck versiegeln wir nach Tampico. Dort wiederholt sich der „Landgangs-Trick“ mit dem Schnaps.

Von hier aus treten wir dann die Heimreise an.

Nach einer dritten Kubareise endete mein 1. Lehrjahr auf dem Fracht- und Lehrschiff GE-ORG BÜCHNER. Die nächsten 18 Monate im 2. Lehrjahr wurde das MS NIENBURG mein neues Zuhause.



Auf dem achten Deckshaus



Interessenten sollten sich bereits ab der 8. Klasse an uns wenden. Über unsere Außenstelle wird Wissenswertes über Einstellungs-, Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten vermittelt. Erfahrene Mitarbeiter unseres Betriebes geben sachkundige Informationen. Es genügt, mit uns telefonisch einen geeigneten Gesprächstermin zu vereinbaren. Beachtet die Hinweise in der „Freien Presse“ über unsere Informationsveranstaltungen in den Berufsberatungszentren der Kreise.

VEB Deutfracht/Seereederei Rostock
Zentrales Werbebüro der Handelsflotte und der Seehäfen
Außenstelle Karl-Marx-Stadt
Kurt-Fischer-Str. 52 – PF 938 – Telefon 40906
Karl-Marx-Stadt
9010



Mein kurzes Leben als Matrosenlehrling

Zugegeben: Die präzisen inneren Bilder sind fast bis zur Unkenntlichkeit verblasst. Und die Fotos? Zwei sind es und ich hüte sie seit zwanzig Jahren wie einen Schatz. Dabei ist auf ihnen wahrlich keine Schönheit zu sehen, sondern die schon damals nicht mehr ganz jugendliche MANSFELD. Eine großformatige Luftaufnahme des Schiffes und ein Bild, das von der vereisten Back aus in Richtung Aufbauten fotografiert wurde.

Aha, werden die Kenner jetzt sagen, Typ IX, und dann werden ihnen Geschichten einfallen über die Macken und Vorzüge dieser Schiffe, Anekdoten von spektakulären Reisen und kauzigen Seeleuten. Aber da kann ich leider nicht mitreden. Und vom traurigen Ende der MANSFELD habe ich durch einen kurzen Bildbericht der „Aktuellen Kamera“ am 17. Februar 1986 erfahren. Das ging mir durch Mark und Bein.

Keine inneren Bilder und kaum Fotos, aber immerhin Papier. Ein Prospekt zum Beispiel, „Information über Einstellungsmöglichkeiten bei der Handelsflotte der DDR“. Das war der Anfang und einige Monate später konnte ich den Lehrvertrag unterschreiben. Es war die Ferne, die lockte, und sonst nichts, auch wenn es einiger sozialistischer Phrasen in der Bewerbung bedurft hatte, um zu den Glücklichen zu zählen, die dann ihre Kammer auf der BÜCHNER beziehen konnten.

Es war schon höchst gewöhnungsbedürftig, plötzlich mit „Genosse“ angeredet zu werden, um 23 Uhr in der Kojen liegen zu müssen und in Uniform zum Unterricht zu erscheinen. Aber der Blick aus dem Bulleye ging zum Überseehafen und da wollten wir schließlich hin!

Nach einem Jahr hatten wir es geschafft. Auch hier gab es ein Papier, das daran erinnert, ein Telegramm: *„anreise mit voller ausrüstung am 02.07.0800 uhr einsatz ms mansfeld“*. Es blieb noch Zeit, sich von den Freunden zu verabschieden und die Schiffspositionen in den Zeitungen der letzten Wochen zu studieren. Es waren zwar nicht gerade Fernost oder Südamerika, die mich als künftige Fahrtgebiete erwarteten, dennoch überwog eine unruhige Freude auf das Kommende. Endlich sollte es losgehen!

Monate voller neuer Eindrücke folgten. Unvergessen der Stolz, mit dem man beim ersten Auslaufen Kurs NOK das Winken der Urlauber auf der Warnemünder Mole ignorierte. Dann, im Kanal, gelindes Erschrecken über das erste U-Boot, das man zu Gesicht bekam. Nicht zu vergessen die Tauschgeschäfte mit den Fischern vor Norwegens sagenhaft schöner Küste. Zwei Pützen Schnapsflaschen gegen zwei Pützen Dorsch, den der ansonsten belächelte Politoffizier in einem Fass zu räuchern wusste, mit ausgesprochen köstlichem Ergebnis. Die erste eigenhändig gesteuerte Hafeneinfahrt, schweißnass klebte mir das Hemd am Körper, während es draußen nur wenig über Null war. Ein heilloses Besäufnis mit M. im Murmansk-er Seemannsclub. Als wir an Bord kamen, wollten sie uns schon suchen lassen.

Das Fußballspiel gegen die Besatzung eines russischen Eisbrechers endete nach meiner Erinnerung 11:1, aber nicht für uns. Treff beim Bootsmann in der Kammer. Verzweifelt versuchte er uns Lehrlingen Knoten beizubringen und scheiterte immer wieder, nicht an uns, sondern am „Küstennebel“, den er wie Wasser trank. Hafentage in Danzig, Blumen und Kerzen vor der Lenin-Werft. Wenig später herrschte Kriegsrecht in der Stadt und im Land. Dankbar schlangen die Hafenarbeiter an Deck das vom Koch spendierte Mittagessen herunter.

Die lieben Kollegen, mit denen wir Tagestörn gingen, duschten vor uns extra ausgiebig, bis für uns Stifte nur noch kaltes Wasser übrig war. Bei meiner hochwichtigen Tätigkeit als Filmvorführer in der Mannschaftsmesse kamen die Rufe: „Anhalten – zurück“, wann immer eine DEFA-Nackte zu besichtigen war. Eine halbe Nacht waren wir in Casablanca unter-

wegs, natürlich als Gruppe und mit den noch an Bord erworbenen Dirham von den Händlern für verkaufte Arbeitshemden und Uniformhosen. Ein Schock bei der Rückkehr, ich hatte vergessen das Bulleye zu schließen. Buchstäblich alles war von feinem Staub bedeckt, schließlich luden wir Apatit. Für die nächsten Stunden hatte ich unter M.'s grimmigen Kommentaren schwer zu tun. Auch der Landgangsausweis fand sich bei den erhaltenen Papieren. POLICE DU PORT, auf der Rückseite arabisches Stempelgeschnörkel. Kein Gedanke damals, dass dies die letzte Reise gewesen sein könnte.

Dafür aber ein paar Tage Urlaub, bis wieder ein Telegramm kam. Wie immer keine Ahnung, wohin die Reise geht. Hoffentlich nicht wieder „Kleinpeter“, wie Klaipeda genannt wurde. Man hoffte auf Nordafrika.

Aber es kam anders. Unser Ausbildungsoffizier, Herr B., erwartete mich an der Gangway mit der Mitteilung, ich solle mich in der Berufsschule melden, mehr wisse er nicht. Dass nichts Gutes meiner harrete, lag in der Luft. Einmal noch ging ich in die Kammer und verabschiedete mich von meinem Mitlehrling M. Wenn ich ehrlich bin, dann wusste ich genau, dass ich weder ihn noch die MANSFELD je wieder treffen würde. Wenigstens nicht bis zu jenem Fernsehbericht, wo man sehen konnte, wie der begnadete Fischraucherer und belächelte Politoffizier mit einem Hubschrauber abgeborgten wurde, ehe die arme alte und nun führerlose MANSFELD nahe Leirosa/Portugal strandete.

Auf der Fahrt zum Krischanweg versuchte ich mich in Mutmaßungen über den Grund der Vorladung, freilich ohne Ergebnis. Dort angekommen, eröffneten sie mir in frostiger Atmosphäre, dass ich mein Seefahrtbuch abzugeben hätte, „aus kaderpolitischen Gründen“ wie es hieß und das alles und nichts bedeutete. Ich sei schon der Achte in diesem Lehrjahr. Ich dachte erst, dies sollte ein Trost sein, aber es war blanker Hohn. Zu Hause las ich in meinem Arbeitsvertrag den Satz (und ich lese ihn jetzt wieder): „Der Betrieb verpflichtet sich... nach Vorlage eines gültigen Seefahrtbuches ...“. Aber das konnte ich niemandem mehr vorlegen, das hatten sie mir abgenommen, aus diesen ominösen „kaderpolitischen Gründen“. Erst vierzehn Jahre später fand ich in meiner Stasiakte einen näheren Hinweis – aber noch lange keine Erklärung.

Über ein Papier wäre noch zu berichten. Ein maschinenbeschriebenes Blatt im Format DIN A5, ich muss es eingesteckt haben, als ich mich von M. verabschiedete. Darauf steht: „Berichtsthema Monat Dezember“. *Genosse Oertel, erläutern Sie die Aufgaben und Pflichten eines Matrosen beim An- und Ablegen von Seeschiffen. Gehen Sie speziell auf folgende Punkte ein: Vorbereiten der Manöverstation, Arbeiten mit den Leinen, Bedienen der Verholeinrichtungen, Methoden des Festmachens und Arbeitsschutz.*

Ich hätte diese Aufgabe gern erfüllt. Aber dazu durfte es nicht mehr kommen, leider!

In der Erzschiffahrt bei der DSR

Was bewegt einen Seemann dazu, vom schönen Flottenbereich Afrika zur Spezialschiffahrt zu wechseln? Es können doch eigentlich nur familiäre Gründe sein. Sie waren es auch bei mir. Keine fünfmonatigen Ostafrikareisen nach Schließung des Suezkanals mehr, sondern maximal Sechswochenreisen in der Erzschiffahrt. Die Chance dafür war günstig, nach Absolvierung des Studiums an der Ingenieurschule in Warnemünde. So begann dann im Sommer 1969 mein Dienst als III. Technischer Offizier auf der guten alten RIESA.

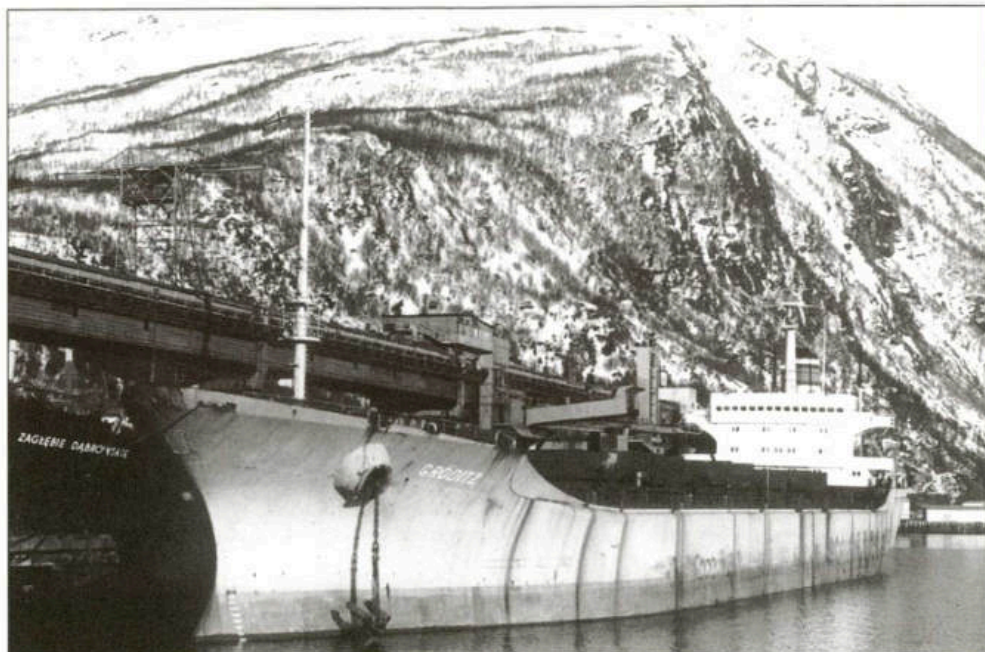
Nonstop Rostock – Rio, auf dem kürzesten Weg von der gemäßigten Zone in die Tropen und das nach einer zweijährigen Pause an Land. Es wurde eine anstrengende Reise. Nicht nur die Maschinenanlage war Neuland für mich, es kam auch die Verantwortung für den gesamten Wachbetrieb dazu und natürlich hatte ich als Wachleiter ein Minikollektiv anzuleiten. Aber am meisten machte mir auf dieser Reise doch die Hitze im Maschinenraum zu schaffen, mit 40 bis 45°C und einer relativen Luftfeuchte bis zu 98 Prozent.

Es gab da einige Tage, an denen ich zu Wachende fast auf allen Vieren die Niedergänge bis zu meinem Deck hinaufgekrochen bin. Und die Freude auf eine erfrischende Dusche konnte ich auch vergessen. Die Brüche war so heiß, dass man sich nicht unter den Strahl stellen konnte. Schließlich stand der Hydrophor ja auch im Maschinenraum. Also 20 Minuten warten, dann 20 Minuten „erfrischen“, und inzwischen hatte der Steuard den Mittagstisch bereits abgeräumt, aber Appetit zeigte sich bei der Hitze sowieso nicht. In dieser Gemütsverfassung kam mir sogar der Gedanke, nach der Rückreise die Seefahrt an den Nagel zu hängen. Aber wie es im Leben halt so ist, als ich in Rio an der Copacabana am schönen Strand lag, waren all die Strapazen vergessen. Und es folgten noch viele, viele Jahre, die ich nicht missen möchte.

In der Erzschiffahrt bei der DSR gab es in der Regel nur einen Ladehafen, von dem es dann wieder Richtung Heimathafen ging. Das bedeutete langer Seetörn und kurze Hafenzeit. Die Dauer des Seetörns war eine bekannte Größe, die Hafenzeit dagegen die Unbekannte. In den großen Erzhäfen wurden bis zu 12 000 Tonnen pro Stunde geladen, so dass man mit dem Ballastlenzen nicht hinterherkam. So sah es in Tubarao/Brasilien und in Narvik/Norwegen aus, also kein Landgang. Bei einer Reise nach Tubarao hatte man fünf Wochen lang eigentlich nur Wasser gesehen. Es gab für den Seemann natürlich auch bessere Häfen, dazu gehörte Rio. Erstens war oft nicht ausreichend Erz vorrätig und zweitens gab es dort eine uralte Schütte. Nicht die Schütte fuhr von Laderaum zu Laderaum, sondern das Schiff musste ständig verholt werden, da eben diese alte Schütte stationär war. Für die Matrosen bedeutete das natürlich eine Mehrbela-

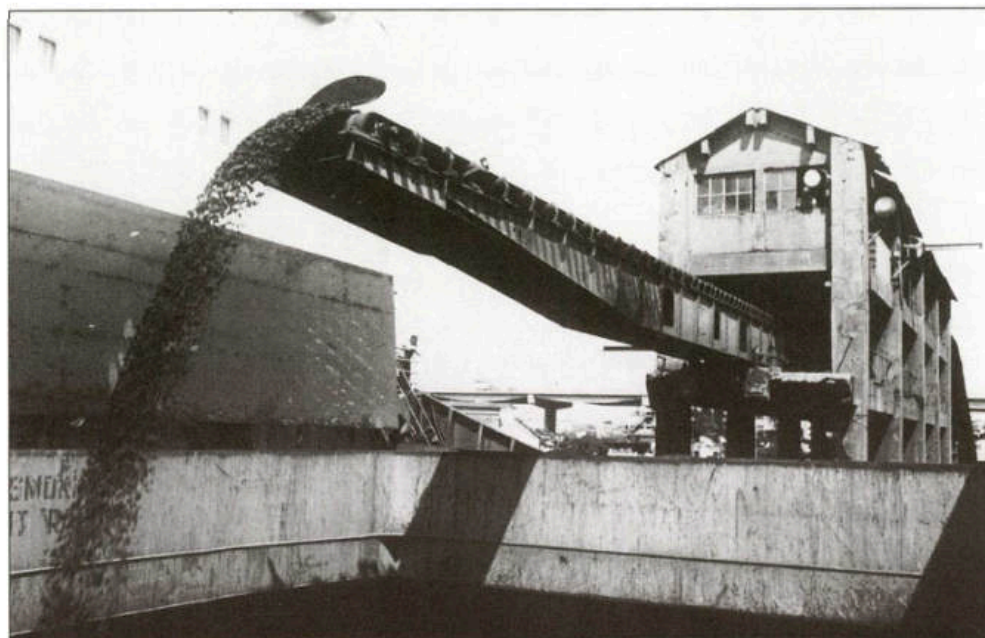


MS GRÖDITZ – Auslassventil wechseln



MS GRÖDITZ – An der Erzschütte in Narvik

stung, für uns von der Maschine ausreichend Landgang. Die Matrosen kamen aber auch nicht zu kurz, denn die Zeiten auf der Innenreedee beliefen sich oft auf ein bis zwei Wochen und Rio war wirklich eine Reise wert. Zu jeder Hafenzeit konnte man immer wieder Neues entdecken.



Die alte Schütte von Rio

Angenehm waren natürlich die kurzen Reisen innerhalb des Kontinents. Eine Narvik-Reise dauerte eine Woche, die nach Lulea im nördlichen Schweden etwa die gleiche Zeit. Meine kürzeste Reise dauerte drei Tage, Oxelösund, südlich von Stockholm und zurück. Darauf folgten dann 14 Tage Warnemünde-Reede. Die Hälfte der Besatzung fuhr nach Hause, der Rest konnte sich die Reedezeit während des Sommermonats damals noch recht abwechslungsreich gestalten. Segeln mit dem Arbeitsboot, Schwimmen um das Schiff herum und gelegentliche Fahrten mit dem Rettungsboot in den Alten Strom waren an der Tagesordnung.

Auch Reisen in den Hohen Norden nach Murmansk waren nicht zu verachten. Sie dauerten zwei Wochen, man konnte mit seiner umgetauschten DDR-Mark einkaufen und damit waren auch Gaststättenbesuche an der Tagesordnung. Die Deutsch-Sowjetische Freundschaft haben wir fast immer nach unseren Regeln gestaltet und kamen damit auch ganz gut an. Es war nur gewohnungsbedürftig, wenn man während der Sommermonate um 23 Uhr am helllichten Tag in den Lokalen das Feld räumen musste. An solchen Tagen auf See schmeckte bei den langen Abenden, der von den norwegischen Kuttern übernommene frisch geräucherter Fisch besonders gut.

Ja, was war denn aber nun mit den vielen Seetagen, wenn es über den Großen Teich ging? So mancher Nautiker war froh, wenn der Englische Kanal hinter ihm lag und endlich ein geregeltes Leben begann. Für die Matrosen bzw. die Komplexbrigade begannen die nie enden wollenden Entrostungs- und Konservierungsarbeiten. Aber gearbeitet wurde ja schließlich auf allen Schiffen, da spielte der Flottenbereich keine Rolle. Fakt war aber auch eines: Die meisten Kolben wurden während der Reise nicht im Flottenbereich Spezial gezogen. Das war bei der kurzen Hafenliegezeit in dem einzigen Ladehafen auch kaum möglich. Diese Arbeiten erledigte dann in Rostock die DSR-Werkstatt. Wichtig war für den I. Technischen Offizier, seine Hauptmaschine so gut zu kennen, dass er ohne Probleme vom Hafen A zum Hafen B kam und natürlich auch zurück.

Ich kann mich nicht entsinnen, während meiner zehnjährigen Tätigkeit als I. Technischer Offizier unterwegs einen Kolben gezogen zu haben. Dazu muss ich allerdings auch sagen, dass ich im Ladehafen durch

die Maschine gekrochen bin, um jeden Kolbenring und Spülluftschlitz in Augenschein zu nehmen. Oft sah ich schwärzer aus als meine Assis.

Und was machte der Seemann mit der vielen Freizeit bei dem langen Seetörn? Das Feierabendbier konnte doch nicht bis zum Schlafengehen ausgedehnt werden, dann wären wir alle zu Alkoholikern geworden. Also mussten sich die Schiffsleitung und alle an Bord tätigen Organisationen etwas einfallen lassen. Alle Bord- und Sportfeste, Geburtstagsfeiern und Zwangsverlobungen überbrückten nur einen Teil der freien Zeit. Es war also auch jeder selbst gefragt, seine Freizeit so sinnvoll zu gestalten, dass die lange Seezeit nicht zu einer



MS RIESA (1) Fischübernahme an der norwegischen Küste

psychischen Belastung wurde. Und dazu hatte man auf den großen Massengutschiffen viele Möglichkeiten. Während meiner Fahrzeit auf den Schiffen GRÖDITZ und GÖRLITZ waren die Getreideladeräume immer leer. Fast jeden Tag nach der Arbeit haben wir uns am Netz beim Volleyballspiel ausgetobt. Wir führten regelmäßig Turniere durch und bekamen auch problemlos drei Mannschaften zusammen. Um solch einen Raum von der Größe einer

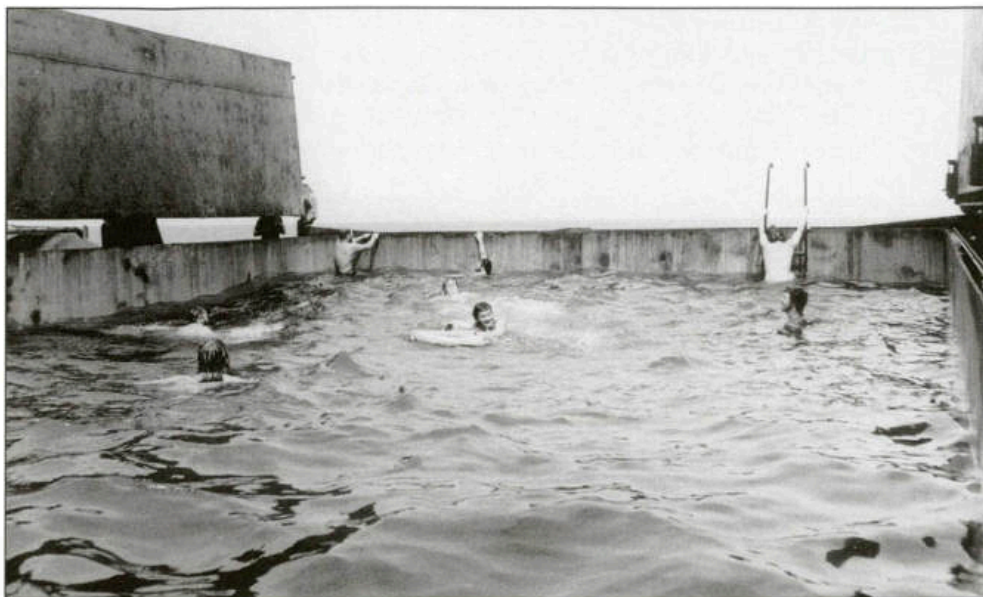


MS GÖRLITZ – Volleyball im Laderaum 6

Turnhalle hätten uns so manche Freizeitsportler an Land beneidet. Aber auch die Jogging-Sportler kamen zu ihrem Recht. Eine Runde um die Luken eins bis neun betrug schlappe 300 Meter. Oft sahen wir unseren Kapitän mit seinem I. Offizier die Runden drehen. Ob sie diese sportliche Betätigung gleich mit einer Arbeitsbesprechung verbunden haben, lässt sich schlecht sagen. Ein Tischtennis- und Kraftsportraum gehörten bei der Schiffsgröße natürlich zum Standard. So mancher Schweißtropfen wurde auch hier gelassen. Die Attraktion während der Ballastreife war aber unser Swimmingpool. Das war der Laderaum 3. Er diente als zusätzlicher Ballasttank und wurde während der Ausreise in der Nordsee zur besseren Stabilität des Schiffes geflutet. Mit dem Eintritt in die Tropen bot sich uns eine herrliche Erfrischung in relativ kühlem und salzarmem Seewasser. Die dazu notwendigen Sicherheitsvorkehrungen wurden natürlich getroffen.

Neben der sportlichen Betätigung gab es auch viele andere Möglichkeiten einer sinnvollen Freizeitgestaltung. In dem Buch „*Bordleben auf Rostocker Handelsschiffen*“ von Wolfgang Steusloff wird viel über dieses Thema berichtet. Für mich als Fotoamateur gab es vielfältige Möglichkeiten. Auf jedem Schiff gab es ein Fotolabor und wo es sich im Dornröschenschlaf befand, wurde es von mir kräftig wachgerüttelt. Die Reederei war sehr großzügig, was die Bereitstellung von Fotomaterialien und Ausrüstungsgegenständen betraf.

Oft habe ich jeden bereitschaftsfreien Abend im Labor verbracht und mich natürlich mit vielen Fotos und Fotomappen am Kulturwettbewerb der Reederei beteiligt. Es ist mir so gelungen, viele meiner Kollegen an Bord für das schöne Hobby Fotografie zu interessieren. Aber auch in der Zimmermannswerkstatt fand man ein breites Betätigungsfeld. Holz war



MS GÖRLITZ – Swimmingpool im Laderaum 3

ausreichend vorhanden und in den russischen Häfen kaufte man preiswert holzverarbeitende Maschinen ein. Dadurch konnte ich meine Fotos gleich in einem passenden Rahmen an Bord präsentieren. So manches Geschenk für feierliche Anlässe wurde hier gebastelt.

So, und was war nun so schlecht an der Spezialschiffahrt? Die Erzfahrt war nur ein Teil dieses Flottenbereiches. Die Tankschiffahrt war nicht so attraktiv, denn die Ladehäfen waren meist von den Zentren der Hafenstädte weit entfernt. Aber auch die Kühlschiffahrt gehörte zu diesem Flottenbereich und ich muss sagen, dort habe ich die schönste Zeit während meiner Bordtätigkeit verbracht.

Aber spielte es wirklich eine so große Rolle, wo man fuhr? Entscheidend war doch, was jeder selbst daraus gemacht hat. Denn eines faszinierte uns doch alle, das Meer in seiner unendlichen Weite und die Lust darauf, die große weite Welt für uns zu entdecken.



MS GRÖDITZ vor Narvik – Reede

Aus dem Crew-Archiv



An Bord von MS THEODOR FONTANE 1971/72



Besatzung des MS FRANZ STENZER



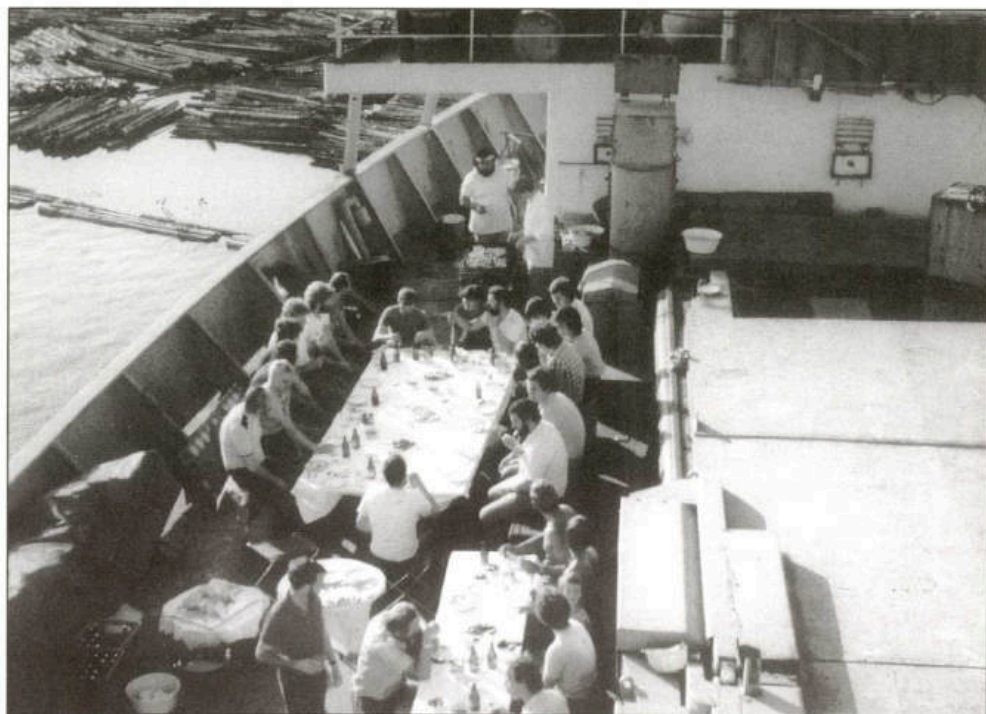
Maschinencrew des MS ERNST SCHNELLER 1975



Die Maschinengang von MS LEIPZIG (2) 1984



Komplette Besatzung des MS HALLE (2) 1980



Grillparty auf MS ROSTOCK (2) 1985 in Archangelsk

Die Verlobungsfeier

1978 erlebte ich auf der FRIEDEN deren letzte Reise unter DSR-Flagge. Das Schiff hatte in all den vorangegangenen Jahren seine Schuldigkeit getan und sollte nun in China außer Dienst gestellt werden. Mittlerweile hatte doch der Zahn der Zeit an diesem „Pott“ genagt. Neue und modernere Hochseefrachter waren zur Verstärkung der DDR-Handelsflotte vorgesehen.

Da es sich um ein noch konventionelles Wachschiff handelte, hatten immer ein paar Crew-Mitglieder frei. Das heißt, die Wachgänger hatten auf See vier Stunden Dienst zu tun und anschließend acht Stunden Freizeit. Dieses Wachsystem war auf der Brücke und in der Maschine gleich. Nur während der Hafenzeit gab es Veränderungen.

Die Besatzung kannte sich schon längere Zeit und war an ein geregeltes Freizeitverhalten an Bord gewöhnt. Eine bisher zur Standard-Ausrüstung gehörende „Kulturlast“ mit Büchern, Filmen, Spielen, Sportgeräten, Fotolabor u.a. ermöglichte dies auch und bot dabei die nötige Unterhaltung.

Da wir aber das Schiff auf seiner „letzten Reise“ im Auftrage der Reederei begleiteten, waren wir mit solchen kulturellen Gütern leider sehr bescheiden ausgerüstet.

Um nun etwas Abwechslung in die Eintönigkeit der Seereise zu bringen, suchte man immer wieder nach neuen Anlässen zum Feiern. So kam eines Tages der „Professor“ auf die glorreiche Idee eine Verlobung an Bord zu veranstalten.

Das dazu erforderliche Paar hatte er ganz schnell ausfindig gemacht. Da die junge Frau für alle Scherze zu haben war, erklärte sie sich sofort einverstanden. Der Bräutigam wehrte und zierte sich erst noch einige Zeit und musste dann schließlich zu seinem Glück gezwungen werden. Nach seinem Einverständnis beteiligte er sich aber aktiv an den Vorbereitungen. Der „Professor“ war allerdings im Vorfeld schon sehr rührig und bearbeitete beide vorgesehenen Partner zu unterschiedlichen Zeiten und Gelegenheiten. Hier legte er die Saat, die wir dann alle später ernten sollten.

Der Storekeeper, unser Handwerker an Bord, nahm an den Fingern Maß und fertigte ein paar wunderschöne Ringe aus Messing an. Die Verlobungsfeier konnte somit planmäßig steigen. Als Termin war die Zeit zwischen dem Verlassen des vietnamesischen Hafens Haiphong und der Ankunft im Zielhafen Shanghai in China vorgesehen.

Da fiel aber plötzlich das Radargerät aus und wir liefen zunächst noch Hongkong zwecks Reparatur an. Schließlich wollten wir den neuen Eigentümern ein intaktes Schiff übergeben. Die Reparaturzeit ermöglichte uns Landgang und damit war erst einmal für Abwechslung gesorgt.

Auch der „Bräutigam“ nutzte die Gelegenheit und brachte noch einige auserlesene Alkoholika mit. Darüber hinaus mussten logischerweise auch die Restbestände der Transitlast vernichtet werden.

Nach dem Ablaufen von der Reede Hongkong startete dann ein zünftiges Bordfest, auf dessen Höhepunkt die Verlobung bekannt gegeben werden sollte. Wir hatten unter der Mannschaft auch einen kleinen Zeichenkünstler, der für diesen Vorgang extra eine Verlobungs-urkunde entwarf.

Das Paar schaute sich zuerst etwas betroffen und verhalten an. Aber das gab sich im Verlaufe der nächsten Stunden.

In Shanghai verließen wir alle das Schiff und zogen in ein Hotel. Der Kapitän verlas die Namen der zusammenwohnenden Besatzungsmitglieder. Nur zwei wurden immer noch nicht aufgerufen - das Verlobungspaar. Sie bekamen zusammen ein Zimmer.

An Bord, 7.8.78

ERINNERUNGS URKUNDE

ZUR VERLOBUNG

Auf Beschluß von Neptun, dem Beherr-
scher der sieben Meere, seid Ihr dazu
verdammt, Eure Hühnerringe für die Ewig-
keit an die Flossen zu legen.

Laßt Euch auf den Wellen der schäumenden
Fischliebe tragen, bis das Kreuz des Südens
Euch zum Untergang auf dem
Meeresgrunde verurteilt.

Schwimmt dahin
in die Welt der Unsterblichen

Fischlaichbaby



Seetangwüster

Wasserschildkröte

Kunst-Reparatur

NEPTUN

Der weibliche Part hatte diese Geschichte eigentlich schon als beendet angesehen und konnte sich mit den nachfolgenden Dingen erst zögernd anfreunden. Aber die junge Frau hielt allen Widrigkeiten zum Trotz stand und konnte später einen guten Ehemann ihr Eigen nennen. Denn aus Spaß wurde Ernst. Der „Verlobung“ folgte die Hochzeit. Aus der glückli-



chen Ehe gingen zwei Mädchen hervor. Die feste Verbindung besteht noch heute und beide Partner bewahren tolle Erinnerungen an die schöne Fahrenszeit bei der DSR.

MEDICO – Nothafen Halifax

Unser Schiff MS MEISSEN befand sich mit einer Ladung von 20 240 Tonnen Gerste auf einer Reise von Montreal nach Rostock.

In der Nacht vom 30.5.1983 erkrankte plötzlich ein Vollmatrose an einer, wie wir erst später erfuhren, Gallenblasenentzündung. Die Schiffsleitung entschloss sich nach eingehender Beratung mit dem II. Nautischen Offizier angesichts der langen Nordatlantik-Überfahrt ärztliche Beratung einzuholen, zumal nach der Behandlung des Patienten durch den II. Nautischen Offizier wenig Linderung eintrat und die Schmerzen nach kurzer Zeit wieder auftraten. Am 1.6.1983 um 14.58 UTC (Weltzeit) wurde dem Arzt die Dringlichkeit von der Funkstelle mit einem MEDICO-Gespräch über Rügen-Radio angemeldet.

Um 15.12 Uhr UTC bekamen wir dann mit dem Funkarzt, Oberarzt Dr. Berlin von der Universität Rostock, Verbindung. Auf Grund der Symptome beim Patienten, die vom II. Nautischen Offizier klar und sachlich vorgetragen wurden, konnte der Arzt eine ziemlich exakte Ferndiagnose stellen.

Mit dem Hinweis, dass alle von uns erkannten und genannten Symptome auf akute Cholesystitis (Gallenblasenentzündung) hindeuten und immer eine Gefahr für den Erkrankten bestehe, empfahl der Funkarzt dem Kapitän, Kurs auf den nächsten Hafen als Nothafen zu nehmen.

Daraufhin wurden alle Vorbereitungen getroffen, den Hafen Halifax/Kanada, den wir in etwa 20 Stunden erreichen konnten, anzulaufen.

Anschließend stellte ich sofort eine Funkverbindung mit der Küstenfunkstelle Halifax-Radio her. Die Maklerei „Marship“ Montreal wurde über den Krankheitsfall an Bord informiert und gebeten, bei Einlaufen Halifax am 2.6.1983 gegen 5 Uhr Ortszeit einen Internisten für eine sofortige Untersuchung des Patienten bereitzustellen. ECAREG/Kanada (Eastern Canadian Traffic System), das den gesamten Schiffsverkehr in kanadischen Hoheitsgewässern leitet und kontrolliert, benachrichtigten wir über unsere Kursabweichung. Mit der Küstenfunkstelle Halifax-Radio bestand bis zum Einlaufen in den Hafen eine vereinbarte Dauerwache auf 500 kHz, um somit schnell Probleme zwischen Land und Schiff klären zu können.

