

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

BORDGESCHICHTEN III



DSR
Seeleute e.V.



BORDGESCHICHTEN III

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR – Seeleute

DSR – Seeleute e.V. Freiberg
und

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock

Freiberg / Rostock
2003



Volle Fahrt voraus...

Wolfgang König MS SCHWERIN (1)

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

Impressum

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

Redaktion: Wolfgang Jacob, Freiberg und Lothar Vogel, Falkenau
e-mail: bordgeschichten@seeleute.de

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

Druck: Firma druckspecht Chemnitz / Langenstriegis / Dresden

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

Redaktionsschluss: 28. Februar 2001

© Übersetzung, Nachdruck, Vervielfältigung sowie Speicherung der Beiträge auf Datenträger, bzw. Wiedergabe im Internet, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Autoren und des Herausgebers. Jegliche Verwertung von Bildern, Fotos, Zeichnungen, Skizzen und Faksimile ist außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes unzulässig und strafbar.

Alle Angaben erfolgten nach bestem Gewissen, aber ohne Gewähr. Die Beiträge sind teils redaktionell bearbeitet und geben jeweils die Meinung des Autors wieder und sind nicht immer mit der Meinung der Redaktion identisch.

Vorwort

Was prägt? „ich bin Seemann“ – dieser Aussage folgen häufig unterschiedlichste Kommentare wie z.B. von einem „...oh, da hast Du es aber gut...“ bis zu einem „...na, da bist Du nicht zu beneiden...“. Was auch immer hintergründig mit diesen Aussagen gemeint ist – die Entscheidung, Seemann zu werden, ist bei jedem aus den unterschiedlichsten Motivationsgründen entstanden.

Da mag in den jüngeren Jahren vorwiegend der Reiz der Ferne und die Romantik ein Anlass gewesen sein. Sind einem dann aber Seebeine gewachsen, gibt es viel mehr, was den Beruf des Seemannes prägt. Das Leben und der Arbeitsalltag an Bord waren und sind schon etwas Besonderes. Die Besatzung an Bord musste auf sich allein gestellt, sämtliche Aufgaben für einen ordentlichen Schiffsbetrieb bewältigen. Da waren häufig Einfallsreichtum und Geschick gefragt, soweit, dass man teilweise „zaubern“ musste. Mit einer duften Truppe war die oft monatelang dauernde Seefahrtszeit leichter zu bewältigen. Da war es auch nicht wichtig, ob das Schiff neu und modern war. Es gab Stammbesatzungen, die jahrelang auf älteren Schiffen gefahren sind und gar nicht das Schiff wechseln wollten.

In meiner Fahrzeit hatte ich viele Erlebnisse, die meine Liebe zum Seemannsberuf verstärkten. Wenn man gemeinsam etwas geschaffen hatte, war man stolz darauf. Viele Seeleute identifizierten sich soweit mit dem Schiff, dass es Sprachgebrauch wurde zu sagen: „mein Schiff“. Die Freizeitgestaltung – selbst wenn auch gesagt – sie wurde teilweise verordnet, hatte ein buntes Bordleben zugelassen. Noch heute gibt es Kontakte zu ehemaligen Patenbrigaden bzw. Partnerstädten.

Diese Erlebnisse – teilweise einmalige Höhepunkte – gilt es festzuhalten, um zu zeigen, wie groß die Vielfalt war. Die Deutsche Seereederei Rostock bot dafür gute Bedingungen.

Ich wünsche mir noch viele BORDGESCHICHTEN, die diese Zeit dokumentieren.

Peter Geitmann
Rostock im Oktober 2002

DAKAR – KANTATE

Gedichtet anlässlich des regen Tauschhandels beim Bunkern von
MS QUEDLINBURG 1971 in Dakar/Pakistan (ein Auszug)

Sofort nach der Entscheidung
„Wir bunkern in Dakar!“
taxierten wir die Kleidung,
die überflüssig war.

Vergangen, vergessen, vorüber,
vergangen, vergessen, vorbei...
So nimm denn den Mantel, mein Lieber,
das Schmuckstück der Seereederei.

Kragenbinden und Krawatten,
alles, was wir übrig hatten,
Mützen, Socken zweiter Wahl
ließen wir in Senegal.

Ausgeschlossen hat sich keiner
von der Transaktion – nur einer,
der, das Fernglas in der Hand,
hinter der Gardine stand.

Sag mir, wo die Hemden sind,
wo sind sie geblieben?
Sag, wo die Pullover sind –
was ist geschehn?

Die Antwort, mein Kind,
weiß ganz allein der Spind,
in dem die Masken eingelagert sind.

So long!
Teure Changer, servus und au revoir!
Hongkong –
und vielleicht dereinst wieder mal Dakar!

Es treibt
unsern Pott die Sehnsucht aufs weite Meer.
Euch bleibt
in Dakar die Hoffnung auf Wiederkehr.

Kehren wir einstmals wieder zurück aus fernen fremden
Ländern, dann reich bestückt mit neuen Hemden!
Schnitzt Masken, Aschenbecher und Tabakdosen,
denn auch der Käptn hat noch drei Unterhosen.

Immer rund, immer rund um den Erdball.
Niemals hat ein Fahrensmann die Nase voll,
denn wir tragen die Masken im Herzen (und im Spind),
und das letzte Wort in Rostock spricht der Zoll.

Inhaltsverzeichnis

Günter Dame/ Alfred Kieckhäfer Heinz-Jürgen Marnau Volkmar Gagalon Jürgen Au Norbert Schmidt	Das