Am 2.6.1983 gegen 5 Uhr Ortszeit erreichten wir Halifax und gingen auf Innenreede vor Anker. Der Patient wurde nach einigen Formalitäten sofort an Land gebracht und ins Hospital eingeliefert. Noch am selben Tag verließen wir den Hafen in Richtung Rostock. Am 4.6.1983 erhielten wir ein Telegramm des Maklers, dass der Erkrankte noch am gleichen Tag operiert worden sei. Die Operation sei gut verlaufen und der Patient könne in etwa sieben Tagen die Heimreise nach Rostock antreten.

Die Ferndiagnose des Funkarztes hatte sich bestätigt. Der Patient wurde an der Gallenblase operiert. Die Schiffsleitung bedankte sich noch einmal schriftlich bei allen Beteiligten, bei Rügen-Radio, dem Funkarzt und Halifax-Radio für die schnelle Hilfe.

Mittelmeerreise mit MS FREYBURG 1973

Auf der Heimreise von Fernost hatten wir als letzten Löschhafen Hamburg, weil der geplante Hafentörn in Rostock für die kommende Koreareise nur sechs Tage betragen sollte. Während des Freitörns erhielten wir ein Telegramm der Reederei mit folgendem eigenartigem Wortlaut:

„ – dienstantritt unbedingt am 17.10.73 früh – seerederei“.

Wir setzten uns in den Zug und fuhren nach Rostock. Dort musste ich noch zur Seetauglichkeitsuntersuchung. Nach erfolgreicher Untersuchung ging ich an der 2 km langen Pier zu unserem Schiff. Von jedem Hafenlieger sprach mich ein bekanntes Gesicht an und fragte nach unserem Reiseziel. Von der bevorstehenden Reise machte jeder eine andere Prognose. Ich sagte nur: „Wir fahren nach Korea!“, denn ich wusste es nicht besser – aber die anderen – es war alles streng geheim. Als ich an Bord kam, wurden mein Personalausweis und mein Seefahrtsbuch eingezogen und Landgangssperre ausgesprochen. Keiner von der Besatzung wusste so richtig, was los war, natürlich außer der *Kombüse*. Unserem Bäcker war es zum Beispiel unverständlich, dass die Reederei mich auf diese Reise mitnahm. Mein Sohn wurde gerade ein Jahr alt.

Nachts verholten wir an die Warnowpier. Dort wurden im Schutze der Dunkelheit die Luken voll Panzer und die Süßöltanks voll scharfer Munition beladen. Das hat mir im Nachhinein die Decksgang erzählt, die Wirtschaft schläft ja bekanntlich nachts. Am nächsten Morgen hielten zwei Busse vor unserem Schiff, aus denen stiegen männliche Personen jeden Alters in nagelneuen DSR-Uniformen (ohne Dienstrangabzeichen) und neuen Seesäcken aus. Diese etwa 80 Personen wurden in jeder freien Kojе an Bord untergebracht. Sogar auf der Backskiste vom Kapitän durfte einer schlafen. In der Mannschaftsmesse wurde in drei Durchgängen und in der O-Messe in zwei Durchgängen gegessen. In die Pantry erhielten wir zwei Mann Verstärkung, auch die *Kombüse* wurde unterstützt.

Nach den ersten gemeinsamen Stunden wussten wir, dass wir eine „Panzertruppe“ mit 18 und 19-jährigen Bengels mit ihrem Spieß und einige höher gestellte Chargen vom MdI und MfS an Bord hatten.

Nachdem wir Ost- und Nordsee sowie den Englischen Kanal gut überstanden hatten, bekamen wir in der Biskaya voll einen ab. Die Nichtseefahrer waren seekrank, die Panzer machten sich in der Luke selbstständig ... usw. usw. Zum ersten Frühstücksdurchgang hat es uns alle Backs abgeräumt. Kaffee, Zucker, Milch, Ketchup und Senf schwammen vereint mit dem Geschirr in der Messe von einem Ende zum anderen.

Nach vier Jahren Fahrenszeit passierte ich zum ersten Mal Gibraltar. Kurz hinter der Meerenge trafen wir unser Geleitschiff MS RADEBERG. Welch ein Witz – das kleinere Boot als Geleit.

Als einziges Besatzungsmitglied durfte ich in meiner schicken Arbeitskleidung (hochmoderne Dederon-Kittelschürze) in Höhe der VII. US-Flotte mit dem Fernglas in der Steuerbordbrückennock stehen. Alle anderen waren außer Sicht in den Aufbauten.

Bald war unser Zielhafen Tarous in Syrien erreicht. Während der Löscharbeiten besuchten uns noch einige hochkarätige Gäste, wie z.B. der Militärattache (täglich). Die Hafenliegezeit haben wir auch zu einem Landgang genutzt und uns für 50 harte Mark der DDR schicke Hosen gekauft. Die Händler dachten es wäre Westgeld. Zu unserem Glück war die Hafenliegezeit nur kurz.

Während der 12-tägigen Reise hatten wir trotz allem noch einige Anlässe, wie z.B. Geburtstage, zum Feiern gefunden. Ich erinnere mich, dass rund 20 Personen in einer Matrosen-

kammer Platz fanden, der Rest saß auf den typischen Klapphockern bis in den Gang hinaus. Beim Abschied kamen unseren jungen Genossen die Tränen, die Bengels wussten ja nicht, ob sie in einen Einsatz mussten. Wir haben beim Ablegen schnell unsere Tischdecken (Bettlaken) in die Hände genommen und noch lange gewunken. Die Kombüse hat auf dieser Reise Einiges an Plus gemacht, aus Platzgründen wurde einiger Proviant aus den grünen Kisten an Bord gelassen.

Leerschiff ging es durch die Straße von Messina, durchs Mittelmeer Richtung Klaipeda zum Laden. Mit dem Bestimmungsort Klaipeda ging es diesmal um Skagen herum durch den Öresund in die Ostsee. Von Kopenhagen haben wir wegen Schlechtwetter nichts gesehen. Vom Sund bis Klaipeda hatten wir mit dem leeren Schiff noch einen schönen Sturm abgeritten. Wegen ihm dauerte abschließend auch das Anlegemanöver in Klaipeda ewig. Bei Einlaufen waren weit und breit keine Festmacher zu sehen. Im Hafen hatten wir Windstärke 6, sodass uns in zwölf Stunden zweimal die Vor- und zweimal die Achterspring brachen. Nach fünf Tagen ließ der Sturm endlich nach und wir konnten die Heimreise antreten. In Rostock wurden die Besatzungsmitglieder des MS RADEBERG und des MS FREYBURG für ihre heroischen Leistungen mit der „Verdienstmedaille der NVA in Gold“ ausgezeichnet.



1973 wurden 62 Stück Panzer T 54 AM laut Befehl 2/73 des Ministers für nationale Verteidigung verkauft, Syrien erhielt 1973 von der DDR für 89,3 Mio. DDR-Mark Kampftechnik, Bewaffnung und Ausrüstung.

Mit Schlafwagen für UGANDA RAILWAY nach Mombasa/Kenia

Nach einer ausführlichen Reiseeinweisung durch den Ladungsinspektor Kapitän Zimdarß sollten mit MS RHINSEE als besondere Ladung neun Reisezugwagen (Schlafwagen) für die Staatsbahn UGANDA RAILWAY zum Hafen Mombasa in Kenia (in der Schiene abgesetzt) verladen werden. Laut Ladungsspezifikation von der Befrachtung waren diese 20,16 m lang und je 29 t schwer, also konnten sie nicht längsschiffs an Oberdeck gesetzt werden. Die vorgegebene Ladefreiheit der Oberdecksluken II und III entsprach nur etwa 19 m. Eine Verladung querschiffs wurde geprüft und vorbereitet.

Da die Schiffsbreite von MS RHINSEE nur 17,60 m betrug, musste man auf jeder Seite einen Überhang über die Bordwand von 1,28 m einkalkulieren. Seemännisch gab es dazu keine Einwände. Die Stabilitätskriterien des Schiffes waren ausreichend. Die Einzelheiten für die Ladungssicherung erforderten noch eine Absprache mit dem Hafen.

Am 12.1.1982 um 10.30 Uhr kam der Schwimmkran längsseits und setzte fünf Schlafwagen auf Luke II, sowie vier Wagen auf Luke III.

Das Aufsetzen erfolgte auf 25-cm-Kanthölzern, die Federn wurden abgestützt, Radkeile gesetzt und die Bremsen angezogen. Die Zusammenarbeit mit den Stauern vom Überseehafen Rostock funktionierte reibungslos. Sie hatten sehr gute Erfahrungen für diese Art Verladung. Da die Kanthölzer und die äußeren Räder außerhalb der Lukendeckel standen, mussten die Enden noch mit 10-cm-Kanthölzern abgepalmt werden.

Jeder Wagen wurde mit 16 Laschings (20 mm-Draht), 5 t Spannschrauben und Seilklemmen dreifach gesetzt und damit seemännisch gesichert. Die Fenster erhielten außen einen Blechschutz gegen Seeschlag.

Am 13.1.1982 um 23.51 Uhr legten wir nach der üblichen gründlichen Durchsuchung mit unserer Spezialfracht ab.

Laut Tagebucheintrag waren an Bord: 832,90 t Ladung, 112,40 t Dieselmotorkraftstoff, 638,30 t



Schweröl, 37,00 t Öle, 144,00 t Frischwasser, 23,00 t Technisches Wasser, 815,00 t Ballastwasser und 130,00 t Ausrüstung. Das entsprach Total: 3 732,60 Tonnen.

Der Auslauftiefgang betrug Tgv 16'00" Tga 21'00" Tgm 18'06". Wegen der Überbreite war eine Nord-Ostsee-Kanalpassage nicht möglich. Demzufolge ging es um Skagen. Laut Eisbericht durfte es keine Probleme geben. Aber bei der Insel Anholt musste ein Treibeisfeld durchfahren werden. Sofort waren die Kühlwassereintritte mit Eis zugesetzt und in der Hauptmaschine (D 2) wurden Störungen angezeigt. Nur mit Notkühlung und „langsamer Fahrt zurück“ manövierten wir uns aus der schlechten Lage. Im Kielwasser eines Schleppers konnte dann das Eisfeld passiert werden.

Auf der Überfahrt bis Port Said hatten wir tagelang schlechtes Wetter. Windstärke 8 und Rollbewegungen zwischen 10 und 15 Grad waren normal. Maximal holte das Schiff 25 Grad über. Nach seemännischem Brauch wurden die Laschings täglich vom Bootsmann Müller geprüft und nachgespannt. Die Rollzeiten lagen bei Abgang um 18 Sekunden und bei Ankunft gemessen bei 26 Sekunden.

Am 26.1.1982 um 3.20 Uhr kam es an der Tn Fairway Port Said zum Ankern. Um 10 Uhr hieß es wieder „Anker auf“ zwecks Verholen an die Festmachertonnen. Nach der Klarierung durch die Suezkanalbehörden und Übernahme des Elektrikers und der Boote ging es um 23.06 Uhr als Nummer 2 in den Kanal und zwar hektisch wie immer.

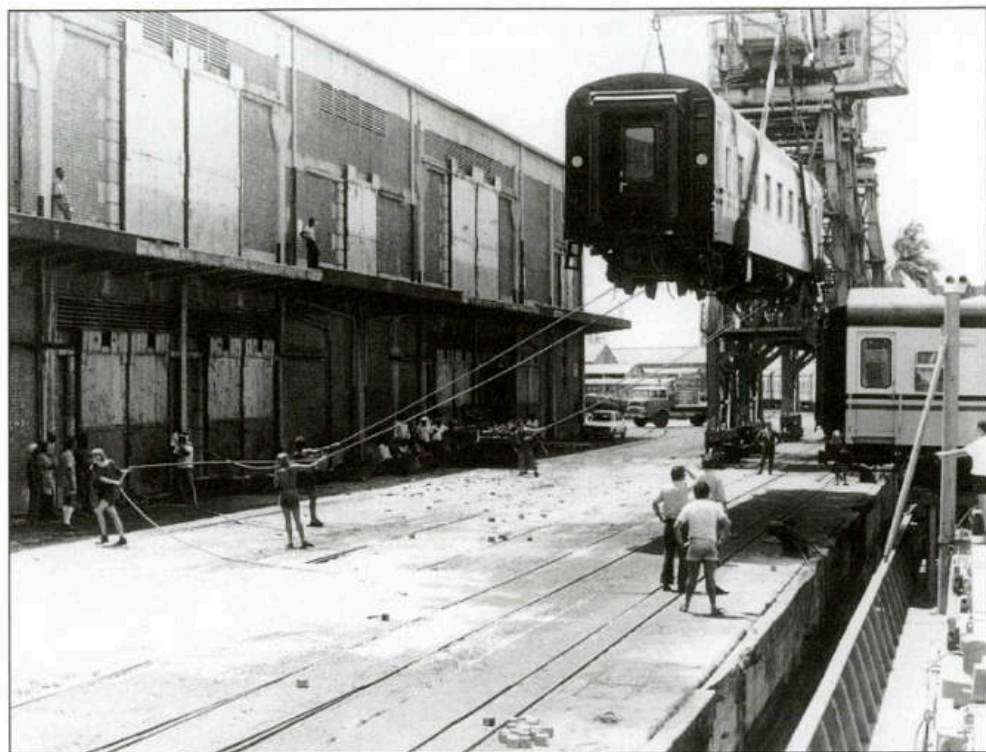
Am 27.1.1982 um 5.43 Uhr wurde im Großen Bittersee geankert. Schließlich musste der entgegenkommende Konvoi vorbei. Gegen Mittag gingen wir als Nummer 8 in die zweite Hälfte. Vor uns liefen jetzt die größeren und auch schnelleren Schiffe. Um 17 Uhr war alles geschafft, die normale Seefahrt begann.

Die weitere Reise durch das stark befahrene Seegebiet des Golf von Suez ging in die Nacht hinein. Die vielen Bohrinseln und Anlagen fackelten ihr Gas ab, alles war rot und hell, einfach beeindruckend.

Die Reede Mombasa erreichten wir am 04.02.1982 um 15.30 Uhr. Wegen Hafenüberfüllung war das Anlegen für den 09.02.1982 geplant. In der Zwischenzeit wurden 450 t Schweröl gebunkert und die notwendigen Vorbereitungen zum Löschen der Schlafwagen durchgeführt. Alle freien Oberflächen in den Tanks wurden auf ein Minimum gebracht. Das gebunkerte Schweröl diente zur besseren Stabilität. Sehr genau erfolgte die Überprüfung des „Löschgeschirrs“. Alle Trimmtanks mussten einen Test bestehen. Letztlich stand noch die ausführliche Einweisung der Besatzung an. Auch für den Koch Reckert gab es eine Sondereinweisung. Ein Besichtiger unserer Agentur nahm die Schlafwagen unter Kontrolle und fand keine Mängel.

Am schönsten Liegeplatz mit der Nummer 1 machten wir am 09.02.1982 um 15.20 Uhr endgültig fest. Die Einklarierung durch die Behörden erfolgte sachlich, es gab keine Besonderheiten. Wie immer gab es Landgangskarten, welche in diesem schönen Hafen auch mit interessantem Nachtleben rege gebraucht wurden. Laut Bestimmung, wie in allen Häfen mit britischer Tradition, gab es





für die Mannschaft keine Spirituosen, auch alkoholhaltige Rasierwässer kamen unter Verschluss. Insgesamt wurden jedem acht Flaschen Bier zugestanden.

Wegen der guten Vorbereitung, konnte der erste Wagen von Luke III noch bis 18.20 Uhr gelöscht werden. Erschwerend war, dass das Lagerhaus zu dicht stand und der Wagen nicht ausgefedelt werden konnte. Nach Umbau des Löscheschirrs auf vier Kräne wurde dieser über den Kühlluken eingedreht, dadurch hatte der Zweite dann Platz.

An Luke II war dies nicht möglich, da die Wagen zu dicht standen. Deshalb mußte der erste Wagen nach Aufkürzen der Stroppen über die anderen Wagen gehoben und dann in Längsschiffsrichtung gedreht werden. Alle Wagen wurden mit Unterstützung der gesamten Besatzung in einem ordentlichen Zustand gelöscht und übergeben. Ein Ingenieur der UGANDA RAILWAY überwachte das Löschen, redete klug, hatte aber keine Beanstandungen.

Folgende Handlungen unterstützten den ordentlichen Löschvorgang:

- Nach dem Einsetzen der Wagen in die Gleise wurde mit den Trimm tanks ein ruhiges Aufrichten des Schiffes erwirkt. Da die Krane und Bühnen mit Zahnrädern gedreht wurden, gab es starke Ruckbewegungen, welche die Wagen immer wieder aus den Gleisen hoben.
- Freie Oberflächen in den Tanks wurden vermieden
- Es kam zur Ablage aller nicht genutzten Kranausleger
- Wegen der starken Schlagseite beim Einsetzen verblieben je Wagen 10 Laschings fest.
- Das Schiff wurde auf ebenen Kiel gelegt
- Die Töpfe des Kochs und lose Gegenstände der Ausrüstung bekamen eine Sicherung
- Das Kommando hatte nur der Chieftain, jeder wusste, was er laut Einweisung zu tun hatte.

Als Abschluss stand im Reisebericht, dass sich die Transporttechnologie bewährt hatte, eine gewissenhafte Vorbereitung erfolgte und eine organisatorisch durchdachte Einweisung aller Mitarbeiter ausschlaggebend war. Mit dem Auf- und Umbau des Ladegeschirrs von Luke III zu Luke II wurden insgesamt nur 9,5 Stunden benötigt. In die Löscharbeiten war die gesamte Besatzung einschließlich der technischen Offiziere und Assistenten einbezogen. Nach Freigabe der Gelenke und Federn sowie dem Lösen der Bremsen konnten die Schlafwagen dem Eigner ohne Beschädigung übergeben werden.

Bei diesem Transportauftrag zahlte sich eine gut ausgebildete und motivierte Besatzung aus. Auch der PO übernahm freiwillig die Gangwaywache.

Am 10.2.1982 lief das Schiff wieder aus. Nächster Löschhafen war Beira in Mocambique. Vom 15.2. – 22.2.1982 wurden dort 1500 t Stückgut gelöscht.

Die Rückreise erfolgte in Ballast und bei einer normalen Überfahrt erreichten wir am 18.3.1982 wieder unseren Heimathafen Rostock.

„Congratulation that You are newborn“

Freitag, 20. Mai 1994: An Bord von MS INFINITY ex „AKEN“.

Wir kannten uns, denn schon mehrmals hatten wir zusammen die Einklarierung in Chittagong gemacht. Ich bemerkte, dass in den Augen, in der Mimik und Gestik der Beamten der Immigration bei dieser ungewöhnlichen Art der Begrüßung an Bord zur Klarierung eines Schiffes so etwas wie Anteilnahme und Bewunderung zu entnehmen war. Für die Behörden war unsere Ankunft für den 2. Mai avisiert und so wussten sie, dass wir einen Wirbelsturm passiert hatten, d.h. sie kannten unsere Geschichte. Als Bewohner eines Landes, dass wie wenige andere von Wirbelstürmen, Sturmfluten und Überschwemmungen gebeutelt ist, brachten sie großes Verständnis für unsere Situation auf und meinten, es sei eigentlich ein Wunder, uns lebend wiederzusehen, daher

„Gratulation, dass sie neu geboren wurden.“

Dann gingen wir mit der Flut der ausgefüllten Klarierungsformulare und -listen zur Tagesordnung über...

Mittwoch, 27. April 1994:

Wir verlassen Singapore um 8.10 Uhr Bordzeit (BZ) zur – ja, wievielten Reise eigentlich – mit dem Ziel Chittagong/Bangladesh, im Shuttledienst zwischen diesen Häfen. Fast vergessen war die Hudelei auf der vorigen Reise mit der defekten Winde und den damit verbundenen Problemen, 20 Tonnen schwere Container zu löschen.

Eine neue Reise bringt alte und neue Probleme!

Wir befahren die Malaccastraße (berüchtigtes Piratenseegebiet), d.h. aufgrund der eskalierenden Piratenüberfälle wird das Schiff mit allen verfügbaren Lampen hell ausgeleuchtet, es wird der Verschlusszustand hergestellt, die Besatzung geht Piratenwache an Deck usw.

Der abgesteckte Kurs, die Navigation, die möglichen Arbeiten im und am Schiff während der gut viertägigen Überfahrt – alles wie gehabt. Trotzdem gibt es eine neue Qualität auf der kommenden Reise, es beginnt die Wirbelsturmsaison! Jeder an Bord hatte sich über mögliche Wetterprobleme informiert, denn die Besatzung unter Kapitän Wenzel besteht durchweg aus befahrenen Seeleuten. Überdies beschäftigen sich alle auf der Brücke intensiv mit dem Phänomen Wirbelsturm. Wir haben uns die vorhandenen Wetteratlanten und – handbücher vorgenommen und uns damit ein gutes Grundwissen angeeignet.

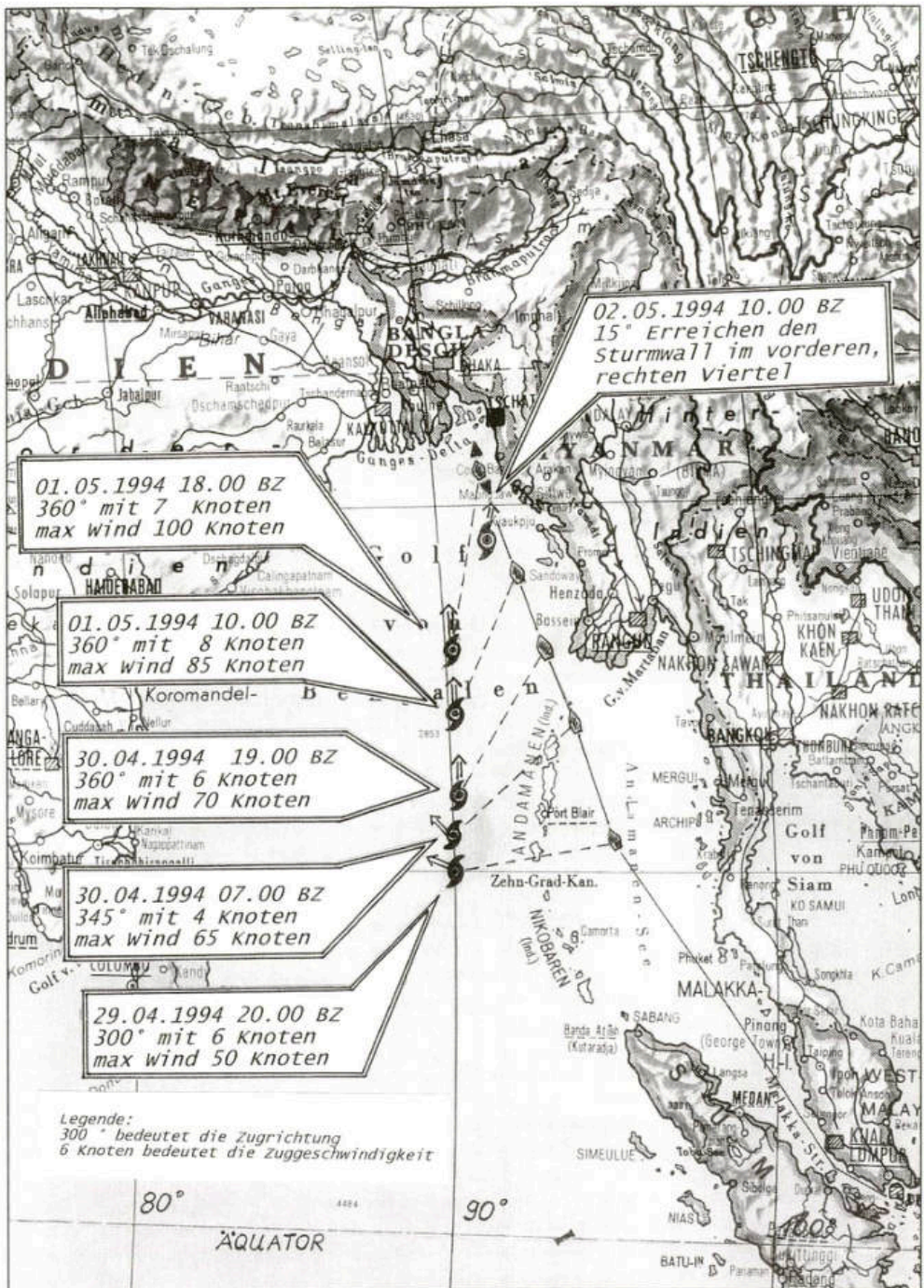
Da die lokalen Wetterinfos doch insgesamt von minderer Qualität, dazu unpünktlich und nicht aktuell waren, wird konsequent auf von Guam ausgestrahlten Großraum-Wx (Wetterbericht, Anm. Red.) inklusive der Fax-Karten zurückgegriffen und das lokale Wetter dann gewissermaßen abgeleitet.

Donnerstag, 28. April 1994:

Es regnet mächtig.

Freitag, 29. April 1994:

Es regnet noch immer mächtig. Um 19.40 BZ empfangen wir eine 36 hrs Prognose, die aber sehr verwaschen ist. Trotzdem ist eine TC (Tropische Cyclone) klar zu erkennen. Bezeichnung: 02B. Seine Position ist: 10°N 90°E, diese Position liegt im Zentrum des Golfes von Bengalen. Die Zugrichtung beträgt 300°. Die Zuggeschwindigkeit etwa 6 Knoten. Maximaler Wind mit 50 Knoten, d.h. etwa Windstärke 9 nach Beaufort (Bft). Die Schiffsposition ist zu diesem Zeitpunkt 11°N 95°E.



Die Mehrzahl der TC hat in ihrer Zugrichtung die Form eines Bumerangs mit der Öffnung nach Osten, d.h. die Wirbelstürme treffen im Norden bzw. Nord-Nordosten des Golfes auf Land. Die Schiffsleitung geht davon aus, dass die Zuggeschwindigkeit nur gering zunimmt, so dass sich die Entfernung zum Schiff vergrößern wird und das Auftreffen auf Land westlich von Chittagong sein könnte. Schiffskurs und -geschwindigkeit werden beibehalten.

Samstag, 30. April 1994:

Die Fax-Karte um 1.10 BZ enthält folgende Fakten: Position 02B: 11°N 90.2°E. Zugrichtung: Etwas rechtsdrehend auf 345°. Zuggeschwindigkeit: Abgenommen auf 4 Knoten. Maximale Windgeschwindigkeit: Zugenommen auf 65 Knoten (Stärke 12 Bft).

Weitere 18 Stunden später: Position 02B: 12,5°N 90.3E. Zugrichtung: Rechtsdrehend auf 360°. Zuggeschwindigkeit: Zunahme auf 6 Knoten. Maximale Windgeschwindigkeit: Zunahme auf 70 Knoten. Position MS INFINITY, 16°N 93.5°E (ca. 300 sm SW bis W querab).

Der Abend des 30. April ist den angenehmen Dingen des Seefahrerlebens gewidmet, denn wir machen ein Spanferkel nieder...

Sonntag, 1. Mai 1994:

Alle verfügbaren Wetterberichte und -karten werden in guter Qualität empfangen. Die Schiffsleitung ist gut informiert. Um 10 Uhr BZ zeigt das Barometer 1008, der Druck fällt bis 21.00 BZ auf 1006 hps. Auffällig ist, dass die Sonne einen intensiv ausgeprägten Hof hat.

Anlass zur Sorge sind folgende Umstände:

- Die Kurslinie des Schiffes nähert sich zunehmend der des Wirbelsturmes, wenn dieser seinen Nordkurs beibehält. Deshalb bedeutet die höhere Geschwindigkeit zwar momentan eine größer werdende Distanz zum Sturmzentrum, bringt dieses aber in ein Seegebiet, welches bei einer weiteren 02B-Zugrichtung nach Nord- oder Nordost vom Sturm oder seinen Ausläufern berührt werden könnte. Eine risikolose Schiffsposition wäre südlich des Sturmzentrums oder mindestens auf gleicher Breite.
- Es gibt keine Infos, ob der Hafen Chittagong sturmrepventive Maßnahmen eingeleitet hat. Für eine Anfrage auf UKW ist die Entfernung noch zu groß.

Der Sonntag wird dazu genutzt, die Deckscontainer und Ladegeschirre zusätzlich zu latschen bzw. zu verzurren, um für eine mögliche Sturmberührung gerüstet zu sein.

Der WX von 21.00 BZ bestätigt alle bereits bekannten Fakten, auch die bekannte Sturmzugrichtung von 360° – also nordwärts. Jedoch beträgt die maximale Windgeschwindigkeit jetzt bereits 85 Knoten. Wir beobachten südgehende Schiffe, die wahrscheinlich aus dem Hafen ausgelaufen sind. Wir erhalten gegen 21.30 BZ die Info über UKW, dass der Hafen erwartet, vom Sturm berührt zu werden. Alle Schiffe müssen den Hafen verlassen, daher die Schiffsbewegungen. Der Kapitän ordert um 21.05 BZ Gegenkurs. Bei einem mäßigen Wind aus S-SE beginnt das Schiff zu stampfen.

Montag, 2. Mai 1994:

Die Nacht ist sehr dunkel. Es sind keine Wolkenbeobachtungen möglich. Der Wind nimmt rapide zu. Das Barometer beginnt zu fallen. Eine kurze, aber grobe Dünung aus Ost baut sich auf. Das Schiff rollt wenig, stampft aber umso mehr in der gegenlaufenden Dünung. Noch ist das für die Besatzung eine Nacht auf See wie viele andere und kein Grund zur Sorge. Außerdem wird angenommen, dass laut aktuellem WX uns das Sturmzentrum bei seiner Nordrichtung in ausreichendem Abstand passieren wird! Barometerstand um 07.00 BZ: 999 hps. Der Wetterbericht von 09.00 BZ verdeutlicht folgende, nunmehr schlagartig veränderte Situation:

Die Zugrichtung des Wirbelsturms ist weiter rechtsdrehend und nun 15°. Die Zuggeschwindigkeit hat zugenommen und beträgt jetzt 10 Knoten. Maximale Windgeschwindigkeit zunehmend auf 135 Knoten.

(An dieser Stelle sei, um eine Vorstellung von der Windgeschwindigkeit zu erhalten, ein

kleines Rechenexempel gestattet: Wind mit einer Geschwindigkeit von 135 Knoten entspricht rein rechnerisch einer Windstärke von 25 nach Beaufort! Die Beaufortskala endet bekannterweise bei Windstärke 12).

Gemäß dem Bericht hat das Auge des Sturmes einen Durchmesser von 15 sm (ca. 27 km). Barometerstand um 10.00 BZ: 990 hps. Gegen 10.00 BZ hat der Wind aus Ost bereits Sturmstärke 12 Bft erreicht. Die Dünung wird länger. Die Sicht ist gering. Wir rollen zunehmend nach Steuerbord mit mehr als 30°. Es sind keine Schäden an Schiff und Ladung zu bemerken.

Dem Wetterbericht von 11.00 BZ zufolge werden wir mitten durch das Auge des Zyklons fahren. Für weitere Fluchtmanöver fehlen der Seeraum und die Zeit. Wir passieren in den nächsten 90 Minuten den sogenannten Orkanwall im vorderen rechten, dem gefährlichsten Viertel des Sturmes. Hier addieren sich die ohnehin schon hohe Windgeschwindigkeit und die Zuggeschwindigkeit des Sturmes. Das bedeutet eine Zunahme des maximalen Windes um etwa weitere 10 Knoten.

Gegen 11.30 BZ bricht die Hauptsendeantenne (Drahtantenne). Ab etwa 12.00 BZ gibt es keine Sicht mehr. Die Luft ist voll von Wasser und der Wind heult, er dröhnt, er brüllt. Es ist auch in den Innenräumen des Schiffes ein ständiger, ohrenbetäubender Lärm zu hören.



Dieses andauernde, unbeschreibliche Geräusch wird später bei allen Besatzungsmitgliedern zu den nachhaltigsten Erinnerungen an diese Sturmpassage zählen. 12.05 BZ: Der Mast der Reserve-sendeantenne wird aus seiner geschweißten Verankerung gerissen und fällt über Bord. Er wird nie mehr gesehen. Wir erkennen, falls aus unserer Situation ein

Seenotfall wird, haben wir außer UKW keine einsatzklare Funkanlagen zur Verfügung. 12.10 BZ: Die Radarantenne 1 steht. Die Annahme, der über Bord gehende Mast der Reserve-sendeantenne habe die Radarantenne beschädigt, wird sich später nicht bestätigen. 12.30 BZ: Wir verlieren zwei Container.

Gegen 12.45 BZ läßt der Wind nach, die See geht unvermindert hoch, die Wolkendecke reißt auf, d.h. wir erreichen das Auge des Sturmes. 12.59 BZ: Für kurze Zeit scheint die Sonne, dann kehren Sturm und Regen mit verstärkter immenser Wucht zurück. Wir verlieren in kurzer Zeit diverse Container.

Bei einem leeren 40-Fuß-Container mit einem darauf liegenden Spreader, der in der 2. Lage Backbord an Deck gestaut ist, brechen ebenfalls die Twistlocks und zusätzlichen Verzurrungen und der Container beginnt sich aufzurichten! Als er senkrecht steht, hoch wie ein Turm (40 Fuß sind immerhin gut 12 m), dreht er sich um 90° und fällt dann der Länge nach, verursacht wohl durch das ständige starke Rollen nach Steuerbord (Krängungswinkel oft mehr als 40°, maximal 52°) zwischen die an Deck gestauten Container und der Brückenvorkante. Dabei wird das linke Brückenfenster an Backbord eingeschlagen, später ein Weiteres auf der Steuerbordseite. Diverse weitere Schiffseinrichtungen werden beschädigt.

Der hereinpeitschende Sturm vergrößert schnell das Loch im Fenster. Alle Anlagen und Geräte auf der Brücke werden tropfnass. Eine Steckdose und der Grenzwellenwachempfänger brennen ab. Sie werden kompromisslos abgeschlagen.

(Im Nachhinein muss anerkennend festgestellt werden, dass die gesamte Besatzung, die Kollegen im Maschinenleitstand, die vier ausländischen Seeleute, die sich in der O-Messe versammelt hatten, und der Rest der Crew, der sich auf der Brücke befand, eine tadellose Disziplin hielten. Jeder erkannte sofort notwendige Maßnahmen sowie Handlungen und wurde aktiv, beim Abdichten des eingeschlagenen Brückenfensters, beim Abdecken und Schützen von Anlagen, die durch den eindringenden Regensturm nass zu werden drohten. Das alles, wenn die starken Rollbewegungen überhaupt Tätigkeiten erlaubten und man sich nicht beidhändig festhalten musste.

Ich glaube sicher, dass es in diesen Minuten keine Zeit für Ängste und Befürchtungen gab, was wohl in der nächsten Sekunde geschehen könnte. Keiner hatte offensichtlich Probleme mit seinen Nerven und seiner Gemütslage! Grund dafür dürfte vor allem sein, dass es sich bei der Crew wie eingangs erwähnt, um ausschließlich lang befahrene Seeleute handelte, die in einem sich sehr gut untereinander verstehenden Team arbeiteten, das sogenannte Bord- oder Arbeitsklima war also ausgesprochen gut.)

In den vergangenen Stunden fiel das Barometer stetig, aber nicht linear und erreichte um 13.58 BZ mit 915 hps seinen tiefsten Stand. In den folgenden Stunden flaute der Wind merklich ab, aber die See und damit das Rollen bis 52° nach Steuerbord bleiben sehr hoch. Eine Decksbegehung ist durch das starke Rollen noch nicht möglich. Das Deck sieht wie eine Trümmerlandschaft aus. Trotzdem beginnen sofort erste Instandsetzungsarbeiten, der Neuaufbau einer Sendeantenne sowie das Laschen des pendelnden Ladebaumes Nr. 4. Speziell diese Arbeit durch Bootsmann Luck und Matrose Böttiger ist nicht ungefährlich. Gegen Mitternacht lässt die Nervenanspannung bei der Besatzung nach.

Später werden wir erfahren, dass der Sturm in dieser Nacht bei seinem Auftreffen auf Land 500 Todesopfer forderte, 5000 Menschen erlitten Verletzungen und rund 50 000 Menschen wurden obdachlos.

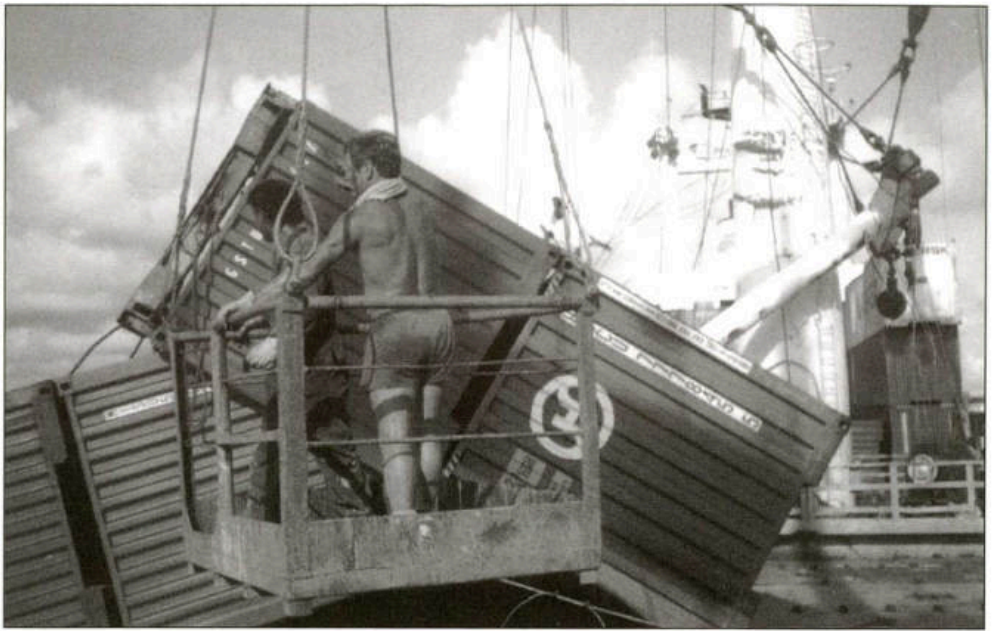
Nun ist es wohl sicher, wir haben alle zusammen und gemeinsam erfolgreich eines der meist gefürchteten Vorkommnisse auf See überstanden. Wir haben ohne Verlust von Seeleuten und ohne bemerkenswerte gesundheitliche Schäden ein Wirbelsturmgebiet zentral durchfahren. War das unsere Leistung oder hatten alle Schutzengel an diesem Tag Dienst über dem Golf von Bengalen? Auf diese Frage hat wohl jeder seine eigene Antwort. Die Odyssee ging aber noch weiter:

Dienstag, 3. Mai 1994:

Viel Funkverkehr erledigt, dann Schadensbesichtigung. Die Sonne scheint, die See ist ruhig und unschuldig, als wäre nie etwas passiert. Zwei Ladebäume sind im wahrsten Sinne umgeknickt. Bei Baum zwei fehlt das untere Ende. Wir haben insgesamt 62 Container mit 561 Tonnen Ladung verloren, das sind knapp 69 Prozent der gesamten Decksladung. Aus einem beschädigten Container quillt die Ladung heraus, es sind Babyschnuller! Für viele, deren Nerven sich erst jetzt melden, hat diese Betrachtung der Schäden fast symbolischen Charakter – wir wollten leben. Möglicherweise wollte das Schiff sterben, aber die Besatzung hat das nicht zugelassen.

In der Zeitung wird einige Tage später stehen, dass südlich von Chittagong ein Container von uns gestrandet ist, in dem Kühlschränke geladen waren.

- 07.05 BZ Maschinenschaden – Maschine unklar.
- 19.30 BZ Maschinenreparatur gelungen – Maschine wieder klar. Versuchen Radar 1 zu reparieren, es misslingt.



Mittwoch, 4. Mai 1994:

08.20 BZ erneut Maschinenschaden – Maschine unklar. Wir ankern, Position lt. reparierten Sat-Nav ca. 40 sm südlich von Chittagong. Sofort wird die Maschinenreparatur eingeleitet.

Donnerstag, 5. Mai 1994:

Die Maschinenreparatur wird fortgesetzt. Als wir gegen 20.30 BZ losfahren wollen, schwimmen viele Fischernetze um das Schiff. Wir stoppen wieder, weil sonst die Gefahr besteht, dass die Netze in die Schraube gelangen. Das Kappen der Netze geht nicht, wir bekommen sie nicht aus dem Wasser.

Freitag, 6. Mai 1994:

Die Probleme in der Maschine halten an. Versuch der Maschinenreparatur ohne Pause.

Samstag, 7. Mai 1994:

Wir stecken in einem Hitzetief. An Deck sind es 40°C und im Maschinenraum ...? Wörtliches Zitat aus meinem Tagebuch:

„Maschine repariert (gemeint sind damit immer: die Besatzungsmitglieder im Maschinenraum – der Verf.). Schwerstarbeit in der Hitze und dann 16 Stunden und länger, müssten alle einen Orden bekommen.“

Sonntag, 8. Mai 1994:

Die Maschine wird weiter repariert. Die Wetterkarten am Tage bringen schlechte Qualität. Da die Möglichkeit, dass ein neuer Sturm entsteht, sehr groß ist, werden Berichte und Karten nachts aufgenommen. Es regnet mächtig. Uns passiert das Containerschiff LANKA MAPOLA. Wir werden viele Male fotografiert. Äußert man da drüben Spott oder Anteilnahme für uns? Wir wissen es nicht, ist auch unwichtig. Wir müssen unser Problem allein in den Griff bekommen.

Man schenkt mir eine Flasche Rum! Geschenke dieser Art haben in dieser Situation ausgesprochen symbolischen Charakter im Sinne der Anerkennung geleisteter Arbeit. Ich schätze, der Kapitän hat seinen ganzen Rumvorrat verschenkt. Es wäre auch nicht verwunderlich.

Montag, 9. Mai 1994:

Die Maschinenreparatur scheint fast hoffnungslos. Wir werden wohl einen Schlepper benötigen. Langsam wächst aber ein weiteres Problem. Unser Trinkwasservorrat hält nicht unbegrenzt. Die Jungs an Deck bauen eine Vorrichtung, um Regenwasser aufzufangen, aber an diesem Tag regnet es nicht.

Dienstag, 10. Mai 1994:

Das Trinkwasser reicht noch für drei Tage. Ich freue mich, dass meine Funkanlage funktionsfähig ist. Um uns abzuschleppen, soll ein Küstenmotorschiff, später ein Tanker kommen. Daraus wird aber nichts. Es regnet wieder nicht.

Mittwoch, 11. Mai 1994:

Erneut eine Wetterstörung in der Nordhälfte des Golfes. Sie löst sich aber wieder auf – bloß gut! Es regnet immer noch nicht.

Donnerstag, 12. Mai 1994:

Auch heute regnet es nicht. Freiwillig wird der Wasserverbrauch stark eingeschränkt. Wir arrangieren einen Grillabend, es kommt aber keine besondere Stimmung auf. Alle sind sehr bedrückt.

Montag, 16. Mai 1994:

Heute soll ein Schlepper kommen. Bei der Ankunft gegen 23.30 BZ zieht ein schweres Gewitter auf, mit stark böigem Wind und rauher See. Um 23.54 BZ ist der Schlepper mit seiner eigenen Leine fest.

Dienstag, 17. Mai 1994:

Als der Schlepper um 00.25 BZ anzieht, bricht die Schleppleine. Keiner wird verletzt. Ein erneutes Leinen festmachen wird verschoben, bis das Gewitter abebbt. 01.35 BZ ist der Schlepper fest. Das Schleppen beginnt. Gegen Mittag erreichen wir die Reede von Chittagong. Am Abend wieder ein schweres Gewitter, der Schlepper legt ab und sucht sich einen eigenen Liegeplatz. Fast verunglückt ein Crewmitglied des Schleppers.

Mittwoch, 18. Mai 1994:

Wir bekommen Trinkwasser und Frischproviand. Dazu drei Wachleute, die das Schiff bewachen, denn auch die Reede von Chittagong ist ein Tummelplatz für Piraten. Wir teilen uns mit der Schlepperbesatzung in die Bewachung der Schiffe.

Donnerstag, 19. Mai 1994:

Heute sollte Einlaufen sein – Fehlanzeige. Obwohl fast kein Proviand mehr vorhanden, backt der Koch, Herr Rieck, zur Coffeetime einen Kuchen, eine riesige Stimulanz für die Besatzung. Am Abend gibt es wieder ein schweres Gewitter. Der Schlepper legt erneut ab. Das Einlaufen ist nun für morgen avisiert!

Freitag, 20. Mai 1994:

Der Schlepper macht wieder fest. Der Lotse ist an Bord, das sieht nach Einlaufen aus. Als der Schlepper anzieht, bricht erneut seine Leine. Also noch einmal Festmachen, dann geht tatsächlich das Einlaufen los! Um 10.30 BZ sind wir in der Werft von Chittagong fest. Die Behörden kommen zur Klarierung an Bord...

288 Tage

Würde es für die gesamte Zeit des Bestehens der DSR ein Guinessbuch der Rekorde geben, so hätte die Reise des MS KARL-MARX-STADT vom 23.4.1976 – 4.2.1977 sicherlich gute Chancen, einen vorderen Platz zu finden. Eine Fahrt von 288 Tagen ununterbrochener Reisedauer und ohne Austauschbesatzung. Ob es unter diesen Bedingungen noch längere Reisen von Schiffen bei der DSR gab, konnte mir bisher niemand bestätigen. Dass solch eine lange Tour einen mit Sicherheit nicht ganz gewöhnlichen Verlauf aufzuweisen hatte, sollen nun einige Geschehnisse belegen.



Die Reise begann am 23. April 1976 in Rostock. Das Schiff war vorwiegend mit Solidaritätsgütern für Vietnam beladen. Der erste geplante Hafen wurde mit Haiphong angegeben. Groß war die Freude dann auch bei allen, als wir dort sofort einen Liegeplatz zum Löschen der Ladung bekamen. Die Freude wich allerdings der Ernüchterung, weil wir erfuhren, dass nur unsere Decksladung, bestehend aus LKW vom Typ W 50, gelöscht werden sollte. Nach Abschluss der Löscharbeiten wurde das Schiff auf unbestimmte Zeit (am Ende waren es drei Monate) in die Halong-Bay verholt. Jedem von uns wurde damit klar, dass die geplante Reisedauer von sechs bis sieben Monaten nicht eingehalten werden konnte. Ein Vierteljahr ohne Post von zu Hause (Reisedauer bis Haiphong ca. vier Wochen – zwei Monate Reede – erste Post) war doch für viele eine harte Nuss.

Üblicherweise saß man in großen und kleinen Gruppen in der Freizeit zusammen und tauschte sich viel über private Dinge aus. Vieles wurde mehrmals erzählt, man war ja froh, immer einen Zuhörer zu haben. Die Zeit in der Halong-Bay wurde damit ausgefüllt, einen Großteil der geplanten Konservierungsarbeiten (Bereich Deck) für diese Reise zu erledigen. Für alle Beteiligten war es nicht einfach, diese Monotonie zu bewältigen, zumal es keinerlei Anzeichen dafür gab, dass irgendwann der Löschbetrieb beendet werden könnte.

An dieser Stelle wären die stark zurückgehenden Beständen im Bordbasar/Transitwaren zu bemerken. Ein Höhepunkt in diesen Tagen wurde die vorfristige Abnahme der Facharbeiterprüfungen der Lehrlinge im Bereich Decksbetriebstechnik, verbunden mit viel Aufregung und Stress für die Jungs, aber beendet mit einer zünftigen Abschlussfeier. Es hatten *alle* geschafft!

Im August kam dann die frohe Kunde – es geht weiter. Nochmals lagen drei Wochen Löschbetrieb im Hafen von Haiphong an. Freudig wurde jede Möglichkeit genutzt, bei „Antonio“ einzurücken.

Weiter nach Hongkong, Whampoa und danach zum beliebten Luftkurort Heungnam. Für mich wurde Heungnam zu einem „Erlebnis“ besonderer Art. Ich hatte Raumwache in Luke I. Wir hatten zuvor schon etwa 1500 Fässer Terpentinöl geladen. Der restliche Stauraum sollte mit Talkum in Säcken beladen werden. Die vielleicht wichtigste Aufgabe für mich war, dafür zu sorgen, dass strikt das Rauchverbot in der Luke I eingehalten wurde. Bei etwa zehn Stauern keine einfache Sache, da von ihrer Seite keinerlei Einsicht vorhanden war, trotz deutlicher Leckagen an einigen Fässern. Nach mehrmaligem Abbruch der Ladearbeiten (mit Schließen der Luke durch unseren 2. NO) und neuerlichen Belehrungen über das generelle Rauchverbot, kam es letztendlich zu einer handgreiflichen Auseinandersetzung zwischen zwei Stauern und mir. Die Ladearbeiten wurden daraufhin endgültig abgebrochen. Glücklicherweise beobachtete unser 2. NO aufmerksam die Geschehnisse. Auf Grund dieses Vorfalles und zu meinem Schutz legte der Kapitän fest, dass ich mich bis zum Auslaufen des Schiffes unter Deck aufzuhalten hatte. Seitens des Vormannes der Stauer wurde unter Einbeziehung der Hafenkommandantur eine Gegenüberstellung aller Beteiligten gefordert, da für die angeblich uneinsichtigen Kettenraucher eine disziplinarische Strafe folgen sollte. Da wir nur zwei, die Stauer dagegen zehn Beteiligte waren, hatten wir natürlich schlechte Karten für eine objektive Darstellung des Sachverhaltes. Deshalb auch diese Anweisung zu meinem persönlichen Schutz.

Nach diesen Aufregungen und um einige Erfahrungen reicher, ging es, zumindest geographisch, Richtung Heimat. Würde man die restlichen Ladehäfen in vielleicht zwei Monaten schaffen, gäbe es gute Aussichten, Weihnachten zu Hause zu sein. Bei all diesen Hoffnungen konnten wir nicht wissen, dass es zu diesem Zeitpunkt (wir lagen in Dairen und wussten nicht, warum es nicht weitergeht) zum Putsch der sogenannten „Viererclique“ in Shanghai kam. Dieser unfreiwillige Stopp, kostete uns wiederum wertvolle Zeit. Bis auf Shanghai waren alle chinesischen Häfen „abgearbeitet“. Trotz unseres Frustes über die unplanmäßige Verzögerung war Shanghai nochmals ein schönes Erlebnis. Einmal durch die nun an Bord stattfindende Weihnachtsfeier bei 30° im Schatten (Eigenkreation von Weihnachtsbäumen etc.), zum anderen durch einen Besuch im Interclub Shanghai. Zuvor wurde festgelegt, dass die Besatzung reduziert werden sollte, sprich, es konnten einige ausgeflogen werden. Da es für uns Jungfacharbeiter kein Thema war, freuten wir uns für diejenigen Besatzungsmitglieder, welche dann das Glück hatten. Damit kam auch gleichzeitig unsere Post schneller nach Hause. Über Singapore ging es dann endlich auf Heimreise.

Es wäre vermessen anzunehmen, dass nun alles glatt ging. In der Biskaya erwartete uns ein übler Sturm. Dieser hatte zur Folge, dass wir Rotterdam als Nothafen anlaufen mussten. Seeschäden an der Ladung waren aufgetreten. Wieder ging Zeit verloren, aber es war ja schon Januar.

Nachdem auch diese Liegezeit geschafft war, ging es nun wirklich heimwärts. Das Einlaufen in Rostock erfolgte am 4. Februar 1977 mit Orchesterbegrüßung und sofortiger Überreichung eines Präsentes für die Crew durch die Verantwortlichen des Flottenbereiches.

288 Tage lagen hinter uns und man wird mir glauben, dass ich diese lange Reise nicht vergessen werde.

Von Zufällen, Zöllnern und Fürstentümern

Zufälle:

Jede Gesellschaftsordnung hat ihre Methode, Leute zu beschäftigen. Sie hätten ja sonst zu viel Zeit tiefer nachzudenken. Das kann gut sein, wird es aber übertrieben, ist Kritik durchaus angebracht. Im Sozialismus war es der Wettbewerb mit dem Bestandteil Subbotnik und heutzutage ist es die Vereinsmeierei.

Auch auf einem Schiff war man im Wettbewerb. Subbotnik war Bestandteil jeder Reise. Wann der über die Bühne ging, legte der Schiffsrat fest. Es gab Zeiten bei der Seefahrt, da war Unterhaltung Mangelware. Neben Büchern, Film, Musik und Knuff gab es nicht viel. Da war noch die tägliche Schiffspresse. Die kam bekanntermaßen außerhalb der Wachzeit des Funkoffiziers. Für die Presse und deren Einzelheiten hatte man als Funkoffizier gegenüber der Besatzung voll hinzuhalten. Egal, welcher Aufwand – einschließlich zusätzlicher Nachtarbeit in empfangsschwierigen Gebieten – betrieben wurde oder werden musste. Da empfand man es schon als stinkig, wenn man Nachtruhe geopfert hatte, der Umfang trotz alledem reduziert war und man dann zugeworfen bekam: „Funker, was haste denn da wieder für'n Scheiß gebracht“. Um die Leute trotzdem zum Lesen zu animieren, begann ich in den sogenannten Seenot- und Blattwechselpausen kurze Witze, kleine Sprichwörter und Ähnliches einzufügen. Es kam auch vor, dass bei reduziertem Umfang eigene erlogene und erdachte Artikel eingebaut wurden. Oft hat man die Reaktion still genossen.

So ergab es sich, dass ich an einem Sonnabend zum Schluss der Schiffspresse schrieb: „Herzlichen Glückwunsch zum morgigen freien Tag“. So weit, so gut. Mir war aber bis zur Niederschrift der Banalität nicht bekannt gewesen, dass der Schiffsrat beschlossen hatte, am Sonntagvormittag Subbotnik durchzuführen. Damit bekam das Ding ja fast politische Brisanz. Ich durfte beim Alten antanzen. Da man mich kannte, zog es halt keine Kreise. Der letzte Satz der Schiffspresse wurde eben weggeschnitten. Die Reise ging weiter.

Wie es sich bei Schiffen mit Funker eingebürgert hatte, war der auch für das Abschreiben des Speiseplanes zuständig. Gelegentlich konnte man dem Koch damit ein Gericht unterjubeln, das man selbst gern gegessen hätte. Ändern ging nicht, stand ja so auf dem Plan. Die Maulerei der Besatzung wäre größer gewesen. Der Standardabschluss der Küchenkommission „Änderungen vorbehalten“ kam bei mir auf See nicht unter den Speiseplan. Warum auch, weit und breit war kein Schiffshändler in Sicht. Auch „besoffener Koch“ – sprich, Bockwurst am Montag zum Frühstück – hatte man zuvor reichlich genossen.

Im Rahmen der „Bereicherung“ der Schiffspresse durch eigene Ergüsse entstand auch einmal in Zusammenarbeit mit zwei Stewardessen bei der nachmittäglichen „tea time“ für die kommende Woche ein „Vegetarischer Speiseplan“: Panierter Sellerie, halbes Ei auf Salatblatt usw. Er sollte die Leser über das anstehende Wochenende erheitern. Üblicherweise bekam der Koch die Speiseplanabschriften zum Aushängen. Der „Vegetarische“ aber ging gleich an die jeweiligen Aushänge.

Als Funker wusste man Einiges, aber eben nicht immer alles und schon gar nicht alles sofort. Und genau an diesem Sonnabend hatte der Alte den Koch belegt, dass er wieder mal etwas „auf den Markt schmeißen“ könne. Davon wusste der Chiefmate. Er sieht als Erster des Trios den Speiseplan. Runter mit dem Blatt vom Aushang und ab zum Alten. Der empfand den Plan als provokante Retourkutsche und hat sich den Koch herztiiert. „Was soll das?“ Der Koch in seiner Ahnungslosigkeit verteidigt seine kulinarischen Einfälle für die kommende

Woche entsprechend. Dann hat es sich aufgeklärt. Zu solchen Zwischenfällen kann es kommen, wenn man nicht weiß, dass der Alte sein Techtelmechtel mit dem Koch und der Funker wieder mal eine Blödelei eben zu diesem Zeitpunkt parat hatte. Üblicherweise hatte ich eine Sammlung von Speiseplänen im Funkraum, um einfallslosen Köchen auf die Sprünge zu helfen. Beim Absteigen fehlte eigenartigerweise der „Vegetarische“.

Es gab aber auch andere „dumme Zufälle“. Beim Besatzungswechsel im Heimathafen war es durchaus üblich, dass nicht alle wussten, wer da ankam und wie der hieß. Auf MS NORDHAUSEN waren zwei Besatzungsmitglieder mit Ziffern als Familienname. Der Koch Z. war gerade aufgestiegen. Ein Ingenieur N. war bereits an Bord. Der Koch ruft den 1. Ingenieur an: „Ja, bitte?“ – „Hier ist die Kombüse, Zwanzig...“ – „Und hier ist die Maschine, Neun...“ – Rums, den Hörer aufgelegt. Der Koch fühlte sich irgendwie verarscht.

Zöllner:

Mehr durch Langeweile fing ich im Urlaub an, am Weltempfänger Grundig Satellit über die Bänder zu kurbeln. Radio Taschkent kam in ganz guter Qualität rein. Ich beschloss, denen einen Empfangsbericht zu schicken. Nach sieben Wochen kam eine Bestätigungskarte an. Das brachte Lust auf mehr. Auf der nächsten Reise habe ich das fortgesetzt. Es kamen auch einige Karten an. Es kam aber auch ein Schreiben vom Zollamt Leipzig, dass eine Sendung von Radio Australia einbehalten wurde. Es sei nicht statthaft.

Nun gut! Ärgerlich war's schon, da das Rundfunkhören nicht nur Zeit, sondern auch Geld erforderte. Oft musste man auch Rückantwortscheine beilegen. Durch einen zufälligen Umstand, bot sich mir ein DX-er in der BRD als „Poststelle“ an. Irgendwann landete ich auch bei Radio Österreich-International und der wöchentlich ausgestrahlten Sendung für die Hobby-Rundfunkhörer. Einmal lief auch ein Wettbewerb „DX-Marathon“. Daran nahm ich teil. Und so ging auch ein Brief mit einem Empfangsbericht und der Schilderung der Empfangsqualität in Südostasien nach Wien. Wird doch der Moderator meinen Bericht und die Tatsache, dass ich mit dem Schiff dort unterwegs sei, in der nächsten Sendung zitieren!

Das Echo bei Ankunft in Rostock war mir sofort klar. Man konnte sich nur darauf einstellen. Alle diesbezüglichen Unterlagen und auch die in Singapore erhaltene Post mit QSL-Karten von meiner Relaisstelle in Königstein/Taunus ließ man eben gekonnt verschwinden. Ein Schiff ist recht groß.

Es kam wie erwartet. Der Zöllner (zumindest so nach Uniform) stand bei Einlaufen am 13.8.1981 früh 5 Uhr wie bestellt vor der Tür. Es wurde in Kammer und Funkraum eifrig gesucht. Die elektronische Morsetaste hatte es ihm angetan. „Was ist das?“ – „Das ist meine Morsetaste!“ – „Was machen sie damit?“ – „Da sind Punkte und Striche drin und aus denen mache ich Morsezeichen!“. Zum Schluss kam noch die Frage, ob ich ausländische Druckerzeugnisse hätte. Ich verwies ihn auf das WRTH (Frequenzauflistungen) im Fachbuch-Regal. Nach kurzem Durchblättern war der Zoll-Besuch beendet. Irgend etwas war aber da noch bei ihm offengeblieben. So mein Gefühl. Meine versteckten Unterlagen hat mir ein freundlicher Mensch (danke, Friedel) mit seinem Dienstauto durch das Hafentor und den Zoll gefahren. So war halt das ewig nette Spielchen zwischen Seemann und Zöllner.

Gelegentlich sah man sich im Hafengelände und auch im Wohngebiet. Meinen selbstsicheren Gruß hat er nie erwidert.

Im Juni 1983 musterte ich zur Freizeitabgeltung ab und fuhr meine sieben Sachen mit dem Auto nach Hause. Halt am Hafentor. Wer stand da, „mein“ Zöllner. Koffer zur Kontrolle rein ins Gebäude. „Was ist das?“ – „Meine Taste, das habe ich ihnen schon einmal erklärt, da

sind Punkte und Striche drin!" – Ansonsten gab es im Koffer für ihn nichts zu finden. PKW-Kontrolle. Rückbank hoch. Da lagen noch Hammer und Wasserwaage vom letzten Heimwerkereinsatz. „Was machen sie damit?“ – „Die Wasserwaage ist das wichtigste Werkzeug an Bord!“ Nach einem mir undefinierbaren Blick gab es ein „Danke“ und das war's. Man sah förmlich, wie sich die Rädchen in seinem Oberstübchen drehten. Wollte der rausbekommen, ob er verscheißert wurde oder an der Sache doch etwas sein konnte? Ich habe es nie erfahren.

Fürstentümer:

Es war oft am Schiff zu sehen, ob ein Kapitän und die Besatzung zum überwiegenden Teil Stammbesatzung waren oder es nur von „Durchgangsreisenden“ besetzt wurde. Wenn sich die Stammeute zu lange auf einem Schiff aufhielten, konnte es durchaus passieren, dass sich so eine Art Hausherrngehabe herausbildete. Es hing sehr vom Charakter ab, in welche Richtung es sich entwickelte. Das konnte gut, aber auch nachteilig für das Schiff sein. Besondere Bedeutung erlangte es beim Kapitän. Oft hat man erlebt, dass einer seine Art zu arbeiten und zu leben regelrecht demonstrierte oder zelebrierte. Als Besatzung hatte man sich darauf einzustellen und sich seinem Stil anzupassen. Was bei dem einen völlig in Ordnung war, war bei dem anderen überhaupt nicht so. Oft genug wurden Schiff und Besatzung als eine Art Lehen angesehen und auch so behandelt. Eine besondere Stellung in dieser Hinsicht wurde dem Funkoffizier zuteil. Sehr oft wurde er wie selbstverständlich als „1. Schreibsekretär“ vereinnahmt.

Die erste Episode der Art Besitzanspruch erlebte ich 1969 auf MS FRIEDEN. Liegezeit Rostock. Die Rostocker waren zum Feierabend zu Hause. An Bord der übliche Rest. Gegen 22 Uhr beschäftigte sich einer in seinem Dünas an der Kapitänskammer. Zur Rede gestellt, was das hier soll, murmelte er nur, dass er rein und schlafen wolle. Er wurde durch die Hafenpolizei von Bord geholt. Am nächsten Tag erfuhr man, dass es ein vormaliger Kapitän war, der im Reedereigebäude arbeitete. Er hatte sich im Hafen auf einem anderen Dampfer viele „Kleine“ genehmigt. Die Heimfahrt nach Rostock klappte nicht mehr. Also geht man auf „sein“ Schiff zum Schlafen. Das „mein Schiff“ war noch gut vorhanden und kam im Suff voll zum Tragen.

Auf dem Schiff N. fuhr längere Zeit ein Kapitän, dem die Natur überdurchschnittliche Länge gegeben hatte. Wie es zwangsläufig war, blies ihm der Wind in der Nock kräftig auf den Oberkörper, quasi ab Bauchnabel aufwärts. Bald wurde es ihm zuviel. Der Zimmermann musste die Grätings tiefer legen. Von da an hatte aber der III. NO ein Problem. Ab sofort zog er mit einer Fußbank auf Wache. Er war von Natur aus etwas kleiner geraten und reichte nicht mehr mit den Augen an den Peildioptr.

Etwas später trat ein Kapitän mit der Größe des III. NO seinen Dienst an. Der Zimmermann wurde angewiesen die Füße der Grätings wieder zu erhöhen. Der Storekeeper drehte nun tagelang Füße. Lang genug waren sie ja, aber etwas zu dünn geraten. Kapitän und III. NO hatten nun ein Problem weniger. Irgendwann stiegen beide ab.

Einige Zeit später große Inspektion während der Hafenliegezeit in Rostock. Da fielen einem neuen Inspekteur die zu dünnen Beine auf. Also in der nächsten Wertzeit neue Füße. Das waren dann in Göteborg 8000 Valutamark. Fazit; Schaden durch Besitzgebaren eines Kapitäns.

Und wenn man schon ein Schiff und seine Besatzung befehligt, kann man sich ja entsprechend einrichten und so manches nach seinem Gusto gestalten. Was liegt da näher als das leibliche Wohl.

Über die Jahre und die Masse der Seeleute hatte es sich eingebürgert, dass man am Speiseplan erkennen konnte, welcher Wochentag gerade auf dem Kalender dran war. Und so kam es, dass Sonnabend zu Mittag der Eintopf Mode war. Kapitän L. auf MS M. mochte nicht so sehr Eintopf. Er wollte lieber eine Wurst gebraten haben. Das würde ja nicht so viel Arbeit machen. Da war er aber beim Koch richtig. Hier ist Gemeinschaftsverpflegung. Es wird gegessen, was auf die Back kommt. Wenn ihnen das nicht passt, können sie ja absteigen. Ich habe für zwei Reisen gemustert!

Übrigens hatten sich auf diesem Schiff drei sehr gute Esser gefunden. Beim Grillabend übertraf man alle Maße. 13, 14, 16 Steaks waren kein Problem. Der Kapitän und der Chiefmate gehörten zum Trio.

Auf dem Schiff N. hatte der Master ein Faible für Lachs. Absolut nichts dagegen, wenn man ihn selbst gern isst. Der Koch hatte zur Versorgung der Besatzung nicht unbegrenzt Valutagelder zur Verfügung. Die gab es noch nie bei der Seefahrt. Der überwiegende Teil ging für Frischproviand und Gemüse drauf. Und so war es doch schon recht selbstherrlich, dass der Kapitän entschied, von den 800 VM, die für die Rückreise von Japan nach Europa via Kap zur Verfügung standen, die Hälfte für Lachs auszugeben. Wie die Menge des „Grünzeugs“ auf der Back aussah, kann man sich leicht vorstellen. Eine diesbezügliche öffentliche Sitzung der Küchenkommission wurde durch den Kapitän mit seiner Art abgeschmettert. Das Räuchern des Lachses übernahm der Meister höchstpersönlich. Eine Kiste Hafenbräu ging als „Räuchersaft“ mit drauf. Ob die auch mit auf der Proviantabrechnung erschien, ist nicht bekannt geworden.

Es ging aber auch anders. Sogar positiv für die Besatzung. MS M. läuft am 22.8.1970 gegen Feierabend Esbjerg an. Auch die vielen Fischer waren auf dem Heimweg. Was lag näher, als mit der Buddel zu winken. Das Signal wurde sofort verstanden. Flugs war ein Kutter hinter dem Steven. Leine rüber. Für eine Stange Zigaretten und zwei Flaschen kamen drei Korb Fisch an Bord. Die nächsten Tage gab es nicht Eier nach Wahl, sondern Essen nach Wahl. Der Koch hatte ja plötzlich ein gewaltiges Plus. Die Kosten für die Stange und die zwei Flaschen übernahm der Kapitän in seinen Repräsentations-Fonds. Das zahlte quasi die Reederei.

Einmal erlebte ich es, dass ein Kapitän für die emsige Arbeit eines Funkoffiziers wenig Verständnis hatte. 1971 waren noch viel DSR-Schiffe in der Relation Indik/Fernost anzutreffen. Damit erhöhter Anfall im Telegrammverkehr, Abarbeiten der Programmzeiten und die Positionsmeldungen nach Rügen. Der Kapitän klingelte mich an und fragte, wie lange ich noch rumhämmern wolle. Fühlte er sich doch bei seinem nachmittäglichen Radiohören auf seinem neuen Weltempfänger arg gestört. Das ihm und noch dazu auf seinem Schiff!

Blinde Passagiere an Bord von MS FREYBURG

Es war eigentlich eine ganz normale Mittelamerikatour. Auf der Rückreise liefen wir noch einen kleinen Hafen auf der spanischen Insel Fuerteventura an, um Leercontainer zu laden. Leider hatte ich Bereitschaft und konnte nicht an Land, da wir nur einen Tag in Puerto del Rosario/Spanien lagen.

Die weitere Rückreise sollte nicht mehr so normal verlaufen. Jeder Bereich der Komplexbrigade (Deck und Maschine) hatte seinen eigenen Kühlschrank in der Mannschaftsmesse, der für die Nachtwache von den Stewardessen immer gut bestückt wurde. Auch für den kleinen Hunger zwischendurch war das ein guter Anlaufpunkt. Am ersten Abend auf See freute ich mich auf einen Joghurt, den ich mir vom Frühstück aufgehoben hatte. Aber ich freute mich wohl zu früh, denn der Joghurt war weg. Vor dem Kühlschrank stand ein Maschinenassistent und schimpfte wie ein Rohrspatz, dass sich jemand seines letzten Bieres bemächtigt habe. Auch bei der Decksgang passierten an diesem Abend ähnliche Dinge, die sich in den nächsten Tagen bei frischem Obst, Cola usw. fortsetzten. Damit herrschte in der Mannschaft eine sehr misstrauische Stimmung. Keiner sprach den Verdacht aus, aber einer beobachtete den anderen. Der Koch bemerkte, dass die Wachmatrosen in letzter Zeit essen würden wie die „Scheunendrescher“, was diese aber heftig bestritten.

Am vierten Abend übernahm der Kapitän die 0-4 Wache des 2. NO, der seinen Geburtstag feierte. Nach Wachende erfolgte sein Kontrollgang von der Brücke durch die Aufbauten nach unten. Dabei begegneten ihm auf dem Niedergang zwei Fremde. Sie drehten sich schnell um und rannten davon, ob nach unten in die Aufbauten oder an Deck, war vorerst unklar. Der Kapitän eilte zurück zur Brücke und informierte über die Sprechanlage die Besatzung, dass zwei Überschmuggler an Bord waren. Er forderte die weiblichen Besatzungsmitglieder auf, ihre Kammern sofort zu verschließen. Die Männer erhielten den Auftrag, alle inneren Aufbauten einschließlich Maschinenraum zu durchsuchen und den Verschlusszustand herzustellen. Die Durchsuchungsaktion verlief negativ. Im Dunkeln nach den blinden Passagieren zu suchen, wurde als zu gefährlich erachtet, sodass die Suchaktion auf 8 Uhr morgens verschoben wurde. Die Situation war jetzt bei jedem von uns natürlich von Angst geprägt. Der Leser stelle sich folgende Situation vor:

Er weiß, dass sich in seinem Haus fremde Personen befinden, entdeckt aber niemanden. Er weiß nicht, ob die Fremden bewaffnet sind und ihm etwas Böses zufügen wollen. Er kann auch keine Hilfe rufen oder sein Haus verlassen, denn im ganzen Land herrscht Hochwasser.

Nach dem Frühstück versammelte sich die gesamte Besatzung auf der Brücke. Wir befanden uns in der Biskaya und es herrschte verhältnismäßig ruhige See. Nun wurden die Gangs für die Suchaktion eingeteilt. Ich hatte die Aufgabe, alle Stores zu kontrollieren, die zum E-Bereich gehörten. Bevor die Räume betreten werden, sollte angeklopft werden. Außerdem kontrollierte ich gemeinsam mit dem Eisbär alle Lüftungsschächte. Da auch auf dem Vorschiff keine Fremden zu finden waren, blieben nur die Ladeluken als Versteck. Das Betreten wurde jedoch untersagt, da über Herkunft, Vorhaben und eventuelle Bewaffnung der Fremden nichts bekannt war. In Übereinkunft mit dem LTO wurde CO₂-Alarm ausgelöst, dabei aber nur Luft durch die Ventile geblasen. Das geschah Luke für Luke, wobei immer ein durch die mit Knüppeln bewaffnete Decksgang umstellter Lukeneinstieg geöffnet wurde. Auch diese Aktion verlief negativ.

Gegen Mittag meldete der Koch oder der 2.TO, dass von innen an das Schott der CO₂-Station geklopft wird. Wieder mit Schlagwerkzeugen ausgerüstet, wurde dieses nun von Besatzungsmitgliedern geöffnet.

Die beiden Überschmuggler hatten sich hinter den CO2-Flaschen-Batterien versteckt, waren stark verschmutzt, froren sehr, verhielten sich aber friedlich. Vorerst wurde der Feuerlöschschlauch klar gemacht und sie bekamen eine gründliche Ganzkörperwäsche. Danach erhielten sie Bekleidungsstücke von der Besatzung und aus der Putzlappenkiste. Gefunden wurden bei den blinden Passagieren eine Zeitung in russischer Schrift und ein paar Rubel. Bei der Befragung durch den Kapitän gaben sie an, fahnenflüchtige Palästinenser zu sein, die vom nordafrikanischen Festland nach Fuerteventura auf einem russischen Frachter übergeschmuggelt sind. In Puerto del Rosario hätten sie sich unter die Stauergang gemischt und wären so auf unser Schiff gekommen. Über die sofort informierte Reederei wurde eine Dolmetscherin beauftragt, während eines Telefonats die beiden Fremden nach deren Herkunft zu fragen. Die Dolmetscherin ordnete sie als Marokkaner ein.

Eine Kommunikation mit ihnen war fast unmöglich. Sie beschränkte sich auf Bilder malen, da angeblich keiner eine der Weltsprachen beherrschte. Zum Schlafen wurde für sie das Ladebüro hergerichtet und abgeschlossen. Achmed und Kamel, so ihre genannten Namen, wurden vom Bootsmann für die restlichen Tage der Überfahrt zu Reinschiffarbeiten eingeteilt. Dafür bekamen sie Essen und Trinken und ab und zu eine Zigarette.

Nach dem Einlaufen in Hamburg am 17. Oktober 1991 führte sie die Hamburger Polizei von Bord.

Wenig später kam unsere Ablösung und wir hatten zu Hause allerhand zu erzählen.

Der Autor bedankt sich beim ehemaligen Kapitän Michael Müller für seine Informationen zur Sache.



MS FREYBURG am Kai

Unter Beschuss im Hafen Haiphong

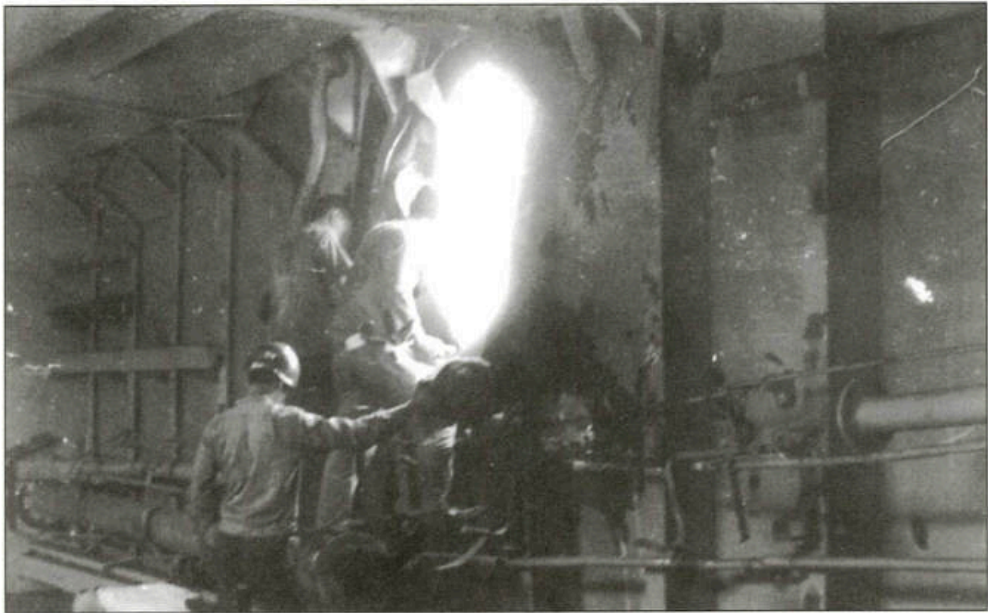
Auch Schiffe der DSR blieben im Laufe ihres Einsatzes nicht von Natur- und Schiffskatastrophen sowie Piraterie und lokalen Kriegseignissen verschont. Ob auf hoher See oder in Häfen, das dabei Erlebte hat sich je nach Härte des Geschehens bis zum heutigen Tag eingepägt. Ein für mich unvergessliches Erlebnis ereignete sich während meiner fünften und letzten Reise auf dem Typ-IV-Schiff HALBERSTADT am 16. April 1972 im Hafen von Haiphong/DRV.

Unser Schiff brachte während des Höhepunktes im Vietnamkrieg Solidaritätsgüter in das leidgeprüfte Land. Bei mehreren amerikanischen Luftangriffen im Hafenbereich wurde die HALBERSTADT von einem Raketengeschoss an der Backbordseite schwer beschädigt. Es zerfetzte große Teile der Außenhaut. Weiterhin erlitten die Aufbauten zahlreiche Schäden durch Bombenabwürfe und Raketenbeschüsse. Wir zählten über 150 Ein- und Durchschläge sowie Zerstörungen an den Ladegeschirren durch Splitterwirkung. Zum Glück kam von unseren 37 Besatzungsmitgliedern niemand ums Leben. Die ausgestandenen Ängste sind jedoch in mir haften geblieben. Meine kurzen zusammengefassten Tagebucheinträge und Bildbelege dienen der Erinnerung und Mahnung zugleich.

- 13.1.1972 – 8 Uhr: Ablegen Überseehafen Rostock - Vier Wochen Werftaufenthalt in Göteborg
- 17.2.1972 – 16 Uhr: Reisebeginn nach Südostasien - Passieren Äquator (Westafrika) - Rund um das Horn von Afrika - Passieren Äquator (Indischer Ozean)
- 22.3.1972 – 23 Uhr: Anlegen Port Klang/Malaysia - Tagesfahrt zur Hauptstadt Kuala Lumpur
- 27.3.1972 – 13 Uhr: Ablegen Port Klang
- 28.3.1972 – 5 Uhr: Anlegen Singapore
- 29.3.1972 – 8 Uhr: Ablegen Singapore
- 2.4.1972 – 18 Uhr: Anlegen Haiphong/DRV - 10.4. Tagesfahrt in die Hauptstadt Hanoi - 15.4. Eröffnung der Badesaison in Haiphong - Feier bis Mitternacht - Einladung durch die Hafenbehörden bzw. über die DDR-Botschaft.



- 16. 4. 1972 – 3 Uhr: 1. amerikanischer Luftangriff von Trägerflugzeugen und B 52-Bombern auf Haiphong. Die Hölle brach los. Tanklager und Hafenanlagen fliegen in die Luft. Riesige Rauchwolken bilden sich. Mehrere sowjetische Frachter im Hafen werden beschädigt. Dazwischen rasen im Tiefflug „Phantom“, „Thunderchief“ und „Skyhawk“-Jagdbomber über die Schiffe hinweg. Durch die Bombardierung Erschütterungen im gesamten Hafengebiet und auf den Schiffen
- 16.4.1972 – 9 Uhr: Abschuss eines amerikanischen Aufklärungsflugzeuges
- 16.4.1972 – 10 Uhr: 2. Luftangriff mit ca. 60 Maschinen. Im Abstand von 30 - 100 m unseres Schiffes Bombeneinschläge. Um uns ein Raketenhagel. Bombensplitter, Teile von zerstörten Hafenausrüstungen und Gebäuden sowie Erdmaterial an Deck. Viele Vertreter der DDR-Botschaft suchen mit ihren Familien Schutz auf der HALBERSTADT.
- 16.4.1972 – 15.15 Uhr: 3. Luftangriff mit der schwersten Bombardierung des Hafens. Starke Druckwellen und Erschütterungen erreichen das Schiff. Wir erhalten einen Volltreffer im Bereich der Luke 4 Backbord/Landseite. Einschlag und Rückschlag in die Bordwand. Leck ca. 2 m hoch und 1 m breit. Zerstörung vieler Versorgungsleitungen.



Kleinere Brände auf dem Schiff. Schäden durch Splitterwirkung und Durchschüsse. Ladegeschirr zu 60 Prozent zerstört. Um uns über 50 tote Hafenarbeiter und viele Verletzte. Wir leisten auf dem Schiff und im Hafen erste Hilfe und sichern eine optimale Brandbekämpfung. Verwundete Vietnamesen werden an Deck gebracht und von unserem Schiffsarzt behandelt

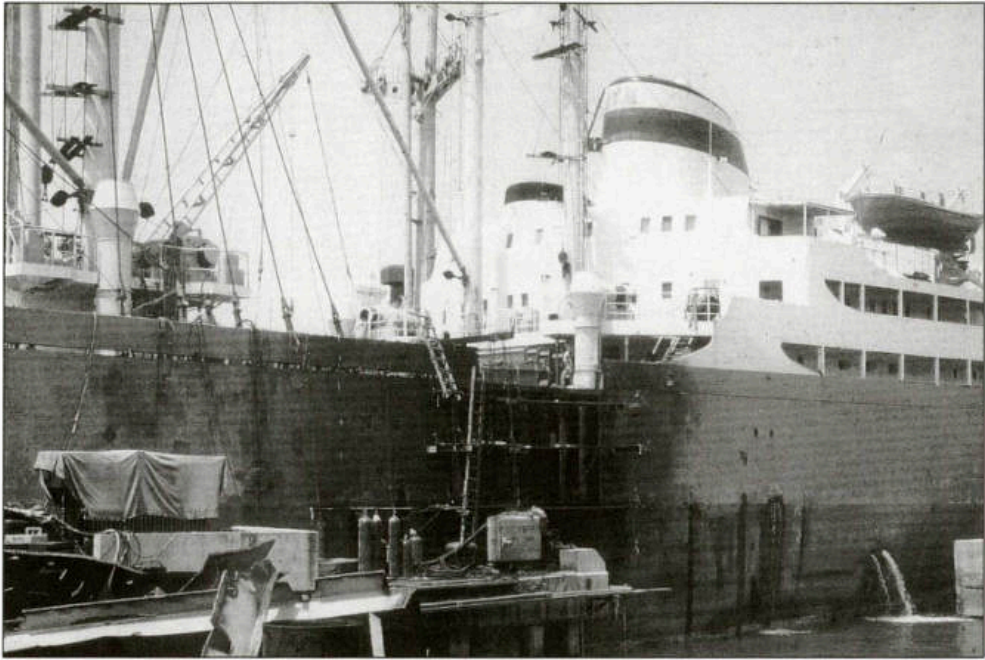
Maßnahmen: So schnell wie möglich aus dem Restladegeschirr eine provisorische Auslademöglichkeit schaffen. Noch waren rund 100 t Ladung in allen Luken verteilt. Den Einschuss an der Backbordseite schließen, um so bald wie möglich den Hafen verlassen zu können. So viel wie möglich Besatzungsmitglieder und Schutzsuchenden evakuieren (Lehrlinge, Stewardessen, Verheiratete und mitreisende Ehefrauen)



- 17.4.1972 – 19 Uhr: 33 Personen werden auf die auf Außenreedee vor Haiphong liegende FRIEDEN evakuiert



MS HALBERSTADT – Vorbereitung zur Reparatur im Hafen Haiphong



- 18.4.1972 – 23.4.1972: 14 Besatzungsmitglieder bleiben an Bord, um das Schiff so gut wie es geht, in Dienst zu halten. Mühsame Restentladung. Leichenbergung um das Schiff. Schließung des Treffers in der Bordwand. Durch Zufall eine passende Platte im Maschinenraum gefunden. Mit mir noch drei Mann zu Schweißarbeiten eingesetzt. Auf der Stellage außenbords Storekeeper G. Grünwald und Elektriker U. Egler, an Deck zur Verholung der Stellage und zur Sicherheitsstellung Bootsmann G. Klose und ich. Alles im Dauereinsatz und bei weiteren amerikanischen Luftangriffen. Die Regel war 10 Minuten schweißen und 30 Minuten Deckung
- 23.4.1972 – 1 Uhr: Ladung gelöscht, Einschussstelle geschlossen. Trotz Protest der Hafenbehörden Ablegen in Haiphong. Gehen 9 Uhr auf die Seite von MS FRIEDEN und Übernahme unserer Leute. Alle Mann an Bord. Fahren fast im letzten Augenblick durch die amerikanischen Minensperren im Golf von Tongking und *grüßen* den amerikanischen Flugzeugträger ENTERPRISE der 7. Flotte. Wir fahren hinaus auf offene See Richtung Singapore zur Werftreparatur. Zwei chinesische Minenräumboote kommen uns in Richtung Hafen Haiphong entgegen.
- 26.4.1972 – 8 Uhr: Anlegen Singapore-Werft. Viel Arbeit, dazwischen Sportfest
- 11.5.1972 – 16 Uhr: Ablegen in Singapore – mit zeitlich unterschiedlichen Aufenthalten in Colombo/Sri Lanka, Bombay/Indien, Bhavnager/Indien und Cochin/Indien, Passage Indischer Ozean, Kap der guten Hoffnung, Westafrika. Am gleichen Tag vermint die 7. US-Flotte die Häfen von Nordvietnam und bildet eine enge Seeblockade vor der Küste
- 19.7.1972 – 17 Uhr: Vor Anker Reede Freetown/Sierra Leone
- 25.7.1972 – 9 Uhr: Anlegen und Aufenthalt in Las Palmas/Kanarische Inseln

- 3.8.1972 – 8 Uhr: Anlegen im Überseehafen Rostock. Ein überaus herzlicher Empfang in der Heimat. Das Schiff und seine Besatzung wurden mit dem Orden „Banner der Arbeit“ und der „Artur-Becker-Medaille“ in Gold ausgezeichnet. Ein Jahr später erhielt die HALBERSTADT durch den Präsidenten der DRV den „Orden des Widerstandes 1. Klasse“.

Unsere HALBERSTADT sowie weitere Schiffe dieser Bauserie nannten sich Typ-IV-„Frieden“, haben aber leider auch „Krieg“ und dessen Auswirkungen erlebt.

Über 30 Besatzungsmitglieder des ehemaligen MS HALBERSTADT und deren Angehörige haben sich am 17./18. April 1999 erstmalig in Rostock getroffen. Sie gedachten gleichzeitig der Bombardierung des Handelsschiffes am 16. April 1972 im Vietnamkrieg in Haiphong. Die Seeleute der HALBERSTADT fassten den Beschluss sich nach Möglichkeit jährlich wiederzutreffen.

Z		A		X		M		A		N		I		W		S	
II	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VIII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IX	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
X	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VIII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IX	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
X	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VIII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IX	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
X	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VIII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IX	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
X	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VIII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IX	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
X	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VIII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IX	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
X	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VIII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IX	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
X	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VIII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IX	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
X	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
XII	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VI	1	2	3	4	5	6	7	8									

Rettungsaktion im stürmischen Mittelmeer

Wir verließen am 07.12.1986 mit MS FÜRSTENWALDE den Hafen Wismar. Unser Ziel hieß Lattakia in Syrien und wir hatten auf dieser Reise den „Jonas“ an Bord. Schon in der Nordsee überraschte uns ein Sturm und bis zur Ankunft in Syrien blieb schlechtes Wetter. Vielleicht auch wegen der Ladung, die zum größten Teil aus Eisen bestand, schaukelten wir Tag für Tag. Böse Zungen behaupteten, dass das Schiff sogar noch am Liegeplatz schaukeln würde. Wer hätte geahnt, dass es wirklich so kommen sollte.

Weihnachten und Neujahr lagen wir in Beirut/Libanon und orkanartige Stürme im östlichen Mittelmeer sorgten für ein bis zwei Meter hohe Dünung im Hafenbecken. Das führte dazu, dass uns laufend die Leinen brachen. Die Decksbrigade war rund um die Uhr beschäftigt. Es waren aber trotzdem fröhliche und glückliche Feiertage. Nachdem wir in Mersin/Türkei Container geladen hatten, begann am 6.1.1987 die Heimreise, natürlich bei konstant schlechtem Wetter!

Am 9.1. hatten wir das Ionische Meer, welches zwischen Griechenland und Italien liegt, gut zur Hälfte durchquert und rechneten damit, am Abend im Landschutz Siziliens etwas Ruhe zu finden. Genau um 10.53 Uhr UTC empfing der Funkoffizier eine Dringlichkeitsmeldung von der unter zypriotischer Flagge fahrenden CLIVIA, die darin mitteilte, dass sie sich neben einem brennenden Schiff befände, dessen Besatzung bereits im Rettungsboot auf dem Meer treibe.

Als der Nautische Offizier die Position hörte, sagte er sogleich, dass es nur das Schiff am Horizont sein kann, das er gerade wegen der ungewöhnlichen Rauchwolke mit dem Fernglas beobachtet habe.

Wie sich später herausstellte, handelte es sich bei dem brennenden Schiff um die REEFER TRADER, ein Kühlschiff von 1239 Großtonnage. Es hatte am 8.1. den griechischen Hafen Nauplia verlassen und befand sich mit einer Ladung von 543 Tonnen Früchten auf der Reise nach Antwerpen. Im Maschinenraum war ein Feuer ausgebrochen, welches sich fast explosionsartig ausbreitete, so dass bereits nach drei Minuten die Flammen die Aufbauten des Schiffes ergriffen.

Die elfköpfige Besatzung sah sich nach kurzem Versuch das Feuer zu bekämpfen gezwungen, ein Rettungsboot zu besteigen. Zu ihrem Glück befand sich die CLIVIA in unmittelbarer Nähe und empfing den mit einem Walkie-Talkie gesendeten Seenotruf. Wegen der rauen See und vielleicht auch wegen der Ausmaße des Schiffes, die CLIVIA fuhr in Ballast und hatte bestimmt ihre 40 000 BRT, gelang es trotz dreimaligem Versuch nicht, das Rettungsboot aufzunehmen. Daraufhin sendete dann die CLIVIA den Dringlichkeitsruf.

Schnell näherten wir uns dem brennenden Schiff und der CLIVIA, zu der wir auf UKW Kontakt aufgenommen hatten. Das Rettungsboot der REEFER TRADER war in der aufgewühlten See nicht auszumachen. Der leuchtend orangefarbene Fleck entpuppte sich als ein aufgeblasenes Rettungsfloß, das noch an der Bordwand befestigt war. Da beantwortete die Bootsbesatzung der REEFER TRADER den Anruf auf UKW zu unserer Überraschung in deutscher Sprache. Nachdem man uns die Position zum brennenden Schiff mitgeteilt hatte, konnte das Rettungsboot endlich gesichtet werden und der Kapitän nahm Kurs auf die Schiffbrüchigen. Unsere Besatzung war in erhöhter Alarmbereitschaft. Jeder besetzte seinen Posten und es herrschte eine unbeschreibliche Spannung. Deutlich sahen wir nun das Rettungsboot auf den Wellen und konnten bereits Einzelheiten erkennen. Ohne Schwimmwesten und teilweise nur mit Hemd und Hose bekleidet trieben diese Seeleute nun schon über zwei Stunden völlig durchnässt in der schweren See.



Mit einem Leinenwurfgerät sollte eine Schleppverbindung zum Rettungsboot „geschossen“ werden, um zunächst das Boot im Schlepp aus der unmittelbaren Nähe der brennenden REEFER TRADER zu bringen. Fauchend schoss die Rakete über das Rettungsboot hinweg und alle beobachteten gespannt die hinterhergerissene Wurffleine. Unser II. Nautiker hatte gut gezielt. Es war ein Meisterschuss und die Leine senkte sich exakt über dem Boot, wo sie sofort ergriffen wurde. Später teilte uns der gerettete Kapitän mit, dass in diesem Moment einige aus seiner Besatzung Tränen in den Augen hatten.

Doch noch waren sie nicht gerettet und es begann der eigentlich schwierigste Teil der Rettungsaktion. Wie leicht konnte die gerade hergestellte Schleppverbindung brechen und der starke Wind trieb nun unser Schiff zudem immer stärker auf die brennende REEFER



TRADER zu. Mit wahrhaftem „Fingerspitzengefühl“ wurde das Schiff aus der Gefahrenzone manövriert und gleichzeitig mit dem Spill auf dem Achterdeck das Rettungsboot Meter für Meter näher geholt. Gegen 12 Uhr hatten wir es endlich längsseits und halfen den geretteten 11 Seeleuten an Bord. Bis auf leichte Schnittwunden die sich der Chieffmate beim Klettern durch das Bulleye zugezogen hatte, waren alle unverletzt und voller Dankbarkeit. Die Seeleute der REEFER TRADER wurden mit Heißgetränken und Decken sowie Kleidungsstücken der Bordangehörigen versorgt. Unsere FÜRSTENWALDE nahm Kurs auf Sizilien. Im



Hafen von Augusta übergaben wir die Besatzung, die aus drei bundesdeutschen, vier jugoslawischen und vier portugiesischen Seeleuten bestand, den italienischen Behörden. Unsere „Jonasreise“ wurde fortgesetzt. Schon am nächsten Tag waren wir zum Abwettern gezwungen. So viel Undankbarkeit von der Natur!

Aus dem Statement eines verlorenen Schiffes:

(Zitiert und übersetzt aus dem in englisch verfassten Original-Statement durch Kapitän Dieter Landmann am 10.1.1987 im Hafen von Augusta/Italien).

„Schiffsname: REEFER TRADER, Rufzeichen: P 3 D U, Kapitän: Dieter Landmann, Port of Registry: Limassol, Official Number: 381046, Gross Tons: 1239, Reise-Nummer: 17/87 von Nauplia/Griechenland nach Antwerpen.

Die REEFER TRADER verließ Nauplia am 08.01.1987 um 08.18 Uhr mit einer Ladung von 543,42 Tonnen. Am Freitag, den 09. Januar, befand sich das Schiff um 10.15 Uhr auf einer Position von 36.25 Nord, 18.56 Ost, als der Chief-Ingenieur Feuer im Maschinenraum feststellte. Die Maschine wurde sofort gestoppt.

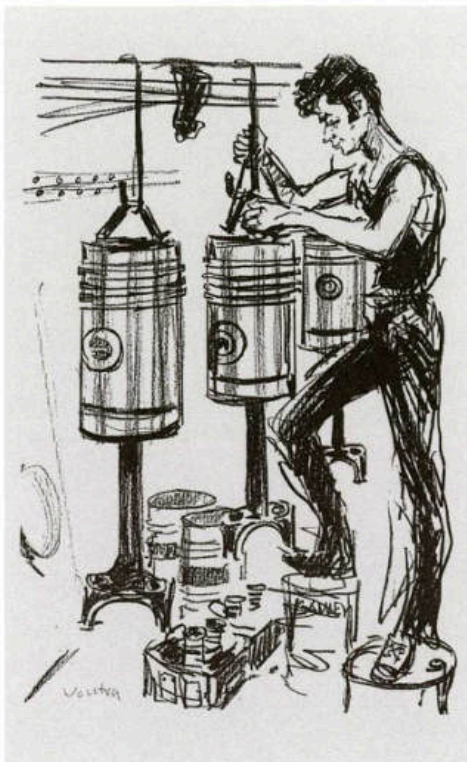
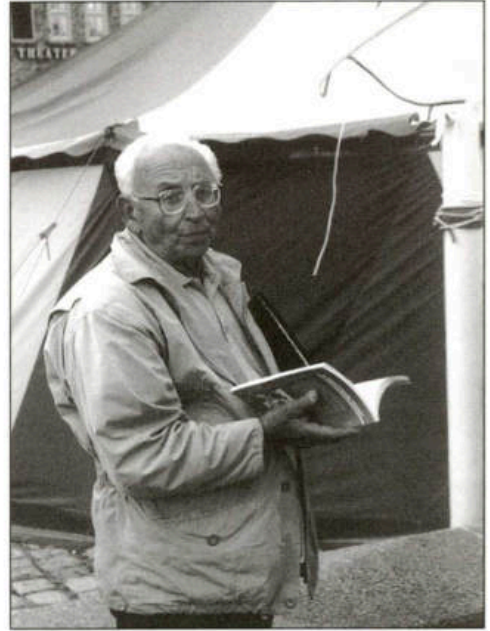
Der Wind wehte mit Stärke 6 aus Nordwest. Es herrschte hohe Dünung, Lufttemperatur 10 Grad Celsius, Wassertemperatur 16 Grad Celsius, gesteuerter Kurs 272 Grad, Geschwindigkeit 11 Knoten.

Alle Türen, Luft- und Lüftungsschächte wurden sofort geschlossen und das CO2-Löschsystem geöffnet. In diesem Moment, genau um 10.20 Uhr gab es im Maschinenraum eine gewaltige Explosion, alle Türen wurden herausgesprengt. Alle Unterkünfte im Achterschiff begannen sofort mit großer Hitze zu brennen. Um 10.23 Uhr explodierte es erneut im Achterschiff. Um 10.25 gab der Kapitän den Befehl, das Steuerbord-Rettungsboot klarzumachen und die Rettungsinsel auszusetzen. Die Hitze aus dem Maschinenraum war so groß, daß um 10.30 Uhr das Rettungsboot mit allen 11 Besatzungsmitgliedern zu Wasser gelassen werden mußte. Die Besatzung ruderte fort vom brennenden und explodierenden Schiff. Um 10.30 Uhr sendete ich über ein tragbares UKW-Gerät den SOS-Ruf, der vom zyprischen Schiff CLIVIA gehört wurde. Wegen des starken Windes schlugen alle drei Versuche der CLIVIA fehl, sich dem Rettungsboot zu nähern. Im Rettungsboot gab es keinen Motor und getrieben vom starken Wind trieb es hilflos auf dem offenen Meer.“

Mit dem Zeichenstift an Bord

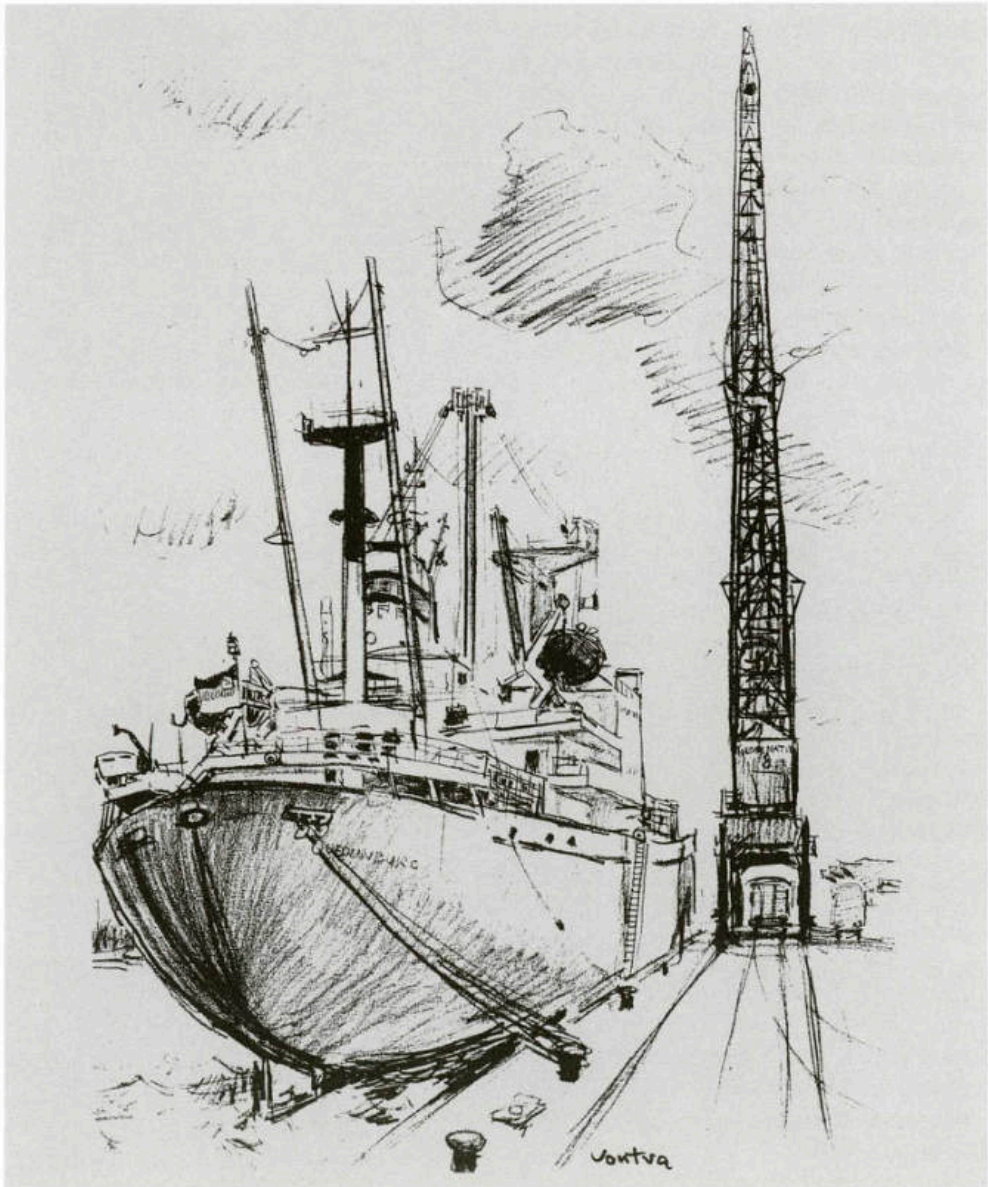
Ein gern gesehener und äußerst sympathischer Passagier an Bord von DSR-Schiffen war der Zeichner Gerhard Vontra aus Perow. Während das offizielle Schiffstagebuch stets nur Schrift und Zahlen enthielt, war sein Exemplar mit vielen kleineren und größeren Skizzen und Zeichnungen gefüllt. Niemals war er ohne Zeichenstift und einem Stapel weißer Blätter an Bord oder an Land. Dabei entstanden auch mehrere Hundert Zeichnungen aus dem maritimen Milieu. Er versteht es meisterhaft, manchmal nur mit wenigen Strichen und Linien, die Besatzungsmitglieder bei ihrer Arbeit und Freizeit zu porträtieren.

In diesem Band beginnend, werden wir künftig viele Zeichnungen von ihm zur Illustration von Beiträgen präsentieren. Er weiß auch Interessantes zu erzählen, doch dazu mehr im nächsten Band.



Vorerst einige Worte von Gerhard Vontra über sich selbst:

„Am 12. August 1920 fand ich mich in einer Bäckerei. Praxisverbunden wurde ich größer, übte mich als Verkäufer (war eingeplant und trug Brötchen aus). Dadurch war ich schon früh mit meiner Umwelt beschäftigt. Die Zeichnerei verdrängte meine Bastelleidenschaften. Die Kunstakademien von Leipzig und München sahen mich als Schüler. Aber ich war von Anfang an mit unlinierten Blättern den Menschen hinterher. Ein Straßenzeichner, überall. Der Mensch ist für mich nicht am Schreibtisch erfindbar, und ich liebe ihn in allen Schattierungen. Studienreisen führten mich in die Sowjetunion, die CSSR, nach Polen, Finnland, Norwegen, Portugal, Frankreich und Italien; nach Singapur, Hongkong und Bangkok; nach Indien, Sri Lanka, Japan sowie nach Südamerika und Mexiko.“



Ein DSR-Seemann auf fremden Schiffen

Mit dem Ende der DDR-Ära begann auch das Ende der ostdeutschen Kühlflotte. Die Schiffe dieses Typs wurden mit zuerst verkauft. Die neuen Eigner beschäftigten anfangs noch die bisherigen Besatzungen. Später erfolgte der systematische Abbau bis oft nur noch der Kapitän und der Chief an Bord blieben.

Im Bestreben, mein Brot auch weiterhin bei der Seefahrt zu verdienen, nahm ich das Angebot einer Hamburger Reederei an, auf einem ausgeflaggten Schiff im Nord/Ostsee-Bereich anzuheuern. Hier erlebte ich hautnah, was es heißt, auf einem solchen Schiff mit überwiegend ausländischer Besatzung zu fahren. Der mit mir gemeinsam in Kiel angemusterte Technische Offizier aus der DDR hatte schon in Stralsund fluchtartig das Schiff verlassen, nachdem wir den Hafen mit einigen „black outs“ erreichten. Das Ganze endete dann nach einer Kollision mit dem Totalverlust des Schiffes. Ich musste erstmals in meiner gesamten Fahrnszeit eine Rettungsinsel nicht nur zu Übungszwecken benutzen. Zum Glück konnte die gesamte Besatzung unversehrt, aber teilweise doch recht nass, gerettet werden.

Mein weiterer Einsatz erfolgte anschließend wieder unter deutscher Flagge auf einem RO-RO-Schiff. Die Bedingungen waren allerdings auch nicht viel besser. Ich war froh nach einigen Differenzen mit der Reederei diese Firma verlassen zu können. Eigentlich war nach diesem Einsatz erst einmal Urlaub geplant. Aber das Angebot einer Flensburger Reederei, Urlaubsvertretung als 1. Offizier auf einem Kühlschiff, konnte ich nicht ausschlagen. Das Vorstellungsgespräch und die erläuterten Bedingungen hörten sich gut an.

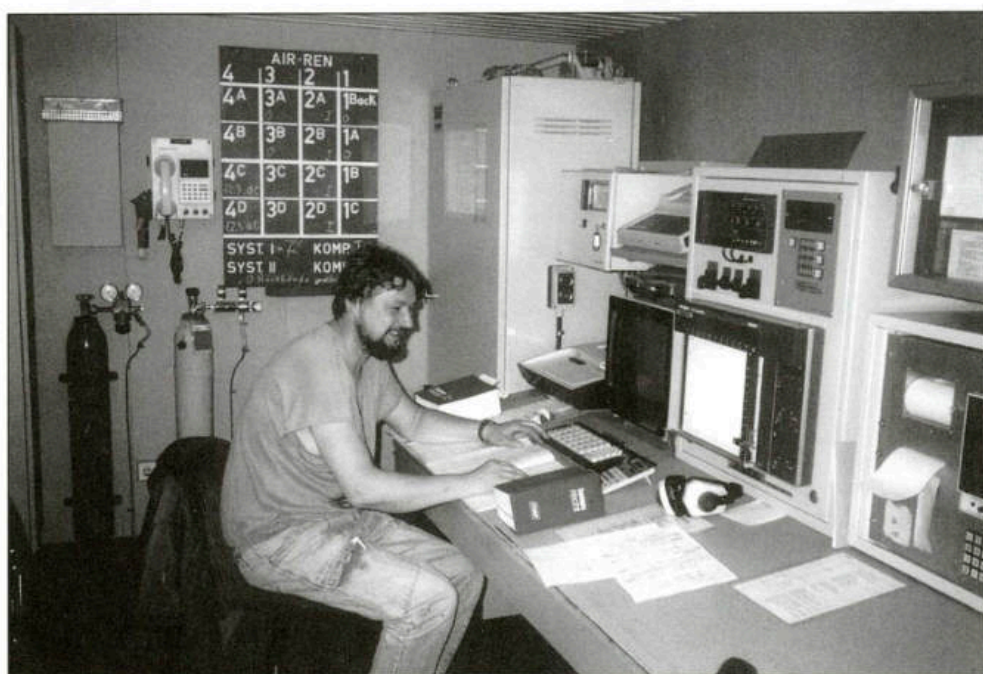
Ohne weitere Einweisung flog ich dann kurz darauf allein nach Tokio, in der Tasche schon das Rückflugticket für den 1. Offizier, den ich ablösen sollte. Nach einer Übernachtung und einigen Behördengängen in dieser Stadt brachte mich der Makler zum Schiff. Für eine Übergabe des Ressorts wäre gerade noch Zeit auf der Gangway gewesen, falls der Urlauber seinen Flieger erreichen wollte.

Da ich beim Vorstellungsgespräch ein Prospekt über alle Schiffe der Reederei erhalten hatte, wusste ich, dass es sich bei dem Kühlschiff um ein in Deutschland gebautes Schiff handelte, dass dieser Neubau mit Unterstützung des Forschungsministeriums entstanden war und die Maßstäbe eines „Schiffes der Zukunft“ besaß, mehr aber auch nicht.

Als der Urlauber dies hörte, verzichtete er auf einen sofortigen Heimflug, um mir erst einmal das Schiff mit all seinen Besonderheiten zu zeigen und mich ordentlich einzuweisen. Dafür bin ich ihm heute noch dankbar, denn nach dem ersten Rundgang war mir danach, das Rückflugticket selbst zu nutzen.

Was da alles an Technik auf der Brücke und im Kühlsektor vorhanden war, kannte ich größtenteils nicht, obwohl die DSR-Kühlschiffe MS HEINRICH HEINE (2) und THEODOR KÖRNER (2) auch nicht gerade veraltet waren. Dort fuhren aber zumindest noch zwei Kühl-ingenieure für die ganzen Anlagen mit, hier aber gab es diese nicht. Alles wurde vom 1. Offizier und den Nautikern mit Unterstützung des LTO erledigt. Die gesamte Kühlanlage konnte sowohl vom Ladebüro als auch von der Brücke über Computer gesteuert und überwacht werden.

Jedenfalls verschob der „1. Stamm-Offizier“ seinen Rückflug soweit, dass wir die gesamte Löschzeit in Tokio und die Versegelung nach Nagoya nutzen konnten, um mich fit zu machen. An Schlaf war in dieser Situation kaum zu denken. In Nagoya hat er mir dann alles übergeben, aber nicht ohne mich vorher vor Zitrusladungen aus Florida für Japan zu warnen. Er wünschte sich, dass dieser Kelch an mir vorbei geht.



Nach dem Löschen in Nagoya wurden gebrauchte PKW für Neuseeland geladen. In Kobe kam der Rest an PKW an Bord. Die Ladung betrug insgesamt rund 400 Fahrzeuge. Mit der „Brücke“ und der Besatzung hatte ich mich in der Zwischenzeit auch gut vertraut gemacht und bekam auch als „Ossi-Offizier“ gute Unterstützung. Die Besatzung bestand am Anfang, bis auf einige Tuvalus für Deck und Maschine, nur aus Deutschen.

Da die Ladung mit Fahrzeugen bis auf Kontrollen der Laschings und auf ölverlierende PKW relativ einfach zu handhaben war, konnte ich mich während der Überfahrt nach Neuseeland voll auf die Beherrschung der Ladekühlanlage und des Schiffes insgesamt konzentrieren. Mit der Ankunft in Auckland als erstem Löschhafen war ich mir sicher, die Sache voll im Griff zu haben und das war auch gut so. Da weltweit abgelöst wurde, kamen für jeden Deutschen ausländische Crew-Mitglieder an Bord. Angefangen vom Koch, Funker, Matrosen, bis zu den Ingenieuren und Nautikern, wurden nach und nach alle durch Tuvalus und Philipinos ersetzt. Am Ende waren nur noch acht Deutsche an Bord. Damit kam viel Mehrarbeit auf uns zu.

Von Auckland aus führte die Reise weiter nach Littleton/Christchurch, um den Rest der PKW zu löschen. Während der ganzen Zeit hatte sich der Pazifik von der besten Seite gezeigt. Selbst in Neuseeland gab es einen schönen Herbstanfang.

Allerdings waren die für uns bestimmten Äpfel noch nicht reif. So lagen wir etwa 14 Tage friedlich in Littleton und konnten in der dienstfreien Zeit ausgiebig die Umgebung erkunden. Neuseeland bietet Prächtiges. Sowohl auf der Nord- als auch auf der Südinsel.



Die Äpfel reiften inzwischen und wir bekamen als Ladehafen Napier auf der Nordinsel zugewiesen. Das Beladen verlief bis auf einige heftige Sturmböen mit Regen relativ problemlos. Die Kartons kamen über Förderbänder aus den Lagerhallen und mittels Elevatoren ins Schiff und wurden dort ordentlich gestaut.

„Voll Schiff“ verließen wir Napier Richtung Panama-Kanal via Pitcairn (Bounty). Mit der Ladung und dem Schiff gab es keine Probleme, so dass es zwar eine mit Arbeit angefüllte, aber trotzdem angenehme Überfahrt war. Die erste Teilladung wurde in Antwerpen und der Rest in Newhaven/England gelöscht. Die Reederei nutzte natürlich unsere Zeit in Europa für ordentliche Ausrüstung, aber auch für Ablösungen. So bekam der Bereich Nautik einen philipinischen Nautischen Offizier, der zwar bereits in der Mittelmeerfahrt auf einem deutschen Containerschiff tätig war, aber dort nur Kaffee kochen durfte! Auf diese nautische Unterstützung bin ich bereits in Antwerpen aufmerksam geworden. Bei der Brückenein-



weisung ließ ihn die gesamte technische Ausrüstung, die mich bei der Übernahme in Stauen versetzt hatte, kalt. Er schaute sich nur laufend suchend um. Auf meine Frage, was er suche, antwortete er: „Die Kaffeemaschine.“ Das war für mich ein Schock. Auf weiteres Befragen gab er an, auf dem Containerschiff nur Kaffee gekocht zu haben. Das war zwar etwas verwunderlich, aber in der Folgezeit erkannten wir sein nautisches Können. Viel Lerneifer zeigte er auch nicht. Für die Überfahrt nach England fiel er erst einmal ganz aus.



Da die neue Reiseorder als ersten Ladehafen Tampa/Florida benannte, setzte die Schiffsleitung alles daran, diesen „Nautiker“ wenigstens im freien Seeraum halbwegs brückensicher zu machen, um die Mehrbelastung von uns zu nehmen.

Leider ließ mich der Ladehafen Tampa an die Warnung meines Vorgängers denken, denn dieser vorgenannte Kelch ging nicht an mir vorbei. Über Fax erreichte uns ein mehrere Seiten langer Temperaturbrief und Anweisungen. Alle Zitrusfrüchte aus Florida sollen von kleinen Fliegen befallen sein, die unter keinen Umständen lebend nach Japan gelangen durften. Dafür gab es ein extra Kühlprogramm.

Die Laderäume mussten auf + 10° C vorgekühlt werden. Während des Beladens der palettisierten Ware verbrachte ein USDA-Inspektor (United States Department of Agriculture) zusätzlich zu unseren Sensoren, geeichte USDA-Sensoren direkt in die Früchte und zwar so, dass diese während der Überfahrt nicht erreicht werden konnten. Der Lageplan wurde dann nach Japan gefaxt.

Nach dem Ladeende eines jeden Decks, musste die Kühlung mit maximaler Kapazität gestartet werden. Die Del.-Air (Einblaseluft) war mit + 12,2° C vorgegeben. Damit mussten die Pulptemperaturen volle fünf Tage lang zwischen 13,3° C und 14,4° C gehalten werden. Nach der Fünf-Tage-Periode war die Del.-Air schnell auf +/- 0,0° C zu senken, damit in den einzelnen Räumen eine absolute Minimum-Pulptemperatur von + 0,6° C erreicht wird. Die Del.-Air durfte niemals unter 0,0° C und keine Pulptemperatur unter + 0,6° C oder über + 1,1° C fallen oder steigen. Wenn alle USDA-Sensoren und die Schiffssensoren eine Temperatur zwischen + 0,6° C und + 1,1° C erreicht hatten, begann für zwölf Tage die Treatment-Periode, d.h. diese Pulptemperaturen mussten so bis Reiseende bzw. einem Minimum von zwölf vollen Tagen gehalten werden.

Wer einmal Früchte als Kühlladung gefahren hat, kann sich bestimmt vorstellen, was da los war. Zumal die CO₂-Konzentration unter 0,3 Prozent gehalten werden musste und die Frischluftklappen die ersten 48 Stunden der Zwölf-Tage-Periode geschlossen blieben und später nur ganz begrenzt Frischluft zum Einsatz kommen durfte.

Zur Kontrolle aller Maßnahmen musste außerdem das USDA-Log stündlich mit der Einblaseluft, Rückluft, Pulptemperatur, Luftfeuchte und dem CO₂-Gehalt ausgedruckt werden. Das geschah auf Endlos-Papier und durfte nicht unterbrochen werden. Einmal täglich war durch den 1. Offizier mit Datum und Uhrzeit abzuzeichnen. Frischluftzusatz, Abtauen und alle Änderungen mussten mit Grund, Datum und Zeit im Ausdruck notiert werden. Zusätzlich noch im Reeferlog. Die Sensoren durften unter keinen Umständen geblockt werden, auch nicht beim Abtauen oder sonstigen Störungen.

Diese ganze Sache hat mir zu einigen grauen Haaren verholfen. Jeder Eingeweihte weiß, dass es keine Seereise ohne Störungen oder sonstigen Zwischenfällen gibt. Zum Glück blieb uns aber ein „black out“ erspart. Die Aufregung reichte trotzdem.

In der Zwischenzeit hatten wir erfahren, dass das uns vorausgefahrte Schwesterschiff in Japan wegen Nichterfüllung der Kühlbedingungen in der Bucht von Tokio die gesamte Kühlperiode von 17 Tagen wiederholen musste. Nun kamen natürlich laufend Anfragen des Charterers und der Reederei, was den Reizzustand noch erhöhte.

Im Löschhafen Kobe/Japan angekommen, blieben die Luken geschlossen. Ein grimmig ausschauender (kann man bei Japanern von grimmig sprechen?) älterer Inspektor trennte persönlich das Druckerpapier vom Brückendrucker und verschanzte sich damit im Klubraum. Man kann sich vielleicht vorstellen, was für ein Berg Druckerpapier (drei Kartons) das war. Nun wurden die stündlichen Ausdrücke von zehn Decks auf die Einhaltung aller vorgegebenen Werte kontrolliert. Erst bei Richtigkeit gab er Deck für Deck zum Löschen frei. Die restlichen sechs Decks waren mit Bananen und Grapefruit aus Panama und Kalifornien beladen.

Mir ist ein Stein vom Herzen gefallen und es war eine große Anerkennung für die stressige Arbeit, als sich der japanische Inspektor mit Handschlag für die gute Arbeit des 1. Offiziers und der gesamten Besatzung bedankte. Alle Laderäume lagen ständig im Normbereich. Weitere Löschhäfen waren dann noch Yokohama und Tokio. Statt wieder wie gehofft, PKW für Neuseeland zu laden, wurden wir unter Ballast nach Südafrika beordert. Ballastreisen waren für diese Charterer recht ungewöhnlich.

Wir sind nun mit ökonomischer Fahrt und bei herrlichem Wetter durch das Südchinesische Meer, vorbei an Manila, wo gerade der Vulkan ausgebrochen war. Weiter nach Brunei, Malaysia und Borneo sowie durch die Javasee zur Sunda-Passage. Hier gab es nochmals Stress. Viele Bohrinseln, die nicht in den Seekarten vermerkt waren, befanden sich vor Ort. Dazu viele Untiefen und massig Boots- und Fährverkehr. Heftige Regenschauer erschweren die Bedingungen zusätzlich. Im Indik passierten wir nahebei noch die Vulkaninsel Krakatau.

Bei der Ankunft in Südafrika, galt es in Durban, Port Elizabeth und Kapstadt Orangen für Bremerhaven zu laden.

Hier traf ich auch die ersten Ex-DDR-Schiffe und einige Freunde wieder. Als Bonus der Reederei durfte meine Frau in Bremerhaven an Bord und kostenlos eine Bananenreise nach Guayaquil/Ecuador mitfahren. Obwohl ihr vor den vielen Ausländern erst nicht ganz wohl war, hat es ihr dann doch sehr gefallen. Sie hat an Bord viele Freundschaften geschlossen und zum Abschied Muschelketten und selbstgemalte Bilder erhalten.

Für mich persönlich bestand das Gute darin, dass ich nach einem Urlaub ein festes Anstellungsverhältnis bei dieser Reederei bis zu meiner, leider krankheitsbedingten Beendigung der Seefahrt, erhielt.



PKW, eine beliebte Ladung an Bord

Von Sachsens Seeleuten und einem Leipziger Reeder

Wer sich für Seefahrts- und Marinegeschichte interessiert, dürfte wissen, dass die 1848 in der Frankfurter Paulskirche tagende erste deutsche Nationalversammlung während ihrer 7. Sitzung auf Antrag der Freien Hansestadt Hamburg den Aufbau der ersten „Gesamt-Deutschen“ Bundesflotte, der ersten deutschen Marine, beschloss. Mitglied der technischen Marinekommission war der aus Anger-Crottendorf bei Leipzig stammende Karl Rudolf Bromme, Seezeugmeister, später Fregattenkapitän und Kapitän zur See.

Dass die aus den ehemaligen DDR-Bezirken Karl-Marx-Stadt, Dresden und Leipzig stammenden Sachsen auf DSR-Schiffen und in den Fischereifloten etwa 28 bis 45 Prozent der Besatzung stellten, ist vielen aktiven und ehemaligen Seeleuten aus eigenem Erleben bekannt. Dieses Ergebnis ausgewerteter Besatzungslisten überrascht nicht, denn fast auf allen Schiffen waren die meist sehr quirligen, freundlichen und aufgeschlossenen, jedoch manchmal für die Norddeutschen sprachlich schwer verständlichen Sachsen in allen Bordbereichen lautstark vertreten. Weniger bekannt und leider bald in Vergessenheit geraten ist, dass ein in der landseitigen geologischen Suche nach Braunkohlen-, Eisenerz-, Kaolin-, und Erdöllagerstätten hochspezialisierter Betrieb, der ehemalige VEB Geophysik Leipzig, in zeitlichen Etappen seegehende Schiffe besaß und diese dann zuerst in der meeresgeologischen Forschung und dann in der Erkundung einsetzte.

Bereits 1961 wurde die 1951 erbaute PROFESSOR HENKING als GEOPHYSICA vom Fischkombinat Saßnitz übernommen und als Forschungsschiff bis 1968 betrieben. Danach hieß der neue Name WALTER STEFFENS.

1967 wurde als Neubau von der Peenewerft Wolgast die GEORGIUS AGRICOLA in Dienst gestellt. Der Verkauf an die Akademie der Wissenschaften als ALEXANDER VON HUMBOLDT erfolgte 1970. Zur Vollständigkeit muss nachfolgendes erwähnt werden:

Von 1967 bis 1991 war die 1962 in der Yachtwerft Berlin gebaute SEEDLER zeitweilig bei Geophysik Leipzig für Vermessungsarbeiten im Chartereinsatz. Zuerst 1974 und dann 1984 wurden für die Erfüllung der Aufgaben des innerbetrieblich als „Flachwasserseismik“ bezeichneten Messtrupps mit Hauptsitz in Stahlbrode, einem kleinen Hafen zwischen Stralsund und Greifswald, der Bohrprahm LERCHE, die Barkassen GEO I bis GEO IV, die Vermessungsboote MALM und DOGGER sowie zwei aus Armeebeständen ausgemusterte Schwimmpanzer übernommen und u.a. zur Weiterführung der letzten „Schusspunkte“ der IMPULS vom flachen Seegewässer bis zum Ufer (manchmal je nach Aufgabenstellung auch noch weiter landwärts) übernommen und genutzt.

Die zunehmende Rohstoffknappheit der DDR und die ständig steigenden Preise für den Kauf von Rohöl und Erdgas auf dem internationalen Markt, auch bei den „befreundeten Bruderländern“, beschleunigten Entscheidungen zur Erkundung von Lagerstätten in den nationalen Seegebieten. Die Bildung einer RGW-Gemeinschaftsorganisation (GO) „Petrobaltic“ mit Sitz in Gdynia im Jahre 1982 durch die drei Länder Sowjetunion (SU), Volksrepublik Polen (VRP) und Deutsche Demokratische Republik (DDR), sollte die enormen Kosten für die Anschaffung der technischen Ausrüstung für das einzelne Land mindern und die Effizienz der Erkundungsarbeiten durch die Konzentration von Fachleuten steigern.

Während die SU und die VRP nicht unerhebliche Valutabeträge zum Kauf der benötigten Spezialtechnik aufbrachten, hatte sich die DDR vertragsgemäß mit einem geeigneten Schiff und der erforderlichen Besatzung zu beteiligen. Vom Ministerium für Geologie wurde der damalige VEB Geophysik Leipzig mit dieser Aufgabe betraut. Umgehend wurde ein Messtrupp „See“, bestehend aus Geophysikern, Geologen, Messtechnikern und Elektronikern, gebildet.

Als Truppleiter setzte man den fachlich versierten, an der Bergakademie Freiberg ausgebildeten Dipl.-Geophysiker Klaus Demuth ein, bekannt im Betrieb durch seine Energie, persönliche Einsatzbereitschaft und Umsicht. Sein Stellvertreter war der immer gut gelaunte und aufgeschlossene Bohrtechniker Dieter Schröter. Beide waren gebürtige Sachsen.

Anfängliche Bemühungen um die Charterung eines geeigneten Schiffes bei der Technischen Flotte und der Hochseefischerei scheiterten an der komplizierten Aufgabenstellung. So sollte das Fahrzeug seegängig sein, aber einen möglichst geringen Tiefgang zur weitgehend seemännisch vertretbaren Annäherung an den Küstensaum haben. Es wurde enorm viel Raum für die Nachrüstungen und die Arbeit und Unterbringung der geophysikalischen Besatzung benötigt.

Da für einen Neubau der konstruktive Vorlauf fehlte und für einen einzelnen Sonderbau der DDR-Schiffbau nicht zu begeistern war, fiel die Wahl auf ein Schiff einer Serie von Binnen-Container-Schiffen des Typs CBK 1700 (in unserem Fall Bau-Nr. 302), die auch in den nächsten Jahren mit großem Erfolg auf den Elbwerften in Boizenburg/Roßlau weitergebaut wurden.

Die Taufe des neuen Schiffes auf den Namen IMPULS wurde am 22.3.1983 in Roßlau feierlich vollzogen. Die Übergabe an den sächsischen Reeder erfolgte am 30.4.1983 in der Mathias-Thesen-Werft in Wismar, nachdem weitere Ausrüstungsarbeiten ausgeführt waren (z.B. zusätzlicher Einbau von Kojen für die von 14 auf 30, manchmal 32 Personen angewachsene Besatzung sowie die Montage einer speziellen Kabelwinde auf dem Achterschiff).

Nachfolgend einige technische Daten des Schiffes und seiner Anlagen:

Frachtschiff mit Zweiwellenanlage und achtern liegendem Maschinenraum. Zweihüllenschiff mit Doppelboden. Aufbauten im mittleren Teil des Schiffes mit dem darauf gesetzten Ruderhaus. Zwei Laderäume.

Hauptabmessungen: Länge über alles: 82,00 m, Breite auf Spanten: 11,60 m, **Konstruktions-tiefgang:** 2,50 m, Marschfahrt: 11,00 kn, **Displacement:** 1700,00 t. Das Schiff war nach den Vorschriften des Flussregisters der RSFSR klassifiziert und besaß die Klasse „M“ mit Eisverstärkung für Fahrt im gebrochenen Eis. **Fahrtbereich:** Die großen Wasserstraßen, Stauseen, Binnenseen und Buchten. Der Einsatz auf See ist zugelassen, bei einem Wellengang (h 3 Prozent höchstens 2,5 m) bis Windstärke 5 bei einer Entfernung vom Schutzhafen bis zu 50 Meilen.

Gerade die letzte Bestimmung war für den vorgesehenen Spezialeinsatz des Schiffes in der Ostsee wichtig.

Hauptantriebsanlage: 2 Dieselmotoren SKL 8 VD 36/24 A-1, 441 kW (600 PS) bei $n = 500$ Umdrehungen pro Minute. Umlaufräder-Schaltgetriebe SW 700. Zwei dreiflügelige Stahlgusspropeller.

Besatzung: Um flexibel auf einen möglichen weltweiten Einsatz des Schiffes ohne gravierenden Wechsel der Patentträger reagieren zu können, wurde von der Schiffsübernahme an von Inspektion und Seefahrtsamt darauf orientiert, fast alle Offiziersplanstellen an Bord mit Inhabern der höchsten Befähigungszeugnisse zu besetzen. Durch die Zahlung einer den anderen Reedereien angenäherten Heuer konnte ein nicht unerheblicher Einfluss auf die Auswahl der Bewerber, auf Qualifikation und Kompetenz genommen werden.

Da Anfang des Jahres 1983 das Fischerei-Forschungsschiff ERNST HAECKEL des damaligen Institutes für Hochseefischerei (IfH) außer Dienst gestellt wurde, übernahm Geophysikern und ohne größere fachliche Prüfung einen Teil der Besatzung. Erster Kapitän des MS IMPULS war Gunther Meußling. Nach seinem langfristig vorgesehenen Wechsel zur Fischerei-

aufsicht im Jahre 1984 führten die beiden in Leipzig geborenen Kapitäne Harry Müller (vorher Fiko Rostock) und Jürgen Köhler (vorher DSR) bis Dezember 1987 sehr erfolgreich je eine Schicht des Schiffes. Als leitende Ingenieure waren Manfred Horoba (vorher IfH und Jürgen Konjevic (vorher DSR) gemustert. In aller Eile wurde versucht, die erste Besatzung zu komplettieren und eine Zweitbesatzung einzustellen.

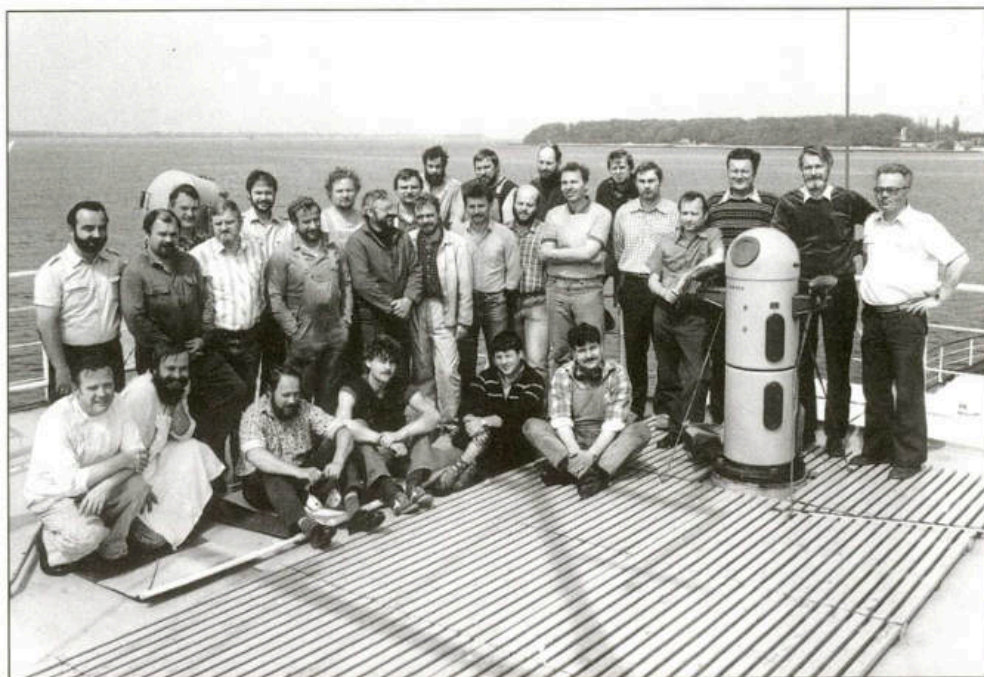
Erfahrene Seeleute der DSR, des Fischkombinates sowie vom Fährschiffamt der Deutschen Reichsbahn zeigten Interesse und wurden nach Bedarf angemustert. Da alle ihre eigenen Erfahrungen in der Bordorganisation und daher durch ihren letzten Reeder „geprägt“ waren, gab es anfangs große Probleme im Finden einer eigenen, seemännisch-geophysikalischen Identität.

Der Schiffsstellenplan sah folgende Mindestbesatzung zur Gewährleistung der Schiffsicherheit bei Betrieb der Hochleistungs-Kesselanlage für den Schießbetrieb vor:

Deck: 1 Kapitän A 6 bzw. B 6, 1 ENO A 6 bzw. B 6, 2 NO A 6 bzw. B 6, 1 FO, 1 Bootsmann, 1 Koch, 1 Kochsmaat, 5 Vollmatrosen, 1 Steward,

Maschine: 1 LTO C 6, 1 1.TO C 5/C 6, 3 TO C 5/C 6 bzw. C 4, 1 E-Ing., 1 Storekeeper, 4 Maschinenassistenten

Gesamt: Deck/Funk/Wirtschaft: 14 Personen und Maschine: 11 Personen



Ein Großteil der Besatzung des Messschiffes IMPULS aus der Schicht von Kapitän Harry Müller

Die für die Erfüllung der Produktionsaufgaben benötigte seemännisch-geophysikalische Besatzung umfasste als Minimum in der Regel fünf Personen in folgender Struktur:

1 Einsatzleiter, der für alle Fragen der Erkundung sowie als Leiter des Dienstbereiches „Geophysik“ verantwortlich zeichnete; 1 Geophysiker, der insbesondere für die Einhaltung der geophysikalischen Qualitätsparameter zuständig war; 1 Hydrograph, der mit Hilfe des Radio-Navigationssystems „Syledis“ den Kurs der Messlinien auf einer auf der Brücke

befindlichen Monitor überspielte; 1 Elektroniker, dessen Aufgabe die Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit der gesamten geophysikalischen Messtechnik einschließlich des Seekabels war; 1 Registrierer, dem das Bedienen der seismischen Digitalapparatur oblag. Er wurde auch für die Instandhaltung, das Betriebsklarmachen, das Aussetzen und Einholen des Seekabelbaumes eingesetzt.

Schiffsinspektion:

Entgegen vieler gut gemeinter Ratschläge zum *rechtzeitigen* Aufbau einer Schiffsinspektion in Rostock oder Stralsund, wurde diese erst unter Druck der zuständigen Minister und zunehmender, für den VEB Geophysik schwer lösbarer seefahrtstechnischer Probleme durch das Einstellen erfahrener Patentträger im August/September 1983 gebildet.

Als Leiter wurde – ein Novum in der Reedereipraxis – der Autor, ein Schiffsingenieur C 6 aus der DSR, als Nautischer Inspektor ein ehemaliger DSR-Kapitän A 6 und als Technischer Inspektor ein ehemaliger Chief C 6 aus dem Fischkombinat Rostock eingestellt. Als Sachbearbeiterin für die Lohnabrechnung des gesamten Messtrupps, für Post, Schreibarbeiten und vieles mehr war eine Kollegin tätig, die als Ehefrau eines Seefunkoffiziers lange Jahre in der DSR gearbeitet hatte und daher die Seefahrt und den Reedereibetrieb aus praktischem Erleben kannte.

Erst nach nervenzerfetzenden Behördengängen gelang es, eine amtlich erforderliche Zuweisung für den benötigten Gewerberaum zu erhalten. Eine ehemalige Milchverkaufsstelle in der Rostocker Hermann-Straße Nr. 24 musste in Eigenleistung mauer- und malermäßig hergerichtet werden. Die Büromöbel wurden meist gebraucht gekauft und im gesamten Ostseebezirk „zusammengefeigt“. Mit heute kaum noch nachvollziehbarem Aufwand konnten die Verlegung eines Telefonanschlusses, das Mieten einer Postbox im Hauptpostamt sowie die Lieferung von Braunkohlenbriketts für die Heizung der halberdig liegenden Inspektionsräume erwirkt werden. Bis zum Bezug am 9. April 1984 fanden Dienstberatungen im Kinderzimmer der Wohnung des Autors statt.

Die Inspektion verfügte über einen gebrauchten, aber zuverlässigen Kleintransporter Barkas B 1000 mit einem selten ausreichenden Monatslimit für den Bezug von Benzin. Mit diesem Fahrzeug wurden z.B. benötigte Ersatzteile und Verbrauchsmaterialien beschafft und die „streng geheimen“ Magnetbänder mit den Messdaten nach Leipzig zur Auswertung transportiert.

Oft mussten während der kurzen Hafenliegezeiten Monteure zur Reparatur, insbesondere für die sehr störanfällige Radaranlage, von den Firmensitzen abgeholt und natürlich zurückgebracht werden. Immer saß ein oft übermüdeter Inspektor am Lenkrad.

Alle Inspektoren fuhren nach Erfordernis auf der IMPULS als Vertretung in ihrer letzten Dienststellung als Kapitän bzw. Chief, weil es bei dem ständigen Personalmangel in allen Reederein fast aussichtslos war, im Falle von Urlaub oder Krankheit zeitlich begrenzt und vor allem rasch einen geeigneten Ersatz zu finden. Nicht selten musste unsere tüchtige Sachbearbeiterin allein die Festung halten. Bei notwendigen Gängen zur Post oder Bank war die Inspektion geschlossen und ein an der Tür hängendes Schild gab Auskunft, wann mit einer Wiederkehr zu rechnen sei. Zu vereinbarten Zeiten bestanden telefonische Verbindungen zum Schiff und zur Betriebsleitung in Leipzig.

Wurde während des Messeinsatzes der IMPULS ein defektes und nicht als Reserve an Bord vorhandenes Teil benötigt, beschaffte der zuständige Inspektor dieses mit List und Tücke und beorderte das Schiff über Nacht zu einem Reedeplatz, wo das Teil dann hingefahren und oft über angemietete Lotsenversetzboote übergeben wurde.

Die Tätigkeit in der Schiffsinspektion war belastend, da viele seemännisch benötigten Artikel, wie beispielsweise Schiffs- und Maschinentagebücher, Formulare für den Seefunkdienst

und Ersatzteile, nur durch „Schnorren“ bei den großen Reedereien „abgefasst“ werden konnten. Hier zahlte es sich aus, dass alle Inspektoren durch ihre langjährige Berufstätigkeit in der Verwaltung von DSR, Fiko und Seefahrtsamt wussten oder vermuteten, an welche Stellen und welchen Fachkollegen man sich hilfesuchend wenden konnte.

Die Rostocker Schiffsinspektion gab außerdem noch fachliche Hilfe und Unterstützung in seemännisch-technischen Belangen zum ordnungs- und vorschriftsgerechten Betreiben der Wasserfahrzeuge des Messtrupps „Flachwasser“ sowie beim Umsetzen der firmeneigenen Sender für das Syledissystem.

Die Um- und Nachrüstung:

Vor der Brücke wurden zur Unterbringung von Matrosen und Maschinenassistenten zwei 20-Fuß-Wohn-Container auf das Oberdeck gesetzt und fest verlascht. Später kam noch ein Aufenthaltscontainer dazu. Auf dem Achterschiff befestigte man drei gleich große Container. Sie dienten der geophysikalischen Besatzung jeweils als Mess-, Aufenthalts- und Gerätecontainer. Die hochmodernen Einrichtungen und Ausrüstungen für die Erkundung der Gesteinsformationen in nationalen Küstenregionen wurden auf dem internationalen Markt für einige Millionen Mark in Valuten gekauft und in der Werft in Le Havre/Frankreich von Juli bis September 1983 eingebaut.

Das Ortungssystem „Syledis“ ermöglichte eine metergenaue Navigation und damit die exakte Positionierung des Schiffes. Das war notwendig, weil es international üblich war, dass Abweichungen von den Messlinien von über 7 m von den Auftraggebern nicht akzeptiert wurden. Das „Vaporchoc-System“ bestand im Wesentlichen aus einem in Laderaum 2 installierten Hochleistungskessel (60 bar, 600 Grad Celsius Heißdampf), den in einem gesonderten Kontrollraum installierten Steuer- und Regeleinrichtungen, den Rohrleitungen an Deck und den Dampfkanonen mit verschiedenen Schalltrichtern.

Übernommen wurden mehrere hundert Meter Seemesskabel mit den dazu gehörenden Verschleißteilen. Natürlich benötigte die mit Dieselmotoren gefeuerte Kesselanlage zum Ableiten der Abgase einen gesonderten Schornstein. Damit war das geophysikalische Meßschiff IMPULS das einzige Fahrzeug der DDR-Seeschifffahrt, das mit drei aktiven Schornsteinen ausgerüstet war.

Bereits auf der Hin- bzw. Rückreise nach und von Le Havre wurde offenkundig, dass die Kapazität der vorhandenen Trink- und Waschwassertanks von gesamt rund 15 m³ für den Bedarf der Besatzung bei einer angestrebten, durchgehenden 14-tägigen Einsatzdauer



Das Meßschiff IMPULS verläßt den Hafen Stralsund

völlig unzureichend war. Mit großem Aufwand wurden in Bitterfeld zwei dort nicht benötigte, je 75 m³ fassende Behälter ausfindig gemacht, gekauft, nach Wismar transportiert, dort exakt gereinigt, mehrmals gespült und dann während der ersten Werftliegezeit im Frühjahr 1984 auf dem Achterdeck aufgesetzt und an das Bordsystem angeschlossen. 1986 baute man diese Wassertanks in den vorderen Laderaum ein. Da besonders morgens ein verständlicherweise belastendes Schlangestehen an der einzigen, nicht kammergebundenen Toilette für die in den Containern untergebrachten Seeleute üblich war, mussten hier in der beschriebenen Werftzeit unbedingt zusätzliche Toilettenkapazitäten geschaffen werden.

Die ersten Erprobungen

Kaum waren die Ausrüstungsarbeiten in Frankreich abgeschlossen und das Schiff auf der Rückreise, tauchte ein neues, vorher nicht als schwerwiegend eingeschätztes Problem auf. In Rostock, da dort eine bessere personelle und materielle Versorgung durch die Inspektion zu erwarten war, musste ein Liegeplatz, möglichst gleich Winterplatz, gefunden werden. Aber kein Rostocker Reeder hatte gern fremdgenutzte Überkapazitäten! Dank des freundlichen Entgegenkommens der Stammbesatzung des im Rostocker Stadthafen liegenden Pionierschiffes VORWÄRTS durfte die IMPULS bis zum Verholen zur Mathias-Thesen-Werft Wismar längsseits festmachen.

Am 15.11.1983 lief das Schiff zur ersten Sylediskalibrierung aus. Nebenbei wurde das Füllen der rund 50 m langen Kabelsektionen mit einem speziellen Öl (Parex II) für die Erreichung eines Schwebezustandes in Abhängigkeit von der Wassertemperatur ebenso trainiert wie das Ausbringen und Einholen des komplettierten, am Ende rund 3000 m langen Seekabelbaumes. Am 7.12.1983 erfolgte der erste Schussversuch für die seismische Profilvermessung. Der erste erfolgreiche seismische Produktionsschuss wurde am 8.12.1983 abgegeben.

Die Erkundung von seeseitigen Lagerstätten

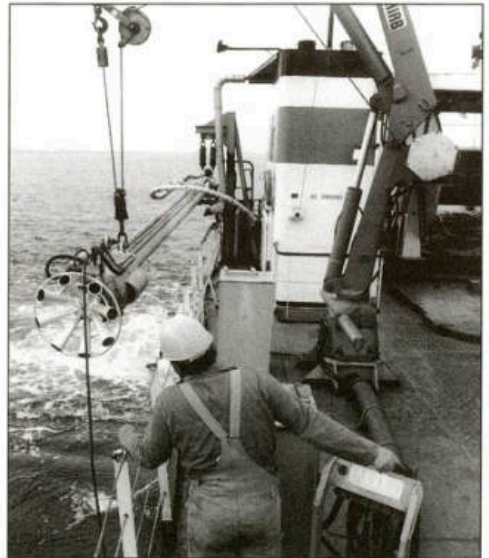
Zuerst muss, da darüber immer wieder unzutreffend berichtet wird, an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass das Meßschiff IMPULS nie Forschungsaufgaben, sondern harte Produktionsaufgaben lösen musste, die jährlich vertraglich hinsichtlich Umfang der Messkilometer und der Qualität der Messdaten gebunden waren. Dabei entschied die GO „Petrobaltic“, in welchem Land, in welcher Reihenfolge gemessen wurde. Zu den vertraglich vereinbarten Leistungen zählten auch Fahrten für das damalige „Institut für Meereskunde“ in Warnemünde zur Erkundung des Seebodens mittels eines „Side Scan Sonars“. Als „Füllarbeiten“ wurden außerdem noch bei schlechten Sichtverhältnissen auf See zur Erkundung der magnetischen Struktur des Meeresbodens spezielle Magnetic-Messungen für die Auftraggeber durchgeführt.

Vereinfacht beschrieben lief jede seismische Messfahrt wie folgt ab:

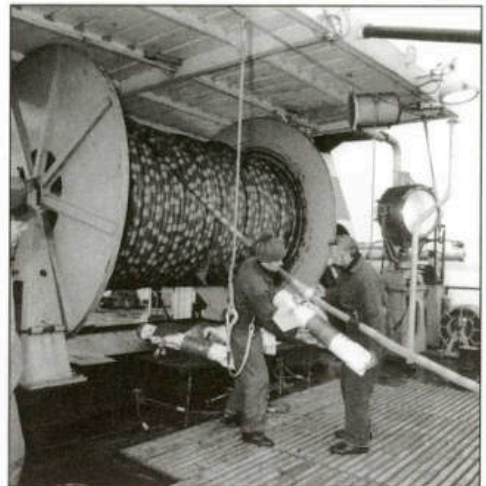
1. Der gemusterte Einsatzleiter und der für die jeweilige Schicht zuständige Kapitän prüften im vom Auftraggeber (z.B. VEB Erdgas/Erdöl Gommern) vorgegebenen Messgebiet die Profile auf ihre Realisierbarkeit hinsichtlich Wassertiefen, Hindernissen, Seezeichen, Schifffahrtslinien u.a.m. Diese verliefen parallel im Abstand von meist 500, manchmal aber auch nur 50 Metern. Auf den Seekarten sah das Operationsgebiet fast wie ein Schnittmusterbogen aus.
2. Die Hydrographen und Registrierer kuppelten und füllten die Einzellängen des Seeka-

bels, die Elektroniker prüften die Funktionen der unzählig an den Kabeln angebrachten Hydrophone und das Messsystem bis zur Aufnahme der Impulse im Messcontainer auf besonders gesicherten Bändern.

3. Der Vaporchoc-Ingenieur und sein Maschinenassistent nahmen den Hochleistungskessel in Betrieb, schalteten die Systeme und setzten die komplettierte Dampfkanone an Bb- oder Stb-Seite aus.
4. Die Decksbesatzung unter Leitung des Bootsmannes setzte den Seekabelbaum aus oder holte ihn ein. Hilfeleistung gaben Seeleute der geophysikalischen Besatzung.
5. Durch Verbindung von Aufnahmecontainer und Brücke wurde durch den Hydrographen und den Kapitän/Wachoffizier in die vorher festgelegten Messlinien so eingefahren, dass beim Überfahren des 1. Messpunktes durch das Schiff das nachgezogene Messkabel möglichst genau der Richtung der Messlinie folgte. Abweichungen von mehr als drei Metern nach jeder Seite bedeuteten Ausschuss und damit eine Wiederholung des Messvorganges. Um den Zeitverzug zu reduzieren, wurde dann versucht, exakt auf eine parallel verlaufende Messlinie einzuschwenken.
6. Bei einer Geschwindigkeit des Schiffes von 4,2 bis 4,5 Knoten (Messfahrt) wurde beim Erreichen des ersten Messpunktes vollelektronisch gesteuert, eine genau dimensionierte Dampfmenge über die Dampfkanone in die See geblasen. Die sich bildende, etwa 1,5 Meter im Durchmesser betragende Dampfblase implodiert (ähnlich wie beim Defekt einer Fernsehbildröhre) durch die Kühle der Umgebungstemperatur unter lautem Knall. Der Schallimpuls durchdringt den Meeresgrund und wird entsprechend der örtlichen geologischen Struktur zeitlich unterschiedlich reflektiert, das Echo durch die Hydrophone aufgenommen und auf den Bändern der Messapparatur registriert und gespeichert. Die Schussfolge lag nach Wahl zwischen sieben und zwölf Sekunden. Das war eine einzige Dauerbelastung für die an Bord in Dienst oder im Schlaf befindlichen Besatzungsangehörigen sowie für den Schiffskörper und die einzelnen schiffstechnischen Anlagen. Beschwerden der Besatzung führten so zu einer Beauftragung des Medizinischen Dienstes der DDR bezüglich einer maximalen Dauer des Schießbetriebes von täglich zwölf Stunden.



Bootsmann Räder beim Aussetzen der Dampfkanone



D. Schröter und R. Bauer komplettieren an der achteren Kabelwinde den Seekabelbaum

Die erste Erprobung der Anlagen sowie die ersten praktischen Messfahrten des Jahres 1983 brachten noch weitere wertvolle Erkenntnisse:

1. Das von der Werft außenbords grau gestrichene Schiff war relativ unauffällig und daher optisch schlecht erkennbar. Unter erheblichem finanziellen und personellen Aufwand wurde deshalb der Schiffskörper im ersten Halbjahr 1984 durch die Besatzung orange gestrichen.
2. Der Bekanntheitsgrad der Arbeitsweise und des Operationsgebietes musste sowohl in der zivilen Seeschifffahrt, aber auch bei der Volksmarine verbessert werden. Durch eine Informationslücke hätte Ende November 1983 die Volksmarine bald gegen das graue, zeitweilig auftauchende und dann wieder abdrehende und dabei wild ballernde Fahrzeug seine Küstenartillerie eingesetzt.
3. Die Messe mit insgesamt 14 Plätzen war zu klein, so dass die Mahlzeiten nur in Schichten oder bei guten Witterungsbedingungen stehend oder irgendwie an Deck sitzend eingenommen werden konnten.
4. Relativ schnell mussten geeignete Seeleute für eine zweite Besatzung gefunden und eingearbeitet werden. Diese kamen aus unterschiedlichen Gründen, aber auch wegen des angestrebten Schichtsystems (14-tägiger Bordeinsatz/14 Tage Freitörn) aus allen damaligen DDR-Reedereien. Sie fanden, dass alles Gute und für sie persönlich Vorteilhaftes dieser Reedereien nun auch an Bord des Messschiffes IMPULS übernommen werden müsste. Die Entwicklung und Einführung eines den besonderen Einsatzcharakter des Schiffes angepassten Betriebsregimes verlangte von den Inspektoren, Kapitänen und Leitenden Ingenieuren außergewöhnlich viel Engagement und Überzeugungskraft. Und natürlich von den Geophysikern viel Einfühlungsvermögen. Waren sie es doch, die einerseits als Seeleute in Fragen der Schiffssicherheit dem Kapitän unterstanden und andererseits in Fragen der Produktion, also der Erkundung, einen direkten „Draht“ zum Kapitän bzw. den Nautischen Wachoffizieren hatten. Die meisten Seeleute gaben auch unter nicht gerade idealen Arbeits- und Lebensbedingungen ihr Bestes, damit die Messleistung in den dafür geeigneten Monaten März bis Mitte Dezember in guter Qualität erbracht werden konnte. Im Winter bestand die Gefahr der Beschädigung des Messkabels durch Eisschollen. Zudem wurde durch die dann meist rauhere See das Messkabel derart bogenförmig abgetrieben, dass ein exaktes Befahren der Profile nicht möglich war. Auch konnten die Messfahrten auf Grund der Beschaffenheit des Seekabelbaumes, seiner Hülle und der Parex-Füllung nur bei bestimmten Plusgraden durchgeführt werden.

Einige Probleme im Messeinsatz

Natürlich lief von Anfang an nicht alles reibungslos. Für Neues oder zumindest Ungewohntes in der Seeschifffahrt mussten, auch nach Absprache mit den staatlichen Seefahrtsoberaufsichtsbehörden, praktikable Lösungen gefunden und manchmal mit sanfterem oder kräftigerem Druck durchgesetzt werden.

So hatten die aus der DSR-Frachtschifffahrt stammenden Nautischen Offiziere mit erheblichen nervlichen Belastungen durch das Navigieren in möglichst geringen Wassertiefen zu tun. Dabei spielten auch die besonders in der DSR hochgespielten Befürchtungen vor einem Seekammervorgang bei einer eventuell verschuldeten Grundberührung des Schiffes eine große Rolle. Dazu muss man wissen, dass der Nautische Inspektor zusammen mit dem Kapitän und dem Geophysiker der zutreffenden Schicht versuchte, die letzten Messpunkte möglichst dicht am Strand zu setzen, wobei ein vertretbares Risiko für das Schiff

und die etwa 2,5 Meter unter dem Kiel herausragende Dampfkanone produktionsbedingt eingegangen werden musste. Der Umgang mit den nachzuschleppenden Messeinrichtungen war den ehemaligen DSR-Seeleuten anfangs ungewohnt.

Mit sehr viel seemännischem Geschick und großer Kaltblütigkeit navigierten die aus der aktiven Fischerei stammenden Nautiker die IMPULS auch durch engste und komplizierteste Fahrwasser und Küstenregionen. Wegen ihrer Berufserfahrung im Umgang mit dem Fischerei-Fanggeschirr bereitete ihnen das achtern nachgezogene Seekabel geringere nervliche Probleme. Alle Nautiker mussten in kurzer Zeit eine effektive Technologie des Umganges mit dem Seekabelbaum entwickeln und anwenden. Dazu gehörten das Aussetzen und Einholen, das optimale Einfahren in das Messgebiet und das möglichst zeitlich kürzeste Einschwenken auf die neue Messlinie. Die Messfahrt im Greifswalder Bodden kann als Krönung guter seemännischer Leistung bezeichnet werden. Notwendige oder manchmal wegen Querläufern erzwungene Kursänderungen bei der Messfahrt verlangten hohes seemännisches Können der Kapitäne und nautischen Wachoffiziere, um Schiff und Seekabel nicht zu gefährden.

Auch auf dem Gebiet der Schiffsinstandhaltung wollten besonders die Seeleute der ERNST HAECKEL nur langsam begreifen, dass es nicht wie bislang gewohnt möglich war, dass sofort nach Einlaufen in den Hafen eine Ablösebesatzung bereit stand und firmeneigene Werkstätten alle Arbeiten ohne großen technologischen Vorlauf erledigten. Dass sich auf diesem Gebiet zunehmende Verbesserungen einstellten, war insbesondere dem beispielhaften Engagement des fachlich sehr versierten Chiefs Jürgen Konjevic zu danken.

Eine kleine Story noch am Rande: Ein besonders in Vorschriften belesener Nautischer Offizier erhob Protest gegen die Übernahme des sogenannten Kabelöles mit der Begründung, es handele sich um „gefährliche Ladung“.

Von Dezember bis etwa Februar jeden Jahres lag das Schiff zuerst im Rostocker Stadthafen, später dank des Entgegenkommens des damaligen Chefinspektors Kapitän G. Haasler im Hafenbecken des Fischkombinates Rostock. Dann verholte man zur Mathias-Thesen-Werft in Wismar, wo das Schiff „kleckerweise“, je nach vorhandenen Arbeitskräften, zusätzlich zu den bereits hohen Planaufträgen auf Schäden aus dem Schießbetrieb inspiziert wurde und weitere dringende Instandhaltungsarbeiten zu erledigen waren.

Parallel dazu führte die diensthabende Besatzung in großem Umfang Wartungs- und Pflege-, manchmal auch Modernisierungsarbeiten aus. War das Schiff ab April im Messeinsatz, wurde regelmäßig in 14-tägigem Wechsel der Hafen von Stralsund angelaufen.

Mit hoher seemännischer Disziplin und zuletzt eingespielter Routine wurden vom Festmachen (etwa gegen 9 Uhr) bis zum Ablegen (etwa 16 Uhr);

- die komplette Besatzung gewechselt,
- Wasser, Brennstoff und Proviant übernommen sowie Müll entsorgt,
- die durch die Rostocker Inspektion zwischenzeitlich beschafften und im Barkas B 1000 herantransportierten Reserveteile und sonstigen Ausrüstungsgegenstände übernommen,
- Kleinreparaturen (besonders an dem sehr störanfälligen Radargerät) erledigt,
- Seekarten aktualisiert und neue Einsatzvarianten beraten und abgestimmt,
- alle bespielten Messbänder übernommen, nach Rostock und von dort weiter nach Leipzig zur Auswertung transportiert, private und dienstliche Post verteilt und entgegen genommen sowie die Lohnabrechnung der einzelnen Dienstbereiche abgeglichen u.v.a. mehr.

Gleichzeitig dazu blieb es nicht aus, die gesamte Messtechnik einer Kontrolle, gegebenenfalls einer Reparatur zu unterziehen. Die Elektroniker trafen nach Notwendigkeit Vorbereitungen

zum Umsetzen der Sender. Erwähnenswert ist auch der Umstand, dass leitende Mitarbeiter des VEB Geophysik Leipzig, die während der sehr kurzen Hafenliegezeiten dringende Angelegenheiten an Bord regeln wollten, von der zunehmend perfekter werdenden Arbeitsorganisation der „Gang“ fasziniert waren. Nicht selten waren sie verblüfft, aber nicht unwillig, wenn nach großem Trubel und der bekannten Hektik gegen 15.30 Uhr das übliche Kommando: „Alle bordfremden Personen verlassen bitte das Schiff, der Lotse ist an Bord!“ ertönte.

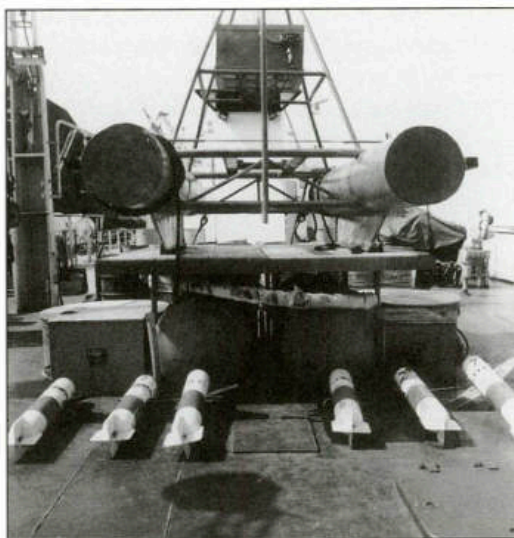
Besonders bei guten Witterungsbedingungen mussten die Nachtstunden zur Fahrt zum Messgebiet genutzt werden, damit das Schiff schnellstmöglich den Schießbetrieb (meist von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang) aufnehmen konnte.

Zum „Schießen“ noch einige Erläuterungen. Beim Implodieren der Dampfblase erfolgte ein Schlag, ein Impuls, als wenn eine Wasserbombe gezündet wäre. Im Maschinenraum stehend, hatte man das Gefühl, dass von unten jemand mit aller Wucht einen Schlag gegen die Schuhsohlen führte. Bei geschlossenem Mund klapperte das Gebiss. Die Rohrleitungen vibrierten erheblich, oft lösten sich Schellen oder Risse traten auf. Die Nachtwachen mussten, da das Schiff dann oft trieb oder vor Anker lag, regelmäßig die sich immer wieder lösenden Schraubverbindungen (z.B. an den Fundamenten der Hauptmotoren) nachziehen.

Aber es war erstaunlich! Das relativ leicht und nicht für diesen Zweck konzipierte Schiff steckte die Schläge sehr gut weg. Befürchtungen, dass besonders das Getriebe der Hauptmaschinen oder die Lager der Dieselmotoren leiden würden, erfüllten sich glücklicherweise nicht.

Die jährlich von der DSRK (heute Germanischer Lloyd) geforderten Schallmessungen in besonders gefährdeten Bereichen der Außenhaut ergaben keine Notwendigkeiten an schiffbaulichen Arbeiten.

Kurz soll auch erwähnt werden, dass am Ende des Messkabels eine Endboje mit Radarreflektor und Feuer nachgezogen wurde. Da das Kabel durch spezielle Schwimmkörper, die Cable Depth Controller, auf eine bestimmte Tauchtiefe eingestellt war, „zunelte“ die Boje ohne erkennbare Verbindung zum schleppenden Schiff durch die See. Trotz gesetzter Signale am Schiff und UKW-Durchsagen (Navigationswarnungen) sowie rechtzeitiger Veröffentlichungen in der nautischen Fachliteratur störte es manchmal andere Fahrzeuge nicht, quer über das Kabel zu „rammeln“. Manchmal geschah dies ohne, einige Male mit ernststen Folgen. Auch wickelte sich das Messkabel mehrmals um nicht auf den Seekarten verzeichnete Unterwasser-



Endboje und Tiefenkontroller an Deck

hindernisse. Kabelrisse und massenweise Defekte an den Hydrophonen waren die Folge. Die seemännisches Geschick, Kraft und Geduld erfordernde Bergung der Reste sowie die von allen Kapitänen gefürchtete Berichterstattung über die vermuteten Ursachen der Havarie trübten die sonst positive Grundstimmung der Besatzung und anschließend die der Inspektion.

Das Ende

Als Mitte 1987 das Messprogramm in den Küstengewässern der DDR und der VRP langsam abgeschlossen war, erfolgten erste strategische Überlegungen zum Verholen des Schiffes in sowjetische Seegebiete mit allen dazu notwendigen Konsequenzen (Besatzungsablösung, materielle und inspektionelle Betreuung). Die Kontakte zur sowjetischen Seite wurden über GO „Petrobaltic“ verstärkt. Als Ergebnis kam heraus, dass wahrscheinlich aus dem mehr als überspitzten Sicherheitsbedürfnis der SU zwar das Schiff in die Kaspische See umgesetzt, dann aber mit sowjetischer Besatzung bemannt werden sollte. Um weitere Einzelheiten direkt „vor Ort“ abklären zu können, entsandte die sowjetische Seite eine Expertenkommission, die sehr schnell herausfand, dass das Schiff aus Stabilitätsgründen nicht für den Einsatz in den vorgesehenen Seegebieten geeignet war.

Hinter vorgehaltener Hand, wurde in Insiderkreisen berichtet, dass die SU mehrere hochseetüchtige, baulich kleinere geophysikalische Messschiffe in Polen und Finnland in Auftrag gegeben hatte. Das bedeutete das Ende des Einsatzes beim Leipziger Reeder. Am 22.11.1987 wurde der letzte seismische Produktionsschuss abgegeben.

Dass der gesamte Einsatz des Schiffes sich für die DDR und später für die Treuhandanstalt beim Verkauf ehemals volkseigener Betriebe gelohnt hatte, beweisen die erkundeten seeseitigen Erdöllagerstätten bei Bansin und Heringsdorf.

In der für DDR-Verhältnisse rekordverdächtigen Zeit von einem Monat suchte man einen neuen Käufer, rüstete das Schiff ab und übergab es am 1.1.1988 der DSR als neuem Reeder. Fast alle Seeleute der seemännischen Besatzung sowie die Mitarbeiter der Inspektion kehrten zu kulantem Bedingungen in ihre früheren Reedereien zurück, während die Geophysiker, Hydrographen und Elektroniker im VEB Geophysik blieben und in landseitigen Einrichtungen oder im Messtrupp „Flachwasser“ eingesetzt wurden.

Mit einem in Polen aufgesetzten 3-MP-Säulenkran diente die ehemalige IMPULS bis 1990 als DSR-Werkstattschiff und wurde dann wegen steigender Kosten und sinkender Wirtschaftlichkeit verkauft. Zurückgerüstet als Containerschiff und nach mehrmaligem Eigner- und Namenswechsel war das Schiff noch 1995 in Fahrt.

Mit der politischen Wende benötigte man die Spezialisten des VEB Geophysik zunehmend weniger. Der Betrieb ging in Liquidation.



Die seemännischen Aktivitäten des maritimen Exoten aus Sachsen werden ebenso wie die der großen, heute nicht oder nur noch als Fragmente vorhandenen Reedereien an der Küste von Mecklenburg/Vorpommern ein Teil der DDR-Seefahrtsgeschichte bleiben.

Ich danke recht herzlich Frau Wichert sowie den Herren H. Müller, J. Köhler, D. Schröter und R. Kramer für ihre hilfreiche Unterstützung bei der Erarbeitung dieses Beitrages.

Eine Reise ohne Rückkehr

Beladen mit rund 10.000 Tonnen Rohöl verließ der Tanker BÖHLEN am 29. September 1976 den Hafen Bajo Grande in Venezuela. Ab Höhe Azoren kam das Schiff in einen schweren



MT BÖHLEN Typ „Leuna“ – Am 14.10.1976 an der nordfranzösischen Küste, Höhe Ushant gesunken

Sturm. Der Besatzung, außer den Wachen, war es verboten, die Laufstege an Deck zu benutzen. Die Panzerblenden der Bulleyes und die Außenschotten wurden verschlossen. Als Heizer begann ich an diesem 14. Oktober 1976 meine 4 bis 8-Uhr-Wache wie immer. Die Wache wurde 3.50 Uhr übernommen und die Routine begann. Das geladene Öl war erst bei etwa 70° C pumpfähig und musste bis zum Erreichen des Löschhafens auf diese Temperatur erwärmt werden. Die gegenwärtige betrug etwa 30° C.

Fünf Minuten nach meiner Anwesenheit wurde das Schiff durch drei sehr harte Schläge erschüttert. Ein zuvor montiertes Sicherheitsventil löste sich aus der Halterung und schoss zu Boden. Wir waren sehr erschrocken. Gemeinsam mit meinem Wachvorgänger befestigten wir es erneut.

Wie jeden Morgen holte der Maschinenassistent das Wasser für den Wachkaffee aus dem Kesselraum. Er meint es rieche komisch und kostete es – es war salzig. Der I. Ingenieur wurde informiert. Dieser entschied, den Kessel herunterzufahren und die Beheizung der Ladetanks auszusetzen. Andere Mitglieder der Maschinenbesatzung wurden informiert. Die Wache wurde normal beendet und das Frühstück eingenommen.

Nach dem Wecken um 11.30 Uhr begab ich mich zum Mittagessen in die Mannschaftsmesse. Diese befand sich, wie auch die gesamte Maschinenbesatzung in den achteren Aufbauten.

Das Schiff war schon merklich kopflastig und wurde von Brechern teilweise richtig überrollt. Durch die nautische Schiffsführung gab es keinerlei Informationen über den Zustand des Schiffes. Es wurden auch keine Vorkehrungen für den Notfall getroffen.

Ich hörte nur, dass laut den Peilungen des Storekeepers in einigen Tanks erhebliche Wassereinbrüche zu verzeichnen waren. Die See war immer noch sehr rau und haushohe

Wellen schlugen gegen das Schiff. Es herrschte keinerlei Panik, eher eine gespenstische Ruhe. Da nichts passierte und scheinbar keine Gefahr für das Schiff bestand, legte ich mich gegen 14 Uhr nochmals bis zum Wachbeginn 16 Uhr in meine Kojen.

Nach dem Wecken durch die 0-4 Wache begab ich mich in den Raum, wo unsere Arbeits-spinde untergebracht waren. Von hier aus sah man aus einem Bullauge, welches auf das Tankdeck wies, dass das Schiff mit dem Vorschiff schon tief abgesackt war. Die Wellen schlugen einfach über das Vorschiff hinweg. Es ging nicht mehr auf und nieder. Es gab weiterhin keine Panik, aber auch keinerlei Informationen über den Zustand des Schiffes.

Die Wache für 16 Uhr wurde wie gewohnt übernommen. Etwa zwei Minuten später erschien der II. Ingenieur und entschied, alle ziehen warme Sachen an, legen die Schwimmweste um und finden sich in der Mannschaftsmesse ein.

Die komplette Maschinenbesatzung und die wachfreien Matrosen waren dort anwesend. Durch den Kapitän und die nautischen Offiziere erfolgte keinerlei Weisung, um eine Rettungsaktion zu beginnen. Der Chief wies an, alle Schnellschlüsse der Motoren und Tanks zu ziehen. Das Schiff sackte mit dem Vorschiff weg und bekam eine gewaltige Backbordschlagseite. In der Messe befand sich ein 170-Liter-Kühlschrank, der sich jetzt aus seiner Halterung riss und durch die Messe schoss. Dies war wie ein letztes Signal, jetzt hieß es: „Rette sich, wer kann“.

Einige sprangen gleich über Bord. Ich begab mich zur Backbordseite, um das Floß zu lösen. Die Rettungsboote waren durch überkommene Brecher allesamt schon zerschlagen. Ich befestigte die Reißleine an der Reling und nach dem Öffnen der Halterung rollte das Floß, nachdem die Leine riss, durch die enorme Schlagseite ohne selbst aufzugehen ins Meer. Ich versuchte, zum nächsten Floß auf die Steuerbordseite zu kommen. Das war durch die immer stärker werdende Schlagseite ein schwieriges Unterfangen. Dort angekommen, bemühten sich bereits einer der Heizer und ein Maschinenassistent dieses Floß klarzumachen. Durch die enorme Backbordschlagseite schafften wir es nicht, es in die See zu werfen. Es fiel an Deck und blies sich zwischen den Lüfterhälsen auf. Es gab nun keine Möglichkeit mehr, dieses Floß in die See zu bekommen. Dann hieß es auch für uns, jeder ist sich selbst der Nächste.

Das Schiff war mittlerweile über das Vorschiff so tief abgesackt, dass nur noch der Antennenmast des Mitschiffes aus dem Wasser ragte. Ein Besatzungsmitglied klammerte sich an diesem Mast fest und mit Erreichen des Meeresspiegels schwamm er los.

Ein plötzlicher Ruck ging durch den Tanker und fast senkrecht, bis zur Höhe der achteren Aufbauten, stand er nun im Wasser. Für mich das Signal, den Sprung in das Wasser zu wagen.

Aus rund 40 Meter Höhe sprang ich in das 13° C kalte Wasser der Biskaya. Minuten der Ohnmacht folgten. Durch den enormen Aufprall aus dieser Höhe hatte mir die Schwimmweste mein Kinn aufgeschlagen. Überall spürte ich Blut. Ich sah mich um und entdeckte einige im Wasser treibende Personen und sah wie das Schiff senkrecht mit sich bewegendem Propeller innerhalb kurzer Zeit versank. Möglichst schnell versuchte ich vom Schiff wegzukommen. Das Schlimmste jedoch waren die jetzt aus der Tiefe hervorschießenden Holzteile. Alles schwamm auf dem Meer, Holzschotten, Rettungsringe, Backskisten, Ruderpinnen und vieles mehr.

Ich versuchte, mit diesen Teilen eine Art Floß zu bauen. Ein Schott, eine Backskiste und ein paar Fender waren unsere Stütze. Der Chief, seine mitreisende Ehefrau, ein Heizer und ich hatten sich mittlerweile hier angefundenes.

Plötzlich schoss ein Rettungsfloß aus dem Meer empor. Ich sagte, ich werde versuchen, zu diesem Floß zu schwimmen. Außer mir versuchte es noch der zweite Heizer. Er schaffte es leider nicht.

Am Floß angekommen, waren schon einige Besatzungsmitglieder dort und versuchten, alle in der Nähe treibenden Besatzungsmitglieder aufzunehmen. Das Floß hatte einen zerschnittenen Boden und eine der beiden Wülste war ebenfalls zerschnitten. Das Dach diente als Boden, man konnte jedoch im Floß nicht stehen, da einem das Wasser dann über dem Kopf stand. So hingen zum Schluss zwölf Besatzungsmitglieder an diesem Floßtorso.

Einige hatten sich von innen an die letzte Wulst geklammert und einige von außen. Die Nacht kam,

es wurde mittlerweile bitterkalt und der Sturm nahm zu. Zweimal kippte dieses Gefährt um, zwei Mann wurden herausgespült und schafften den Anschluss nicht mehr. Dann trat Öl aus den Tanks aus. Es überflutete auch unser Floß. Wer es in Mund und Nase bekam, erstickte elendig. Es war wie Kerzenwachs. Gleichzeitig hielt es aber auch warm. Immerhin war es auf ca. 30° C vorgewärmt. Verzweifelt hofften wir auf Rettung. Die Lichter einiger Schiffe konnten wir sehen. Der Sturm jedoch wurde immer gewaltiger. Die Kälte und die Hoffnungslosigkeit kamen. Gegenseitig machten wir uns Mut und reinigten uns Augen, Nase und Ohren vom überkommenden Öl. Es kam die Zeit, wo man nichts mehr spürte. Man wurde einfach müde. Die Zeit lief an einem vorbei, man sah die Familie und Freunde, man wollte nur noch schlafen – eine trügerische Phase. Drei der am Innenrand hängenden Besatzungsmitglieder hatten nicht mehr die Kraft, sich dieses Traumes zu erwehren. Sie schwammen tot im Ring des Floßes und wurden bei einem weiteren Kentern heraus gespült.

Nun befanden sich nur noch sieben Personen in dieser Insel, darunter eine Stewardess. Alle bis zum Hals im eiskalten Wasser stehend, der Boden zerschnitten, das Dach als Boden dienend, jedoch zum Stehen viel zu tief. Irgendwann kamen Schiffe in unsere Nähe, hatten uns auch im Scheinwerfer. Hubschrauber flogen über uns, deren Scheinwerfer auch auf unsere Insel fielen. Man sah uns nicht, die Nacht war zu dunkel, das Öl zu schwarz.

Nach Null Uhr erschien der Bug eines gewaltigen Schleppers vor der Rettungsinsel. Es war der Bergungsschlepper PACIFIC. Seine Scheinwerfer hatten uns im Visier. Doch auch er wollte wieder abdrehen. Gemeinsam brüllten wir unser „Hilfe!“ in die dunkle Nacht. Es wurde an Bord gehört und der Schlepper hielt auf uns zu. Ein Fangnetz wurde seitlich an der Reling ausgebracht und das Schiff manövrierte sich an die Insel heran. Bei dem Seegang ein schwieriges Manöver. Befand sich die Insel in einem Wellental, war der Schlepper haushoch über uns, befand sie sich auf einem Wellenberg, konnte man die Handläufer der Reling erfassen und wurde von der Besatzung an Deck gezogen. So geschehen mit den ersten vier Personen. Ich hatte mich im Laufe der Zeit mit der Reißleine des Floßes so gefesselt, dass, falls man mich über die Reling ziehen wollte, das gesamte Gewicht der Rettungsinsel mich wieder ins Wasser zog. Ich rief nur noch nach einem Messer. Irgend jemand der Besatzung reichte mir eines und es gelang mir, Stück für Stück, immer mit der Gefahr im Hintergrund, durch den Schlingerkiel des Schleppers erschlagen zu werden, die Leine zu zerschneiden.

An meiner linken und rechten Seite wurde der Versuch gemacht, die letzten beiden Insassen, einen Matrosen und eine Stewardess, zu retten. Das Floß geriet in ein Wellental und mit der nächsten Welle schlugen beide mit dem Kopf gegen den Schlingerkiel des Schleppers und rutschten leblos ins Meer.

Man bekam meine Hand zu fassen und zog mich als Letzten an Deck des Schleppers. Ich war nicht mehr fähig, irgendeine Bewegung zu machen. Man schnitt meine Sachen auf und schmiss diese ölverschmierte Kleidung gleich ins Meer. An beiden Füßen wurde ich in den inneren Decksbereich des Schleppers gezogen, um nicht wieder über Bord zu gehen. Anschließend wurde ich unter die Dusche gelegt und mit warmem Wasser abgeduscht.

Es ging dann mit „Volldampf“ in den französischen Hafen Brest. Inzwischen erhielten wir eine warme Suppe. Ich bekam von den Besatzungsmitgliedern eine Unterhose, eine Arbeits-

kombi und ein paar Socken. So kam ich in das Krankenhaus von Brest. Für das Foto der erforderlichen Identitätsbescheinigung durch die DDR-Botschaft in Paris lieh mir Inspektor Thamm von der DSR seine Jacke. Mit dieser Bescheinigung und einem Schreiben des Generaldirektors der DSR Arthur Maul begann mein zweites Leben.

DSR

**VEB DEUTFRACHT / SEEREEDEREI
ROSTOCK
GENERALDIREKTOR**

VEB Deutfracht/Seereederei Rostock 25 Rostock-Überseehafen

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

25 Rostock-Überseehafen, den
17. 10. 1976

Betreff

Genosse L o b j i n s k i , Klaus

Geburtsdatum: 14. 3. 1955
Geburtsort: Waren/Müritz Krs.: Waren/Müritz
Familienstand: ledig
Beruf: Vollmatrose
wohnhaft in: Waren/Müritz, Hans-Beimler-Str. 39
DPA-Nr.: III 0593230

ist Besatzungsmitglied des gesunkenen MT "Böhlen" des VEB
Deutfracht/Seereederei Rostock.

Genosse Klaus Lobjinski ist nicht mehr im Besitz der erforderlichen Personaldokumente.

Aus diesem Grunde wird gebeten, Genossen Lobjinski alle erforderliche Hilfe und Unterstützung zu gewähren.

Eventuelle Rückfragen sind an den VEB Deutfracht/Seereederei Rostock, Abteilung Recht, Telefon 366/6007, zu richten.



Arthur Maul
M a u l




Körpergröße 1,80 m

Augenfarbe blau

Besondere Kennzeichen

Dieses Dokument gilt gemäß den Rechtsvorschriften in Verbindung mit den erteilten Genehmigungen für das Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik.

Klaus Lohjinski
Unterschrift

Lohjinski

Name, auch Geburtsname Klaus

Vorname 14. 03. 1955

Geburtsort Waren/Müritz

Geburtsort DDR

Staatsangehörigkeit 2033 Loitz

Wohnanschrift Lange-Str. 55

Kinder

17. 10. 1976
ausgestellt am

(Siegel)

[Signature]
Unterschrift

Von den 35 Besatzungsmitgliedern wurden nur elf gerettet. Das Schiff, 24 Besatzungsmitglieder und zwei mitreisende Ehefrauen kehrten von dieser Reise nicht mehr zurück. Tief war die Trauer. Sie werden uns unvergessen bleiben.



Strandabschnitt der Insel L'ILE DE SEIN/Frankreich, mit Ölresten des am 14.10.1976 gesunkenen MT BÖHLEN

Anmerkung des Autors:

Bei der Planung unseres Urlaubes im Jahr 2001 kam uns der Zufall in Form eines Reiseberichtes im Fernsehen zu Hilfe. Man berichtete dort über eine Segeltour von Großbritannien nach Frankreich mit einem Stopp auf der Insel L' ILE DE SEIN. Man zeigte auch einen Teil des Strandes, der noch heute mit dem ausgetretenen Öl der BÖHLEN verschmiert ist. Wir beschlossen, unseren Urlaub in der Nähe zu verbringen und die Insel aufzusuchen. Im Juli 2001 schauten wir uns auf der Insel um und besuchten auch das dortige Museum.



Eintrag des Autors in das Gästebuch des Insel-Museums

Ich traute meinen Augen kaum, dort fand ich Teile der BÖHLEN in der Ausstellung. Leider konnte ich mit der dortigen Aufsicht kein umfangreiches Gespräch führen. Nachdem ich ihr jedoch klar gemacht hatte, dass ich ein gerettetes Besatzungsmitglied der BÖHLEN war, schenkte sie mir ein Buch über die Geschichte der Seenotrettungsstation der Insel, in der auch das Schicksal der BÖHLEN mit zwei Seiten beschrieben ist. (Joseph Fouquet: „L' Ile de sein et sa Station de Sauvetage de 1866 a' nos Jours".)

Wieder zu Hause angekommen, hatte ich eine Nachricht per Internet von der Insel erhalten. Ich rief sofort telefonisch zurück. Es war einer jener Retter von damals, übrigens ein Berliner, der seit seinem 18. Lebensjahr auf der Insel lebt. Wir haben uns lange unterhalten. Irgendwann will er mich auch einmal besuchen.

Übrigens, in unserem Garten haben wir einen kleinen Steingarten. 26 mitgebrachte Steine von der Insel L' ILE DE SEIN erinnern an das tragische Schicksal der BÖHLEN vor 26 Jahren.

Erlebnisse als Passagier auf MS SCHWERIN

Tagebuchauszug für den 27.03.1985: 8 Uhr: 13' N westlich Südindiens, 77° 03,0 E querab Kolachel. Wetter: NO 2, See 1, Sonne, gute Sicht, Wassertemperatur 29°, Luft 29° Kurs: 315° Geschwindigkeit: 16 kn. Einlaufen New Mangalore/Indien.

Für die Übernahme von 1500 Tonnen Granitblöcke für Bremen wird mit mehreren Tagen Liegezeit gerechnet. Für den Passagier die gebotene Möglichkeit zu ausgiebigen Landgängen.

08.30 Uhr: Fest am Liegeplatz 7. Die Granitblöcke werden mit eigenem Bordgeschirr übernommen. Bei jedem 20-t-Block krängte das Schiff nach der Landseite. Es waren „bewegte“ Tage. Vor dem Schiff ein großer, staubiger Bauplatz. An der Gangway etwa 15 bettelnde Kinder. Zum Baden an der Küste des Arabischen Meeres führte der Weg durch das Baugelände bei brütender Hitze – mit 40° im Schatten – entlang der Elendshütten zum herrlichen Sandstrand, der von Kokospalmen begrenzt war. Für die Freiwache ein ersehntes Ziel, wenn auch das Meerwasser 30° warm und sehr salzig war. Hohe Brandungswellen und ein starker Sog machten das Schwimmen nicht ganz ungefährlich.

Einige Hundert Meter vom Badestrand entfernt, traf ich auf ein Fischerdorf, dessen Einwohner gerade ein vom Fang zurückkehrendes Boot erwarteten. Es war ein Auslegerfahrzeug von etwa 20 Meter Länge und einer Seitenhöhe von gut 1,8 Meter. Diese Auslegerkanus werden mit Hilfe von Riemen gerudert. Der Ausleger erhöht die Stabilität des Bootes. Es liegt wesentlich ruhiger im Seegang, weil der Ausleger die Rollbewegungen dämpft.

Das Boot lief bei Stillwasser (Zeitraum zwischen Ebbe und Flut) in die eigentliche Brandungszone ein. Zwei Fischer, einer am Bug und einer am Heck, stakten das Boot mit langen Stangen auf den Strand. Unmittelbar vor dem Auflaufen auf den Sand eilten etwa zehn Männer dem Boot entgegen, übernahmen an beiden Seiten des Bugs die Leinen, erfassten den Ausleger und stützten die Bordseiten. So gelangte das Boot, ohne quer zu schlagen, sanft auf den Strand. Gleich nach dem Aufsetzen wurden auf Kommando und mit Singsang die langen Netze eingeholt, in denen die reiche Beute des Tages zappelte. Die Schlepptrassen wurden an Land gegeben, 30 bis 40 Männer erfassten von beiden Seiten das Seil.



Ein Junge hatte vorher mehrere dicke Holzbohlen, an deren Enden Griffe angebracht waren, mit Fett beschmiert. Diese Bohlen wurden vor den Kiel des Bootes gelegt. Der Kapitän stieß einen lang gezogenen Ruf aus und die Männer antworteten mit einem lauten „Jehaaa“, wobei sie mit aller Kraft an dem Seil zogen. Befehl und Antwort wechsel-

ten sich in kurzer Folge ab. Endlich begann das Boot auf den Querschiffs in Abständen angeordneten Bohlen zu gleiten.

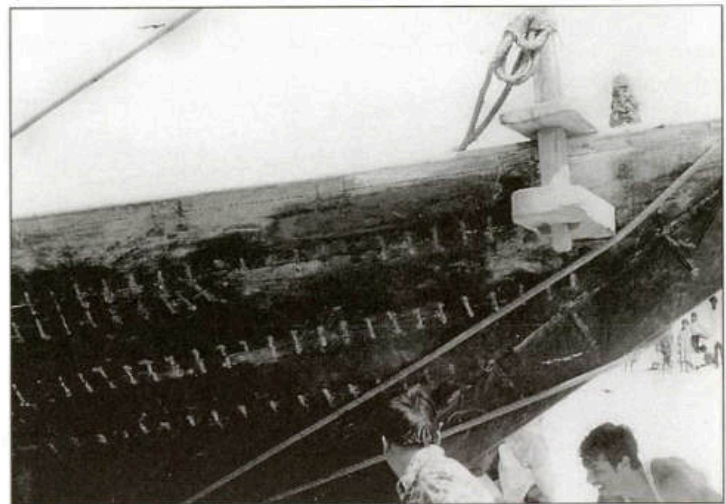
Sofort setzte ein schneller rhythmischer Gesang ein, bis das Boot trotz vereinter Kraftanstrengung wieder zum Stillstand kam. Diese Gelegenheit nutzten ein paar Jungs, um die freigewordenen Bohlen erneut vor dem Boot



auszulegen. Nach kurzer Ruhepause zogen die Männer wieder am Seil. Schließlich wurde das Boot im oberen Teil des Strandes, der von der Flut nicht erreicht werden konnte, abgesetzt. Hier stand es senkrecht, denn es wurde von dem abgestützten Ausleger gehalten.

Neugierig betrachtete ich aus nächster Nähe das Boot. Auf den ersten Blick war die Kraweelbeplankung der Außenhaut zu erkennen, das heißt, die Planken des hölzernen Bootskörpers stießen stumpf aufeinander. An den Stößen der aufeinander liegenden und gegeneinander stehenden Planken sah ich Wülste, die das Eindringen des Wassers verhinderten. Beim genaueren Hinschauen stellte ich fest, dass die Planken mit Kokosfaserseilen kunstvoll aneinander genäht waren. Einen Metallnagel oder andere Eisenteile konnte ich

nicht entdecken. Erst später wurde mir klar, dass ich ein großes, genähtes Fischereikanu besichtigt hatte, wie es Erno Wiebeck in seinem Buch „Indische Boote und Schiffe“ (Hinstorff, Rostock 1987) beschreibt. Die Nähetechnik, seit Jahrtausenden unverändert überliefert, dürfte jedoch in absehbarer Zukunft auch in Indien der Vergangenheit angehören.



Wie die „Hauptstadt der DDR“ verschwand

Wer weiß schon, dass bereits drei Wochen vor dem offiziellen Ende der DDR, am 3.10.1990, die „Hauptstadt der DDR“ aufhörte zu existieren.

Unsere Ablöserbesatzung schickte sich an, im September 1990 mit der BERLIN HAUPTSTADT DER DDR eine fünfmonatige Ostasienreise anzutreten.

Eine erste Überraschung war, dass uns auf dieser Reise eine Passagierin, Frau G. aus Hamburg, begleiten würde. Sie hatte die Rundreise gebucht, weil sie zum einen, wie jeder Passagier auf einem Schiff, die Hafenstädte kennenlernen wollte. Andererseits war sie sehr daran interessiert, mit einer ausschließlich deutschen Besatzung, welche es damals nur noch bei der DSR gab, die Zeit zu verbringen. Dass wir alle aus der DDR kamen, war wohl auch gewollt.

Es gab auf dieser Reise viele interessante Gespräche mit ihr und nur am Rande sei erwähnt, dass einige Besatzungsmitglieder von damals auch noch heute Frau G. in Hamburg besuchen.

Zu diesem Zeitpunkt war schon bekannt, dass am 3.10.1990 der „Tag der deutschen Einheit“ stattfinden würde. Es existierten für die Schiffe der DSR Vorgaben der Reederei, wie dieser Tag begangen werden sollte, ob es auf allen Dampfern so ablief, sei dahingestellt.

Nun gab es mit diesem Schiff ein Problem. Wir hatten in unserem Schiffsnamen ein Land stehen, welches es nach dem 03.10.1990 nicht mehr geben sollte. Deshalb wurde festgelegt, am 10.09.1990 die BERLIN HAUPTSTADT DER DDR in BERLIN umzubenennen. Während der bisherige Schiffsname wohl weltweit einmalig war, waren wir jetzt eine von vielen „Berlinern“. Bekanntlich fährt ja im ZDF auch ein gleichnamiges Schiff mit vielen Traumpassagieren über die Meere.

Als Funker hatte ich auf dieser und den nächsten Reisen schon einige sehr seltsame Anrufe und Telexe über die SARCOM-A-Anlage bekommen. So verlangte einmal ein mit starkem bayerischen Akzent sprechender Anrufer, den Alois von Zimmer 814 und ein Rostocker Reisebüro bestätigte die Bereitstellung von mehreren Bussen für einen Landausflug. Das freute mich, nur befanden wir uns im ostchinesischen Meer.



Foto: Associated Press

Die Bezeichnung „HAUPTSTADT DER DDR“ musste also kurzfristig beseitigt werden. Es wurde dazu ein Matrose abgestellt, welcher diese Arbeit mit Farbe und Rolle übernehmen sollte. Zum gezeigten Bild schrieb am 12.09.1990 eine große deutsche Zeitung Folgendes:

„GRAUE FARBE ÜBER GRAUE VERGANGENHEIT – Mit einer Rolle und einen Eimer grauer Farbe kletterte gestern morgen ein Matrose vom DDR-Frachter „Berlin Hauptstadt der DDR“ auf ein Gerüst. In wenigen Minuten malte er den Zusatz über – jetzt heißt das zehn Jahre alte Schiff einfach nur „Berlin“. Am 3. Oktober, dem Tag der Einheit, ist der Frachter übrigens auf dem Indischen Ozean. Der Kapitän: Dann werde ich meinen Jungs Sekt ausgeben!“

Das mit dem Sekt stimmte, allerdings waren wir an diesem Tag im Mittelmeer, einen Tag vor Port Said. Der Flaggenwechsel fand in Anwesenheit des größten Teils der Besatzung auf dem Peildeck genau um 8.00 UTC, Position 33° 37,8' Nord 24° 52,8' Ost, statt. Frau G. stellte bei der Besatzung eine „gedämpfte“ eher ernste Stimmung, weder Jubel noch Hassausbrüche fest. Sie wusste im Vorfeld auch nicht so recht, wie die Seeleute auf dieses doch einmalige Ereignis reagieren würden.

Es folgte ein Mittagessen mit sechs Gängen und zur Coffeetime gab es einen schwarz-rot-goldenen Rührkuchen. Der vom Kapitän im Artikel versprochenen Sekt floss dann beim Barabend, verbunden mit einer kleinen Ansprache.

Für Frau G. hatten wir noch eine besondere Überraschung parat. Sie bekam die gestrichene DDR-Flagge überreicht, mit UTC-Zeit, Position, Schiffssiegel und Unterschrift von Kapitän und Chieftate.

Zum Dank verewigte sie sich in unserer Schiffschronik, worin sie den „Tag der Einheit“ mit dem Flaggenwechsel erwähnte und mit dem Satz schloss: *„Möge dem Schiff und seiner Besatzung unter ihr allzeit gute Fahrt in eine friedliche Zukunft im geeinten Europa beschieden sein. Gerda G. Passagier/ehemaliger Wessi“.*



Eine legendäre Reise mit Typ IV

Irgendwann im Frühjahr 1975 ging die Wertzeit in Szczecin zu Ende. Etwas Kosmetik am Unterwasserschiff, eine Klimaanlage für das Achterschiff und neben vielen anderen Wartungen auch die Überholung aller Umformer waren das Ergebnis einer langen Reparaturzeit.

In Rostock erfolgte dann die Beladung mit den üblichen Solidaritätsgütern für Vietnam. An Bord gingen LKW vom Typ W 50 sowie Maschinen- und Anlagenteile aller Art.

Als kleine Zugabe nahm unser Bootsmann Achmed noch einen auf der Pier stehenden, neuen Pool-Container an den Haken. Das waren wir unseren vielen mitreisenden Ehefrauen schuldig.

In Hamburg und Antwerpen kam noch Ladung für China dazu. Nun ging es endlich in den warmen Süden, Richtung Kapstadt/Südafrika. Je dichter wir dem Äquator kamen, desto mehr Umformer fielen aus. Nachdem der 1. Kreiselumformer und ein BMSR-Umformer ausgefallen waren und die Automatik nicht mehr ansprach, musste ein Matrose ständig Ruder gehen.

Unser E-Mix Willi war am Verzweifeln. Bis Kapstadt hatten sich letztlich sieben Umformer verabschiedet. Sie waren in Polen kaputt gewartet worden. Die Wicklungen bekamen wegen des vielen Lackes keine ausreichende Kühlung. Wir hatten bei Anlaufen Kapstadt nicht nur eine lange Handruderzeit hinter uns, sondern mussten uns ohne Maschinentelegraph, Ruderanzeige und Funk (nur mit UKW) in den Hafen hineintasten.

Da die Südafrikaner kein „Kommunistenschiff“ bedienen wollten, waren wir froh, dass uns letztendlich eine englische Decca-Werkstatt half.

Die defekten Umformer waren nun in guten Händen und wir konnten den örtlichen Tafelberg ersteigen. Ekki Schulz, der III. Ingenieur, unsere zwei Frauen und ich fuhren zunächst ein Stück per Anhalter. Dass die Gastfreundschaft des Südafrikaners Grenzen hatte, merkten wir etwas später. Als wir nach unseren weiteren Sprachkenntnissen befragt, Russisch nannten, ließ er uns aussteigen.

Zumindest war das Wetter auf unserer Seite und wir konnten die herrliche Aussicht genießen. Nach zwei Tagen waren auch die Umformer fertig und der Weiterreise stand nichts mehr im Wege.

Wieder unterwegs Richtung Singapore, nutzten wir unseren neuen Pool sehr ausgiebig. In der Folge wurde in den Wassern fast aller Meere dieser Welt gebadet.

Unseren Traumhafen Singapore erreichten wir gegen Mitternacht. Mit Frau Schulz, der Frau des III. Ingenieurs und meiner Frau ging ich um 1 Uhr morgens an Land. Es war phantastisch; Straßentheater, Shopping und Garküchen – eine pulsierende Superstadt. Diesen Charme hat Singapore heute leider etwas verloren, es ist extrem preußisch geworden.

Am Abend, beim beabsichtigten Verlassen des Hafens, traf uns noch einmal die „gute Wartung“ der polnischen Werft. Bei den



Auf dem Tafelberg, April 1975

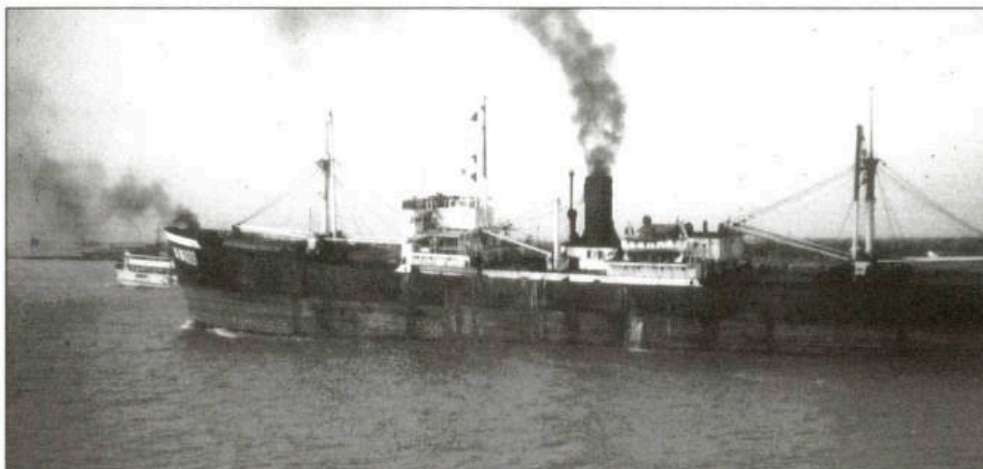
herrschenden tropischen Temperaturen rutschte die gut gefettete Kupplung des Ankerspills. Als wir nach erfolgter Reparatur gegen 2 Uhr endlich den Anker oben hatten, lud uns der Kapitän noch auf ein Bier ein. Als Überraschung dann die Nachricht, wir gehen nach Saigon, als eines der ersten Schiffe nach der Befreiung Vietnams.

Bei unserer Ankunft wurde auf der vorgelagerten Insel allerdings noch immer heftig geschossen. Die Fahrt durch das entlaubte Mekongdelta war sehr bedrückend. Im Hafen musste unser Kapitän erst einmal veranlassen, dass die Geschützrohre an Land von der Richtung Schiff abgedreht wurden. Tatenlos mussten wir mit ansehen, wie Kinder an den Geschützen spielten, während die Wachsoldaten staunend zusahen, wie ein gewisser Matrose „Shanghai“ seine Kalaschnikow mit verbundenen Augen auseinandernahm und wieder zusammensetzte. Bei einer Stadtrundfahrt sahen wir die noch frischen Spuren des Krieges. Zerschossene Panzer, Flugzeuge und anderes Kriegsgerät. Beim Empfang im berühmten Catbi-Hotel hatten es unsere Gastgeber schwer, ihre „Kriegsbeute“ vor uns zu retten. Unser Kabelgeist verteidigte seine Flasche Whisky bis zum letzten Schluck. Derweil entluden Studenten unser Schiff, da keine Hafenarbeiter aufzutreiben waren.

Bei Ankunft in Haiphong nach zwei Tagen liefen dort die ersten Beuteschiffe aus dem Süden mit Fahrrädern, Fernsehern, Radios u.a.m. ein. Einer der vietnamesischen Genossen aus dem Glaswerk verstand die Welt nicht mehr. Da ging es doch den unterdrückten Kollegen im Süden des Landes so viel besser als ihnen im Arbeiter- und Bauernstaat.

Wir liefen nach dem Löschen ab nach Shanghai. In der Straße von Taiwan mussten wir uns eines Abends in der Eisbärnack zu Boden fallen lassen, weil wir mit Leuchtmunition beschossen wurden. Die Nachkriegszeit hielt eben immer noch so manche Überraschung parat.

In Shanghai angekommen, beeindruckten die vielen Menschen in ihrem Einheitslook. Das geschäftige Treiben war nur mit einem Ameisenhaufen vergleichbar. Im Hafenbereich fand ich die alten Steamer mit ihren Kanonen und Tarnanstrichen sehr aufregend. Es war mein Wunsch, ein Foto von solch einem Schiff zu haben. Meine Frau, Frau Schulz und ein mitfah-



Chin. „Hilfskreuzer“ MG auf der Back und hinter der Brücke

render Gast aus der Botschaft hatten ihre Fotoapparate mit an Deck. Plötzlich, schon im gelben Fluss hieß es, „Maschinen stopp“. Einer der beiden Lotsen hatte die sogenannte „Militärspionage“ bemerkt und über UKW sofort Meldung an Land gegeben. Wir mussten zwangsläufig vor Anker gehen.

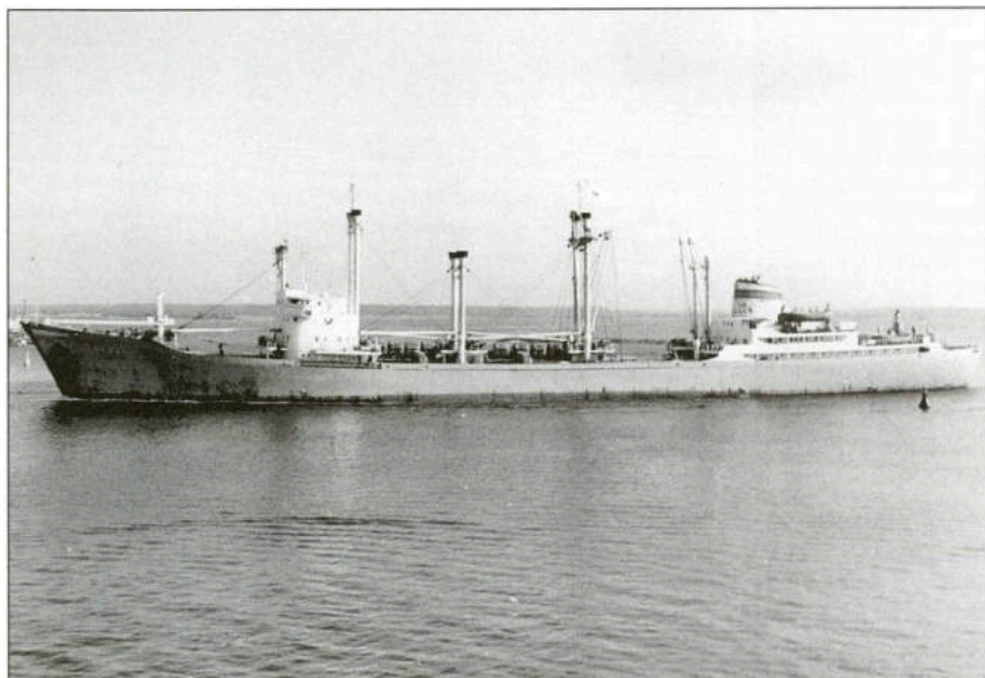
Uns war ganz schlecht vor Aufregung, hatten wir doch in einer „verbotenen“ Illustrierten gelesen, dass ein BRD-Bürger erst nach zwölf Jahren Haft wegen Spionage in China freige- kommen war. Wir sahen in Gedanken unsere Frauen schon in den Reisfeldern stehen.

Nach drei Stunden hatte uns der II. NO mit vielen blumigen Ent- schuldigungen „frei- gekämpft“. Etwa so: „Die gewaltigen Erfol- ge des chinesischen Volkes unter Mao Tse- Tung haben uns das Fotoverbot vergessen lassen“.

Sichtlich erleichtert ging es weiter und nach einer berechtig- ten Standpauke wur- de unsere Rettung zünftig gefeiert. Auf der Rückreise passierten wir wieder den geöff- neten Suezkanal. Eine erlebnisreiche Reise ging zu Ende.



Kapitän Frase beim wievielttem Steak?



Ein Typ-IV-Schiff in Fahrt

Das Traditionsschiff „Typ Frieden“ zieht um

In Rostock-Schmarl lag seit nunmehr 31 Jahren ein Wahrzeichen der Stadt. Ein Typ-IV-Schiff, das in Warnemünde gebaut und am 27.7.1958 unter dem Namen DRESDEN den Dienst aufnahm.

Elf Jahre fuhr dieses Schiff auf fast allen Weltmeeren unter DSR-Flagge, dann wurde es am 31.12.1969 außer Dienst gestellt und zu einer Kultur- und Bildungsstätte umgebaut. Am 13. Juni 1970 begann dann ganz offiziell das sogenannte zweite Leben des einstigen Stückgutfrachters am Warnowufer in Schmarl.

Neben dem Charakter einer technisch-musealen Bildungsstätte gehörten sportliche Einrichtungen, wie eine Sporthalle und 70 Unterkunftsplätze sowie ein Restaurant und eine Bar, zur Ausstattung. Der bestimmende Teil war jedoch das integrierte Museum. Eine ständige Schau zur Geschichte des Schiffbaues in der DDR und viele wechselnde Ausstellungen zu anderen Themen der Seefahrt und der Kultur des Ostseebezirkes machten das Schiff weit über die Grenzen der Stadt bekannt.

Nun soll für die ehemalige DRESDEN ein neuer Abschnitt beginnen. Im Rahmen der IGA 2003 (Internationale Gartenbauausstellung), die in Rostock-Schmarl entsteht, soll nun das Traditionsschiff an der Warnow ein Teil dieser Ausstellung werden. Es werden hierfür rund 4,5 Millionen Euro eingeplant, welche hauptsächlich zur Schaffung von Restaurants und Nebeneinrichtungen vorgesehen sind.

Damit auch der Uferbereich an der Warnow neu gestaltet werden kann, müssen die beiden dort liegenden Großschiffe, die GEORG BÜCHNER und das Traditionsschiff (DRESDEN), vorübergehend neue Liegeplätze bekommen.

Die GEORG BÜCHNER kann im Stadthafen für die nächsten zehn Jahre mit den Teilfunktionen Hotelschiff, Internat, Jugendherberge und Heimstätte für Bildungsträger liegen bleiben. Das Traditionsschiff (DRESDEN) darf für die nächsten zwei Monate ebenfalls im Stadthafen liegen, bevor es in eine Werft zur Umrüstung verholt wird. Leider ist bisher noch nicht bekannt, um welche Werft es sich dabei handeln wird. Auch der Umfang der Werftarbeiten ist noch nicht festgelegt.

Da wir vom Verein der Typ-IV-Fahrensleute alle Geschehnisse rund um das Schiff mit größter Aufmerksamkeit und Sorge verfolgen, haben wir natürlich auch das Verholen des Schiffes zum Stadthafen mit der Kamera begleitet.

Der erste Versuch war für den 1.12.2001 geplant, aber die Windverhältnisse waren so, dass die Aktion abgebrochen werden musste. Eine Windstärke zwischen 5 und 6 und eine Sturmwarnung veranlassten Kapitän Kammrath und Lotse Pahl das Verholen zu verschieben, bis sich die Wetterlage geändert hatte.

Am Freitag, den 7.12.2001 startete dann bei bestem Wetter der zweite Versuch. Schon am frühen Morgen wurden die noch verbliebenen Versorgungsleitungen, wie E-Anschluss und Telefon, abgeschlagen. Im Verlauf des Vormittags hatten sich inzwischen auch viele Schaulustige am Liegeplatz eingefunden und warteten auf den Beginn der Aktion.

Man holte die Gangway ein und die nahenden Schlepper machten vorn und achtern fest. Boote der Taucherei loteten nochmals die Fahrrinne. Gegen 12.30 Uhr wurde die letzte Leine des Traditionsschiffes von Land los geworfen und die Schlepper begannen das Schiff von der Pier wegzuziehen.

Langsam entfernte es sich von seinem Liegeplatz. Die Schlepper leisteten Maßarbeit, denn die extra freigebaggerte Rinne war nur 30 Meter breit und die Entfernung zum Fahrwasser der Warnow betrug etwa 500 Meter.



Das „Traditionsschiff“ wird zum Fahrwasser gezogen

Ein auslaufendes Schiff, vom Stadthafen kommend, musste erst noch passieren, sodass sich das Verholen in die Länge zog. Dann wurde die DRESDEN mit dem Heck voran in Richtung Stadthafen geschleppt.

Es war schon ein bewegender Augenblick, dieses schöne Schiff auf der Warnow zu sehen. Sind es doch viele Jahre her, als es noch ein gewohnter Anblick war, Typ-IV-Schiffe mit eigenem Antrieb auf der Warnow fahren zu sehen.

Nach etwa drei Stunden war es dann geschafft und das Traditionsschiff lag am zeitweiligen neuen Liegeplatz inmitten der Stadt.



Ein imposanter Anblick, dieses Wahrzeichen von Schiff vor der Silhouette Rostocks mit den alten Kirchen und Handelshäusern im Hintergrund.

Hier wäre der richtige und ständige Liegeplatz des Schiffes. Wir, die alten Typ-IV-Fahrer, können nur hoffen, dass unser Bemühen, dieses Ziel zu erreichen, doch noch in Erfüllung geht.

Der Lebensweg von Kapitän Horst Lubjuhn

Kapitän Horst Lubjuhn wurde am 11. Mai 1930 in Gumbinnen/Ostpreußen geboren. Die Flucht vor der Ende 1944 heranrückenden Ostfront führte ihn nach Crimmitschau/Sa. und anschließend nach Neustadt/Orla in Thüringen. Der bisherige Besuch der Handelsschule wurde durch das Kriegsende abgebrochen. Zur Unterstützung seiner Mutter arbeitete er in den ersten Nachkriegsjahren als Schweißer in einer Drahtwarenfabrik.

Kontakt mit der Ostsee bekam er mit einem ersten FDGB-Urlaub 1949 in Göhren auf Rügen. Ein zweiter Urlaubsaufenthalt ergab sich bereits 1950 in Warnemünde. Dieser Aufenthalt wurde für ihn zur beruflichen Wende.

In Sichtweite mit den großen „Pöthen“ (ex HANSA und BERLIN) in der Warnowwerft, den ein- und auslaufenden dänischen Fähren und den Fahrten auf der Warnow mit der legendären UNDINE, ging er auf die Werbung der Seepolizei ein, die für ihren Aufbau zu diesem Zeitpunkt Rudergänger, Signalgasten, Maschinisten und weiteres Personal suchte. Nach einer Bewerbung im November 1950 stellte man ihn als Seepolizeianwärter ein. So machte er seine ersten Schritte in der Seefahrt.

Nach einer Ausbildung als Matrose und als Seeoffizier wurden aus den anfänglich geplanten drei Jahren insgesamt 13 Jahre in der späteren Volksmarine. Einen großen Teil seiner Dienstzeit verbrachte er auf Booten und Schiffen, so als Kommandant auf einem Minenleg- und Räumschiff mit Stationierungsort Warnemünde/Hohe Düne.

Das Entstehen des Überseehafens Rostock, der Bau der Typ-IV-Schiffe und der zunehmende Schiffsverkehr ließen bei ihm den Wunsch keimen, zur „Christlichen Seefahrt“ überzuwechseln.

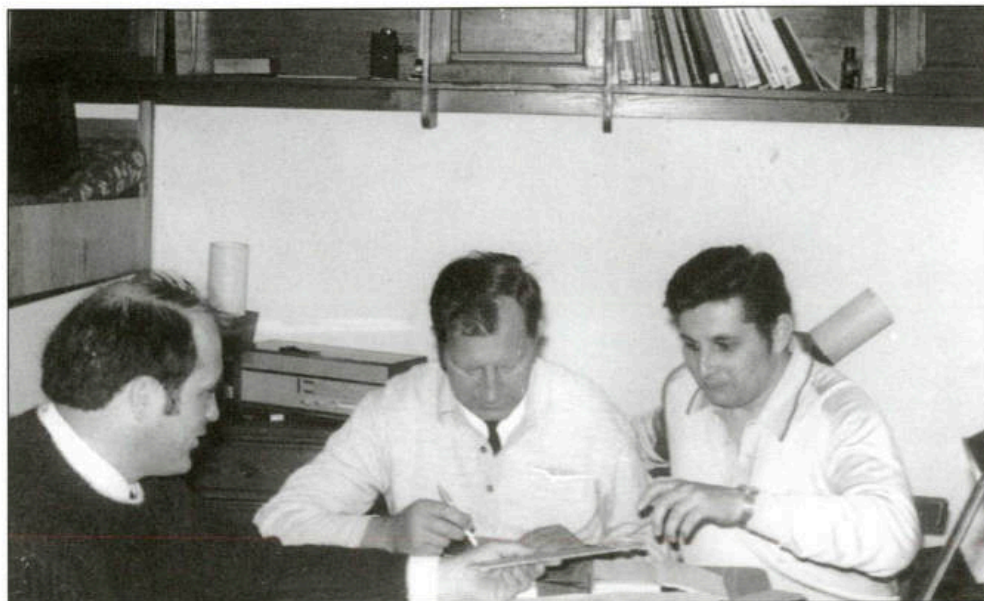
Ende 1963 ergab sich nach Ablauf der zehnjährigen Verpflichtungszeit die Gelegenheit, mit einem Patent A3 (T) bei der Deutschen Seereederei Rostock eingestellt zu werden. Durch das „T“ im Patent war vorerst nur der Einsatz auf einem Tanker möglich. Mit dem Besuch der Seefahrtsschule erwarb er schließlich auch das Patent für „Große Fahrt“.



AG-Lehrgang
1966/67 an der
Seefahrtsschule
Warnemünde

Danach begannen weltweite Reisen auf den Frachtschiffen der DSR. Der Einsatz als Kapitän auf MS FREUNDSCHAFT im Jahre 1969 war für ihn ein Höhepunkt seiner seemannischen Laufbahn. Nachfolgend konnte er sich mit MS QUEDLINBURG auch mit dem Fahrtgebiet „Ferner Osten“ vertraut machen.

Ein Hochschulstudium zum „Diplomingenieur für Schiffsführung“ schloss Horst Lubjuhn 1974 erfolgreich ab.



Hochschulstudium 1972, li. Kptn. Fanger, mitte Kptn. Lubjuhn, re. Kptn. Kretschmar

Nach einem Zwischeneinsatz an Land, im Flottenbereich Asien-Amerika, übernahm er dann 1977 das MS SANGERHAUSEN als Stammschiff im Liniendienst „Ferner Osten“. Diese Zeit bezeichnet Kapitän Lubjuhn als die interessanteste und erlebnisreichste seines ganzen „Seefahrerlebens“.

Mit einer Stammbesatzung, die in der Lage ist, alle Situationen auf See und im Hafen zu meistern, so ist seine Meinung, kann man alle Seegebiete und Häfen dieser Welt anlaufen. Dieser Ausspruch sollte nachträglich eine kleine Anerkennung für die erfolgreiche Arbeit gemeinsam mit dieser Besatzung sein.

1990, im Alter von 60 Jahren ging er an „Land“ und nutzte die durch die politischen Veränderungen gebotene Möglichkeit des Vorruhestandes. Doch die Ruhe war nur von kurzer Dauer! Wenn ein Kapitän seinen Beruf aufgibt und an Land geht, ist es nicht im-



Begrüßung in Japan



Besatzung des MS SANGERHAUSEN während einer Fernost-Reise 1979

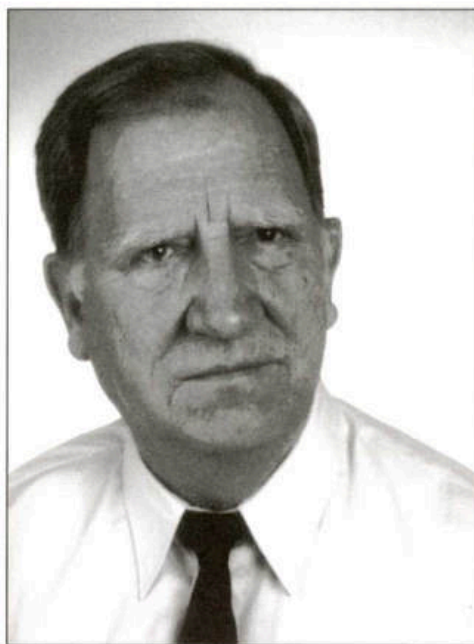
mer einfach, eine sinnvolle und seiner Veranlagung entsprechende Beschäftigung zu finden. Horst Lubjuhn ist dies allerdings gelungen.

Bei der Gründung des „Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. Rostock“ war er dabei und wurde gleich zum Geschäftsführer gewählt. Das gab ihm die Möglichkeit, sich in die Unterstützung der Berufskollegen mit allen ihren Belangen einzubringen.

Der Aufbau eines Vereinslebens, die Erarbeitung eines Statutes, die Anmietung eines Büros, die Beschaffung der Einrichtung und natürlich die Werbung von Mitgliedern waren anfangs die Hauptaufgaben.

Nach nunmehr zwölf Jahren hat sich vieles eingeschliffen. Aber auch heute müssen die monatlichen Veranstaltungen gut vorbereitet sein. Dazu zählen Sprechstunden im Hausbaumhaus, Klöntisch im Alten Hafenhause, Hafenstammtisch in der OSPA, Vorstandssitzungen, Versammlungen und das jährliche Schiffermahl.

Horst Lubjuhn sind nicht nur die mittlerweile routinehaften Leitungs- und Büroarbeiten wichtig, sondern es sind auch zukunftsweisende Aspekte. Mit besonderer Sorgfalt und viel Gespür sucht er die fähigsten Kameraden für Ehrenämter im Verein aus und empfiehlt sie dem Vorstand. Das gute Zusammenspiel im Vorstand ist ihm dabei stets sehr wichtig. Durch den um aktive Kapitäne, einen Inspektor und weitere Mitglieder erweiterten Vorstand ist für ihn auf Jahre die Nähe zum Metier Schiff gewahrt. Man kann sich keinen besseren Geschäfts-



Kapitän Horst Lubjuhn

fürher für den „Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. Rostock“ vorstellen. Horst Lubjuhn ist weiterhin Gesundheit und Schaffenskraft zu wünschen, damit er dieses Amt noch lange ausfüllen kann.
(Text von Kapitän Rolf Permien)

Horst Lubjuhn

Gedanken und Aufzeichnungen während einer Reise mit MS FREUNDSCRAFT nach Indien

13.12.1969: Jetzt um 6 Uhr liegt noch eine frühmorgendliche Ruhe über dem Hafen und aus der Ferne wird dieses Bild nur durch den in die frostklare Morgenluft aufsteigenden Rauch und den Dampf der vielen Schornsteine gestört. Doch die Ruhe ist nur scheinbar. Für unser Schiff MS FREUNDSCRAFT heißt es heute auf Große Fahrt zu gehen und so herrscht zu dieser Stunde schon ein emsiges Treiben.

Um 7 Uhr muss es „seeklar“ sein, dann kommen noch die Behörden zur Ausklarierung und um 10 Uhr werden der Lotse und die Schlepper erwartet. So eilen die Gedanken voraus und es ist auch nicht verwunderlich, denn für viele Monate werden wir unser Zuhause und unsere Familien verlassen, um gemäß Reiseauftrag die Relation Indien abzulaufen. Viele hochwertige Stückgüter, wie Traktoren, chemische Produkte und Werkzeugmaschinen, warten auf ihre Empfänger.

Was wird die Reise bringen?

Es stellt sich jeder Kapitän zu Beginn einer Reise die Frage: Werden wir gutes Wetter haben, wird der Durchlauf durch die europäischen Häfen reibungslos erfolgen und wie wird das Zusammenleben der fast neu zusammengestellten Besatzung funktionieren? Neben dem erfahrenen I. Offizier, dem Ltd. Ingenieur und den anderen Offizieren sind es eine Reihe von jungen Menschen, die das erste Mal eine Schiffsreise machen. Und für viele heißt es auch, das erste Mal Weihnachten und Silvester fern und getrennt von der Familie auf See zu verbringen. Aber nach dem ersten Studium der Besatzungsunterlagen kann man sagen, die Voraussetzungen für ein gesundes Miteinander sind vorhanden. Neben guten Fachleuten sind natürlich auch die gesellschaftlichen Organisationen stark vertreten. Doch Schluss jetzt mit diesen Gedanken, es klopft und die ersten Meldungen über den Seeklarzustand laufen bei mir ein.



MS FREUNDSCRAFT auslaufend, Warnemünde

21.30 Uhr. Gleichmäßig mit geringer Fahrtstufe läuft das Schiff durch den Nordostseekanal. Alles ging bisher programmgemäß. Soeben haben wir die Weiche „Gr. Nordsee“ passiert und eine Tasse Kaffee dampft vor meiner Nase. Der Lotse verfolgt aufmerksam unsere Maschinenumdrehungen, denn die vorgegebene Geschwindigkeitsbegrenzung muss eingehalten werden. Der Kanalsteuere, ein Angestellter der Kanalverwaltung, hält seinen Kurs genau Mitte Kanal und so ist jeder auf der Brücke mit seinen Aufgaben beschäftigt. Deshalb kann ich nochmals die letzten Stunden Revue passieren lassen.

Um 10 Uhr kamen pünktlich der Lotse, Herr Thomsen, sowie die Schlepper OLDENDORF und PEEZ. Es dauerte nur kurze Zeit und schon glitten wir mit leicht rauschender Bugwelle und verhalten stampfender Maschine an der Westmole in Warnemünde vorbei. An diesem doch ziemlich trüben Dezembervormittag waren nur wenige Spaziergänger unterwegs, die uns einen letzten Abschiedsgruß zuwinken konnten. Doch dann waren unsere Maschinen gestoppt, ein letzter Austausch mit dem Lotsen, ein Händedruck mit „Gute Reise“ und „Auf Wiedersehen“ und schon entschwand der letzte Bote der Heimat unseren Blicken und wir liefen mit westlichen Kursen am Feuerschiff „Fehmarnbelt“ vorbei, dem neuen Bestimmungshafen zu, der nach Passieren des Kanals Bremen sein sollte.

„Wir sind doch zu schnell“, meinte der Lotse zu mir, schon war man mit den Gedanken zurück und mit beiden Maschinen „Langsame Fahrt voraus“ ging es weiter Richtung Brunsbüttel.

29.12.1969: „Lotse an Bord“ konnten wir nun schon wieder in das Schiffstagebuch eintragen und aufwärts geht es die Elbe nach Hamburg.

Bremen, Antwerpen und Rotterdam haben wir hinter uns gebracht. Dieser Hafendurchlauf war keine reine Freude. Vor allen Dingen die Kälte, der Nebel und der Schnee erschwerten doch sehr stark die Ladearbeiten, das Festmachen in den Schleusen und Häfen und das Versegeln von einem Hafen zum anderen.

Aus „Zucker“ waren unsere Jungs nicht, das konnte man schnell feststellen, ob bei den Lascharbeiten in den Laderäumen bis in die späte Nacht hinein, denn um diese Jahreszeit war ständig mit stürmischem Wetter zu rechnen, oder wenn es galt, bei minus 15° die Manöverstation stundenlang besetztzuhalten. Da hatte sich schon jeder einen steifen Grog nach getaner Arbeit verdient.

Nach wie vor ist der Nebel ein großes Hindernis und eine ständige Gefahrenquelle.

Mit verstärkter Brückenwache und Doppelbesetzung durch die Nautischen Offiziere schiebt sich dann das Schiff durch diese milchige Wand, sich ankündend durch das Nebelhorn, welches alle zwei Minuten heiser in die Nacht schreit. Das Radargerät ist dabei der zentrale Punkt, an dem man mit gespannter Aufmerksamkeit auf alle angezeigten Echos achtet.

So hatte es uns auch diesmal wieder erwischt. Ab Rotterdam steckten wir schon im Nebel und hatten gerade einmal 100 bis 150 Meter Sicht. Das Lotsenschiff bei „Elbe I“ zu finden, ist so nicht ganz einfach. 20 Echos in der näheren Umgebung des Feuerschiffes und eines davon das Lotsenschiff. Langsam tasteten wir uns an den vermutlichen Ort des Lotsen heran. Der Wind blies trotz des Nebels aus Ost mit Stärke 5 und es hieß auf Versetzung nach Land hin aufzupassen.

Über UKW-Sprechfunk erfragten wir uns die Position des Lotsenschiffes und so ging es in Zielfahrt auf diesen Punkt zu. Im Kartenhaus koppelte der II. Offizier laufend die Position unseres Schiffes mit. Der I. Offizier versuchte schon den „Lotsendampfer“ mit den Augen zu erfassen. Ich konzentrierte mich auf den Bildschirm des Radargerätes, um danach meine Kommandos an den Rudergänger zu geben.

Noch zwei Seemeilen bis zu dem betreffenden Punkt, doch vor uns waren noch zwei andere Schiffe mit dem gleichen Ziel. Das doppelte Echo mit dem kleinen, hin- und her wandernden

Echo zwischen diesen Beiden, das konnte nur der Lotse mit seinem Versetzboot sein. Backbord Voraus war jetzt auch das Nebelhorn des Feuerschiffes zu hören. Also langsam weiter unter Beachtung der anderen Fahrzeuge.

„Beide Maschinen stopp!“, das Kommando kam, als wir noch 0,8 Seemeilen entfernt waren. „Was liegt an?“ (meine Frage an den Rudergänger) „100 Grad“, antwortete der Rudergänger. Und so folgte Kommando auf Kommando, bis der I. Offizier plötzlich meldete: „2 Strich Backbord Lotsenfahrzeug in Sicht!“ Ein Blick auf das Radargerät zeigte 0,2 Seemeilen. Also hatte der I. Offizier doch ein Loch in den Nebel geguckt! „Beide Maschinen langsame Fahrt zurück“, und schon sahen wir auch ein tanzendes weißes Licht auf der ziemlich bewegten See auf uns zukommen. Das Lotsenversetzboot mit dem Seelotsen. Die Übernahme ging gut und langsam schoben wir uns auf die rechte Fahrwasserseite die Elbe aufwärts.

12.1.1970: 8.00 Uhr. Der Wind kommt aus Süd mit Stärke 4, die Sicht ist normal, aber die Wetterberichte künden Wetterverschlechterung an. In der Biscaya tobt bereits der Sturm mit Windstärke 10 in Böen 11, ausgehend von einem komplexen Tief, das langsam nach Nordost zieht. Wir werden wohl davon noch eine Menge abkriegen, es hieß, gewappnet zu sein. Die NW-Ecke von Frankreich, also den Eingang zur Biscaya werden wir heute Abend erreicht haben. Wie mir der I. Offizier mitteilte, werden die letzten Lascharbeiten in den Laderäumen heute Mittag beendet. Der Jahresendverkehr hatte eine Fülle von Ladungspartien gebracht mit einem gleichermaßen riesigen Aufwand an Arbeit.

Der Hafendurchlauf in Hamburg war diesmal restlos unbefriedigend. Die Hafenverwaltung sollte diese Tage um die Jahreswende als „katastrophal“ in ihrer Chronik verzeichnen. Zehn Tage Wartezeit für unser Schiff und natürlich auch für viele Hundert anderer Schiffe. Durch Arbeitskräftemangel, Kälte, Eis, Grippeepidemie u.a. war die Arbeitsorganisation total zusammengebrochen. Ein Hafen, der sonst sehr überheblich auf unseren Rostocker Hafen herabblickt, hatte in wenigen Tagen für uns viel von seinem Image verloren.

20 Uhr. „Sturm in der Biscaya“, wie oft ist darüber schon geschrieben worden und wie gerne würde ich darauf verzichten. Doch wir müssen den Kampf mit diesem, der Schifffahrt sehr hinderlichen Element aufnehmen. Schon jetzt stampfte das Schiff schwer in der südwestlichen Windsee und macht heftige Rollbewegungen in der fast querlaufenden Dünung. Dieser Tanz des Schiffes in den sich hoch auftürmenden Wellen ist für keinen Besatzungsangehörigen leicht. Die Wachen auf der Brücke, im Maschinenraum oder aber die Stewardessen in der Messe, sie alle müssen ihren Dienst trotz aller Erschwernisse ordentlich versehen. Neptun wird seine ersten Opfer in Gestalt der Seekrankheit fordern, auch das wird nicht ausbleiben.

Mein Funkoffizier sah mir vorhin auch so blass im Gesicht aus, obwohl er angestrengt die Seenotfrequenz abhörte. Die Offiziersmesse wurde heute Abend nicht von allen besucht. Der Obersteward hatte es schwer, ständig die Stühle, Tassen und Bestecke abzufangen, welche sich immerfort andere Plätze suchen wollten.

Ich stoppe die Rollzeit und lese 13 Sekunden an der Stoppuhr ab. Die Stabilität des Schiffes ist gut, wenn es auch mit diesem Beladungszustand etwas zu steif in der See liegt. Jetzt wieder ein Hineinfahren des Schiffes in eine hoch getürmte See, das Vorschiff hebt sich auf den Wellenkamm, um dann seitwärts wieder in das Wellental zu gleiten, mit einer seitlichen Schräglage von etwa 30°. Mächtig schäumt dabei das Wasser auf und ergießt sich in wilden Bächen über Oberdeck und Luken. Eine Änderung des Wetters ist für diese Nacht nicht abzusehen.

13.1.1970: 1 Uhr. An Schlaf ist nicht zu denken. Die meisten Besatzungsmitglieder kommen nicht zur Ruhe. So wie das Schiff in diesem wilden Tosen hin- und her geworfen wird, so

sieht es trotz aller Vorsichtsmaßnahmen auch in den Kammern aus. Fest geklemmt am Schreibtisch, kann man gerade noch diese Zeilen schreiben. Der Wind weht jetzt voll aus SW mit Stärke 10. Der Wetterbericht gab keinen Hoffnungsschimmer auf eine Minderung oder Änderung. So muss dieser Meerestanz durchgestanden werden.

29.1.1970: 10 Uhr. Nach dem gleichförmigen Dienst gibt es heute für alle eine kleine Abwechslung. Wir werden gegen 11 Uhr MS BERNBURG treffen und stoppen, um Ersatzteile zu übergeben sowie Filme zu tauschen. Was für alle Raucher der BERNBURG sehr wichtig ist, sie erhalten von uns eine größere Menge Zigaretten, da sie vollkommen „abgebrannt“ sind. Noch sind sie nicht in Sicht und es ist Zeit auf die vergangenen 14 Tage zurückzublicken. Wir waren alle froh, als die Schlechtwettertage vorbei waren und kein Ausguck mehr meldete: „Die Sicht wird schlechter“. Ab Las Palmas wurde dann die Sonne unser freundlicher Begleiter.

Die Schäden durch Seeschlag hielten sich in Grenzen und die Laschings hatten auch gehalten. Größerer Schaden an Deck trat nur durch unseren umgestürzten Lüfter auf. Die dadurch entstandene Decksöffnung wurde vom Schiffszimmermann fachgerecht abgedichtet.

Es war jetzt auch die Zeit, in der wir Gelegenheit dazu hatten, unsere Reiseaufgaben zu analysieren und so vorzubereiten, dass eine Erfüllung gewährleistet wurde. Wichtigster Punkt der vielen Schiffsrat-, Partei- und Bordgewerkschaftsversammlungen war die Erarbeitung des Wettbewerbsprogrammes für 1970.

Endlich meldet der Ausguck: „1 Strich Stb. ein Fahrzeug.“ Ich überzeuge mich mit dem Glas und es ist ohne Zweifel die BERNBURG. Jetzt heißt es, die Fahrt langsam herunternehmen und das Rettungsboot des anderen Schiffes erwarten. Auf dem Hauptdeck sehe ich viele Ausschau haltende Besatzungsmitglieder der Freiwache, die mit Fotoapparat bereit stehen, um diesen Treff im Südatlantik nahe des Kaps festzuhalten.

„Beide Maschinen stopp!“ ist mein nächstes Kommando und es wird nur noch Minuten dauern, bis das kleine, in den Wellen der Dünung auf- und abtauchende Rettungsboot in unsere Nähe kommt.

Anschließend geht es für uns dann weiter mit Kurs Bombay, wo wir am 12.2.1970 eintreffen wollen.

12.2.1970: 10.30 Uhr. Endlich ist es soweit, die Hochhäuser Bombays sind in Sicht und trotz des Dunstes kann man schon Einzelheiten unterscheiden. Für mich ist es das vierte Mal, dass ich in diesen Hafen komme und mir gefällt Bombay von allen anderen indischen Hafenstädten am besten. Wenn auch die Armut sehr ins Auge fällt, so kann man doch eine gewisse Weiterentwicklung feststellen. Gerade im Hafengebiet selbst sind die Bemühungen der staatlichen Stellen um eine Erweiterung und Rekonstruktion deutlich sichtbar.

Wie wird es diesmal sein? Werden wieder lange Wartezeiten entstehen oder geht es so zügig wie vor einem Jahr, als ich mit MS MEYENBURG hier war? In der Regenzeit entstehen Wartezeiten bis zu drei Wochen. Doch jetzt ist Sommer und wahrscheinlich wird während des ganzen Indienaufenthaltes nicht ein Tropfen Regen fallen. Also für uns beste Bedingungen.

Wie ich höre, nimmt der Funkoffizier gerade Kontakt über UKW mit dem „Pilotvessel“ auf, um uns anzumelden und um einen Lotsen zu bitten. Doch was war das? Der Sprecher sagte gerade: „Sorry, we have no pilots on board, please go anchor and wait!“ Das ist ja etwas ganz Neues. Also erst einmal müssen wir zur Ankerposition laufen. Mal sehen was los ist.

13.2.1970: 7 Uhr. Wir haben bereits im Hafen festgemacht und unsere Hoffnung auf ein schnelles Abfertigen scheint sich zu erfüllen. Unser Einlaufen war gestern noch erfolgt, aber die indischen Hafen- und Dockarbeiter hatten nachmittags ein Meeting um ihren Erfolg – eine Lohnaufbesserung – zu würdigen. Die Hafenarbeitergewerkschaft ist in Indien eine der stärksten. Nun stehen die Arbeiter bereits an Deck und es quirlt wie in einem Ameisenhaufen. Die Arbeitsgangs haben hier meist die doppelte Stärke als in europäischen Häfen und der Ladungsoffizier alle Hände voll zu tun, um alles in die rechte Bahn zu lenken. Da die Ladung sehr hochwertig ist, z.B. Mikroskope, Feldstecher und andere optische und technische Geräte, Milchkonserven und auch Bier, ist sie sehr diebstahlgefährdet und die Besatzung muss Raumwachen bereitstellen.

17.2.1970: 12 Uhr. Bombay liegt im dunstigen Schein der Sonne achteraus und wir sind planmäßig zum Dienstagmorgen abgefertigt worden. Da heute ein religiöser Feiertag in Bombay ist und die Arbeit im Hafen ruht, war es sehr wichtig für uns, diesen Termin zu schaffen, um nicht wertvolle Stunden mit Wartezeit zu verlieren.

Vier Tage Bombay, 2200 Tonnen Ladung gelöscht, gleichzeitig 800 Tonnen für Karachi geladen! Gearbeitet wurde rund um die Uhr, also 24 Stunden und in allen Laderäumen. Diese Tage waren eine harte Bewährungsprobe für alle Beteiligten, brachte doch der Arbeitstag für viele bis zu 16 Stunden Anstrengung.

Eine Anerkennung muss ich allen Besatzungsangehörigen aussprechen. Zeigten sie doch eine Arbeitsdisziplin und Einsatzbereitschaft, die weit über das normale Maß hinausging. Unser Vertreter der DSR in Bombay, Uwe Grambow, fand ebenfalls anerkennende Worte für diese Umschlagleistung und verbuchte diesen Hafendurchlauf seitens der Ökonomie als „äußerst günstig“.



MS FREUNDSCHAFT 12.4.1970, r. Kapitän Lubjuhn, m. I. Offizier H. H. Diestel, l. Dr. G. K Winkler

Die staatliche Handelsflotte des VEB Deutfracht/Seereederei im statistischen Rückblick

In diesem Jahr wird das 50-jährige Jubiläum der am 1. Juli 1952 als DDR-Staatsreederei gegründeten Deutschen Seereederei Rostock (DSR), mit verschiedenen Veranstaltungen in Rostock/Warnemünde und im Binnenland gefeiert.

Deshalb sei nochmals erinnert, mit welchen und wie vielen Handelsschiffen diese einst größte Universalreederei Europas, auf allen Meeren weltweit tätig war. Mit der politischen Wende in Deutschland kam am 17. Juni 1990 das Ende für die staatliche Handelsflotte der DDR. Als letztes Schiff wurde die HIDDENSEE (2), ein ehemaliger Tanker der Volksmarine, am 5. Juni 1990 in die Flottenliste aufgenommen und als Entsorgungsschiff geführt.

Von den ehemaligen Fahrensleuten der DSR, wird immer wieder die Frage zum Verbleib ihrer Schiffe gestellt. Nach 1990 gibt es dazu verschiedene Publikationen. Zumeist enden diese jedoch bei den Verbleibsangaben mit dem Stand Ende 1996. Einzelmitteilungen in der Presse gehen auch darüber hinaus.

Es wird leider immer schwieriger, bei dem heutigen rasanten und teilweise undurchsichtigen Eigner- und Namenswechsel sowie den eingeschränkten Mitteilungen durch Lloyd's' Supplement, den Weg eines Schiffes bis zur Verschrottung zu verfolgen. Mit großer Unterstützung und Fleißarbeit von Karl-Heinz Heine aus Hamburg ist es uns gelungen, die Verbleibsdaten mit dem Stand vom 26.12.2001 zu aktualisieren.

Im Rahmen dieses Beitrages werden all diejenigen Schiffe mit dem Erstnamen genannt, die noch nicht den Abbrechern zugeführt wurden. Dabei ist es erstaunlich, dass sich von den 344 in Dienst gestellten DSR-Handelsschiffen immerhin noch 77 nachweislich in Fahrt befinden. Manche haben dabei inzwischen schon über siebenmal den Eigner und den Namen gewechselt.

Auflistung der noch vorhandenen ehemaligen DSR-Handelsschiffe

Noch in Fahrt:

AKEN – ARKONA – ARNSTADT – ASCHBERG – ATAIR – AUERSBERG – BARTH – BEERBERG – BERGEN – BERLIN HAUPTSTADT DER DDR – BRANDENBURG (2) – BUNA (2) – BURG – BUSSEWITZ – COLDITZ – CRIMMITSCHAU – EICHWALDE – EISENBERG – ERFURT (2) – ERNST THÄLMANN – FAHRLAND – FICHTELBERG – FLEESensee – FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN – FRANKFURT/ODER – FREITAL – GEHRINGSWALDE – GLAUCHAU – GLEICHBERG – GREIFSWALD (2) – HAGENOW – HALBERSTADT (2) – HEIDENAU – HELLERAU – HENNIGSDORF (2) – HETTSTEDT – JENA – JÖHSTADT – JOHANNGEORGENSTADT – KAHLEBERG – KARL MARX STADT (2) – KLOSTERFELDE – KÖTHEN – KRÖPELIN – LEIPZIG (2) – LIEBENWALDE – MAXHÜTTE (2) – MEISSEN – MITTENWALDE – MUKRAN – NEUHAUSEN – NEUSTADT – OELSA – PASEWALK – POTSDAM – PREMNITZ – PRITZWALK – RABENAU – RADEBERG – RADEBEUL – RIESA (2) – RÜBELAND – SANGERHAUSEN – SCHÖNWALDE – SCHWERIN (2) – SOHLAND – STASSFURT – THEMAR – THEODOR KÖRNER (2) – TORGELOW – TRENTSEE – VOGTLAND (2) – VÖLKERFREUNDSCHAFT – WALTER ULBRICHT – WELS – WILHELM PIECK – ZEULENRODA

Fraglich, ob noch in Fahrt, aber noch in Lloyd's Register:

ALDEBARAN – ALTEFÄHR – BANSIN – BLANKensee – BROCKEN – COSWIG – CUNEWALDE – DENE – DIERHAGEN – GLOWE – GRANITZ – KÖLPINSEE – MALCHIN – MILTZOW – MIROW – NEUBUKOW – PEENEMÜNDE – PINGVIN – POEL – PREROW –

PUTBUS – RALSWIEK – RHINSEE – RIEMS – ROSENORT – RUDOLF DIESEL – RUDOL-
STADT – RUHLAND – SAGARD – SATOW – SCHKOPAU – SCHWIELOWSEE – SEMLOW –
SIRRAH – STINT – TESSIN – THIESSOW – WARIN – ZINNOWITZ – ZÜSSOW – ZUROW

In Lloyd's Register noch geführt, aber seit Monaten keine neue Information:
GREIFSWALD (1) – HAVELLAND – INSELSEE – LIETZOW – MARLOW – RECHLIN

Zum Zeitpunkt arrestiert: HEINRICH HEINE (2)

Als Lagerschiff im Ausland: SCHWEDT (3)

Zum Zeitpunkt aufgelegt: BAABE – FLAMINGO – OTTO GROTEWOHL

In Rostock/Warnemünde: DRESDEN (1) als Traditionsschiff „Typ Frieden“ und bis-
heriger Teil des Schiffahrtsmuseums Rostock, GEORG BÜCH-
NER als Bildungs-, Hotel- und Herbergsschiff, CONDOR als
Jugend- und Freizeitschiff „Likedeeler“

Redaktionsschluß: 26.12.2001

Bestand der vom VEB Deutfracht/Seereederei Rostock in Dienst gestellten Schiffe
Zeitraum: 01.07.1952 – 17.06.1990

Betriebsform	Jahr	Schiffsart	Anzahl
Küstenschiffahrt	ab 1952	im Einsatz:	
Trampschiffahrt	ab 1952	Seeleichter	1
Linien Schiffahrt	ab 1954	Versorgungs- u. Werkstattschiff	1
		Frachtdampfer	5
		Küstenmotorschiffe	61
		Stückgutfrachtschiffe	116
		Fracht- u. Passagierschiff	1
Fracht- u. Lehrschiffahrt	ab 1958	im Einsatz:	
		Fracht- u. Lehrschiffe	4
Tankschiffahrt	ab 1958	im Einsatz:	
		Öltankschiffe	17
		Bunkerschiff	1
		Leimtanker	3
		Chemikaliëntanker	2
		Flüssiggastanker	1
		Kleintanker	2
		Entsorgungsschiff	1
Passagierschiffahrt	ab 1960	im Einsatz:	
		Passagierschiffe	3
Massengutschiffahrt	ab 1961	im Einsatz:	
		Bulkcarrier	19
		Erz/Öl - Schiffe	3
		Metallfrachtschiffe	6
		Mini - Bulkcarrier	2
		Universal OBC - Frachtschiffe	6
Kühlschiffahrt	ab 1962	im Einsatz:	
		Frucht- u. Kühlschiffe	12
Holzschiffahrt	ab 1966	im Einsatz:	
		Holzfrachtschiffe	8
Containerschiffahrt	ab 1968	im Einsatz:	
		Container- Küstenmotorschiffe	9
		Container/Holzschiffe	3
		Semicontainerschiffe	37
		Vollcontainerschiffe	10
Ro/Ro- Schiffahrt	ab 1973	im Einsatz:	
		Ro/Ro- Schiffe	7
		Ro/Ro- Schwergutschiff	1
Fährschiffahrt	ab 1986	im Einsatz:	
		Eisenbahngüterfährschiffe	2
Insgesamt:			344

Die hier aufgeführten 344 Einheiten errechnen sich aus der offiziellen und mehrfach korrigierten Flottenliste der DSR für Schiffe mit der Zweckbestimmung des Fracht- und Personentransportes. Nebenher besaß die DSR noch eine sogenannte „Technische Flotte“. Deren Liste des Schiffsbestandes wurde hier ebensowenig berücksichtigt wie die von der DSR bestellten, aber nicht übernommenen Schiffe. Bei erfolgten Umbauten von Schiffen für einen anderen Verwendungszweck, mit oder ohne Namensänderung, erfolgte die Zuordnung nach der längsten Einsatzzeit für den jeweiligen Zweck.

Größengliederung der vom VEB Deutfracht/Seereederei Rostock in Dienst gestellten Schiffe

Zeitraum: 01.07.1952 – 17.06.1990

Größengruppe in tdw			Anzahl	%
	bis	1000	67	19,4
1001	bis	1500	13	3,8
1501	bis	3000	13	3,8
3001	bis	6500	56	16,3
6501	bis	10 000	66	19,2
10 001	bis	15 000	81	23,5
15 001	bis	20 000	19	5,5
20 001	bis	30 000	11	3,2
30 001	bis	50 000	13	3,8
50 001	bis	70 000	2	0,6
70 001	bis	80 000	1	0,3
80 001	bis	100 000	2	0,6
Insgesamt:			344	100,0

Erwerbsnachweis der vom VEB Deutfracht/Seereederei Rostock in Dienst gestellten Schiffe

Zeitraum: 01.07.1952 – 17.06.1990

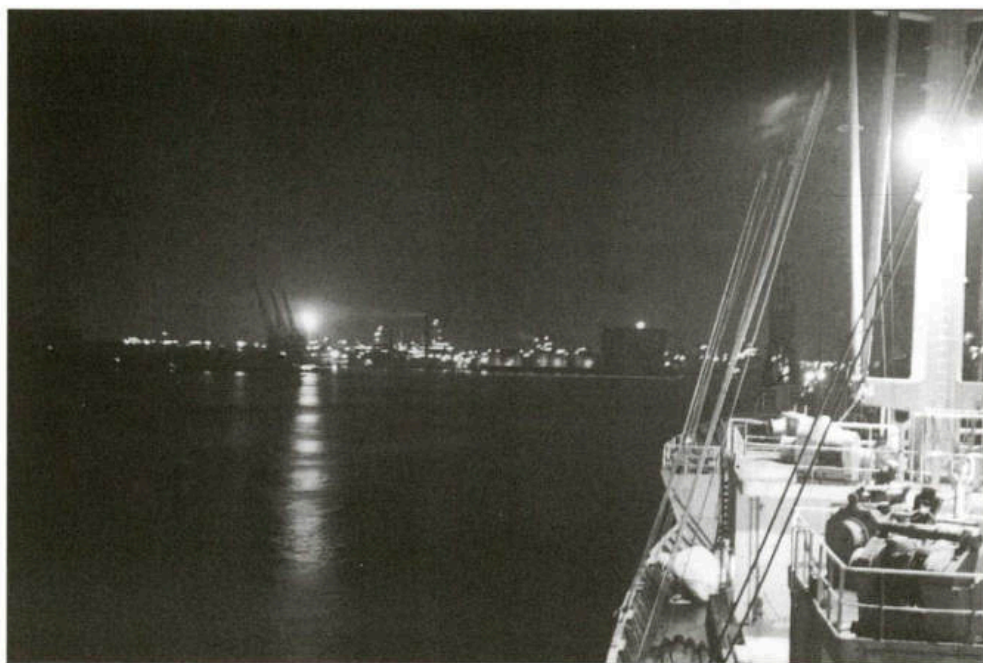
Herkunft der Schiffe	Werft oder Land	Anzahl
Instandgesetzte, vorhandene Alttonnage nach 1945		2
<i>darunter:</i>	AG/Neptunwerft Rostock	1
	Schiffswerft Lebbin	1
Neubauten von DDR-Werften		197
<i>darunter:</i>	VEB Warnowwerft Warnemünde	68
	VEB Mathias-Thesen-Werft Wismar	19
	VEB Schiffswerft „Neptun“ Rostock	50
	VEB Peene-Werft Wolgast	29
	VEB Elbwerften Boizenburg/Roßlau	29
	VEB Schiffswerft Laubegast	1
	VEB Schiffswerft Genthin	1
Neubauten von ausländischen Werften		40
<i>darunter:</i>	Sowjetunion	11
	Niederlande	20
	Norwegen	2
	Bundesrepublik Deutschland	1
	Spanien	6
Ankauf von Alttonnage		93
<i>darunter gebaut in:</i>	Schweden	33
	Großbritannien	6
	Niederlande	11
	Dänemark	7
	Bundesrepublik Deutschland	14
	Norwegen	11
	Frankreich	3
	Polen	2
	Japan	2
	Finnland	2
	Brasilien	2
Ersatz für außenstehende Bergungsleistung:		1
Ankauf ehemaliger Neubauten der DDR-Werften von ausländischen Kunden:		6
Von panamesischen Eigentümergesellschaften in Bareboat-Charter:		4
Übernahme von der Volksmarine der DDR:		1
Insgesamt:		344

Abbildungsnachweis

- Zum Titelbild: Blick in die Aufbauten mit Bootsaufstellung eines Semicontainerschiffes vom Typ Poseidon MS MÜGGELSEE
Foto: Sammlung Strobel
- Zum Rücktitel: Bilder
r.o. Semicontainerschiff Typ Poseidon MS MÜGGELSEE
r.u. Universal-OBC-Frachter MS JENA
l.o. Stückgutfrachter Typ Kolomna, DS ROSTOCK
l.u. Tanker MT BITTERFELD ex „Southern Clipper“

Grafik
Seekartenausschnitt der alten Hafeneinfahrt Rostock/Warnemünde

Fotos: DSR-Archiv
- Innentitel: MS RUDOLF DIESEL im Nord-Ostsee-Kanal
Foto: Roman Stolle
- Inhalt: K.-W. Langer, R. Kramer, P. Erbstößer, H. Reischke, K. Lindenau, W. Jacob, V. Gagalon, S. Kohlschmidt, K. Lippke, R. Lachs, F. Elchlepp, H. Ristock, K. Pfafferott
Sammlungen: Lindenau, Junker, Langer, Jacob, Grunert, Seibicke, Noack, Reincke, Darasz, Ullmann, Thiele, Kohlschmidt, Wieth, Schoppa, Tralles, Münzner, Marnau, Lubjuhn
Bordfotos MS THEODOR FONTANE, MS HALLE (2), MS FÜRSTENWALDE
MS LEIPZIG, Fotozirkel MS ERNST SCHNELLER und FRANZ STENZER, DSR-Archiv, Archiv DSR-Seeleute e.V., Foto BERLIN Photo Associated Press, Christian Eggers
- Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile :
Gerhard Vontra, Kurt Lindenau, Manfred Grunert, Elke Schuldt, Uwe Schwarz



MS FLÄMING – Einlaufen in Antwerpen

Nachwort

Hinter uns liegen wieder über dreißig, teils redaktionell bearbeitete Geschichten, Episoden und Erlebnisse von DSR-Seeleuten. Es sind Momentaufnahmen und doch spiegeln sie viele Jahrzehnte Geschichte der ostdeutschen Handelsschifffahrt wider.

Als vor zwei Jahren in der Freiburger Petersstraße die Idee geboren wurde, diese authentischen, persönlichen Zeugnisse in Text und Bild festzuhalten, dachten wir im ersten Moment an die vielen Stunden der Arbeit, begleitet von einem gehörigen Maß an Skepsis, welche dieses kühne Vorhaben bei uns auslöste. Aber nicht erst seit diesem Band wich die Arbeit der Freude und die Skepsis den vielen Geschichten, die sicher auch einen dritten und auch einen vierten Band ermöglichen werden.

Eines wird dabei immer wieder deutlich – Seefahrtsjahre müssen etwas ganz Besonderes sein. Man weiß nicht, ob ein ähnliches Projekt der Belegschaft eines Großbetriebes an Land diesen Erfolg haben würde.

Warum prägen sich die vielen Erlebnisse, aber auch die Alltäglichkeiten bei den Seeleuten so tief ein?

Man kann darüber philosophieren wie man will – die Antwort liegt in diesen Geschichten, in dieser Gemeinschaft aus Arbeit und Freizeit, dieser Kombination aus Verantwortung und Freude.

Leider kommen in Bordgeschichten II wieder einmal Begebenheiten zu kurz, die uns auch ein anderes Bild aufzeigen. Junge Leute, aber auch berufserfahrene Spezialisten wurden daran gehindert, ihre beruflichen Wünsche auszuleben, Existenzen wurden zerstört oder aufs Spiel gesetzt, Verbitterung wurde geschürt und Schicksale ergaben sich. Auch dafür bieten 50 Jahre DSR-Geschichte zahlreiche Beispiele.

Um so sympathischer erscheinen dann all diese Beiträge, wie zum Beispiel von Walter Jangel, von Friedrich Seibicke und Michael Olejnik, welche uns die andere Seite gesellschaftlicher Zwänge aufzeigen, die den Kreis schlagen lassen zu dem, was Seefahrt für uns alle war – einer der schönsten Lebensabschnitte.

Im starken Kontrast dazu im letzten Drittel des Buches der erschütternde Bericht von Klaus Lippke (Lobjinski) über die Katastrophe des MS BÖHLEN. Erlebtes in Worte gefasst, wo schon ein Gedanke schwer fällt.

Noch eines ist aber für uns in diesen Monaten besonders wichtig: Als Symbol des ostdeutschen Schiffbaues und als eines der letzten Zeugen unserer ehemaligen DSR-Flotte sollte die gute alte DRESDEN, unser Traditionsschiff Typ-IV „Frieden“, unbedingt erhalten bleiben. Dieses Schiff erzählt seinen Besuchern ebenso viele und spannende Geschichten, wie alle Bände von BORDGESCHICHTEN zusammen.

Wir schreiben in diesem Jahr 50 Jahre DSR-Geschichte, aber auch 50 Jahre Geschichten aus dem Alltag der Flotte. Wird das dabei Erlebte von weiteren Zeitzeugen zu Papier gebracht, sind wir mit Sicherheit in der Lage, noch viele Bände Bordgeschichten auf Kiel zu legen.

Jeder der bereit ist, von seiner Freizeit ein paar Stunden zu opfern, um „seine“ Eindrücke und Erfahrungen aufzuschreiben, hilft mit, *unsere* Geschichte der DSR-Handelsschifffahrt zu bewahren.

An dieser Stelle möchten wir uns in erster Linie bei allen Autoren bedanken, die dieses Dokument ermöglichten – die ersten beiden Bände oder auch die nachfolgenden. Die Auswahl der Geschichten erfolgte nach redaktionellem Konzept und sagt nichts über die Qualität der eingesendeten Beiträge aus. Wir bitten deshalb gleichzeitig dafür um Verständnis, dass der eine oder andere eingesandte Beitrag erst in einem der nächsten Bände Berücksichtigung finden wird.

Unser besonderer Dank geht an eine Reihe von Sponsoren, die den aufwendigen Druck des Buches unterstützten. Genannt werden sollten hier zuerst von der Firma BOST-Immobilien

Flöha und Thalheim Bodo Roggentin und Lothar Ullmann, weiterhin die Herren Jörg Gahrmann und Torsten Bodner von der Firma Prisma-BAUelemente Beuren, die Werbeagentur Schwarz in Flöha, die Druckwerkstätten Stollberg, Dieter Strobel für die Bereitstellung des Titelbildes, Hans-Hermann Diestel für das Vorwort, Gerhard Vontra für die zahlreichen Grafiken, Hansgeorg Stengel für seine humorvollen maritimen Betrachtungen, Karl-Heinz Heine für seine Arbeiten am Schiffsregister und Gudrun Frohmader für die vielen Stunden eifrigen Korrekturlesens, und vor allem Dank an Kurt-Werner Langer für die fachkundige und aufwendige Unterstützung aus dem Norden der Republik.

Freiberg, im März 2002

Das Redaktionskollegium
Wolfgang Jacob und Lothar Vogel



MS J. G. FICHTE im Trockendock

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Diese Publikation ist der zweite Band einer jährlich erscheinenden Buchreihe über das Leben an Bord von Handelsschiffen der ehemaligen Deutschen Seereederei Rostock.

Im Mittelpunkt steht dabei das Schiff und seine Besatzung. Vorliegende Geschichten der Fahrenden 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 verdeutlichen den vielseitigen Tagesablauf in der Maschine und auf Deck. Weiterhin ergibt die Auswertung von Brigade- und Bordbüchern vieler Einzelschiffe und Schiffsgruppen Einblicke in die Geschichte der bis zum 17. Juni 1990 bestehenden DDR-Handelsschifffahrt.



Umschlaglayout

 made in Tilsa

Mit freundlicher Unterstützung durch:

Bodo Roggenlin
Leibniz-Universität
ROST
Immobilien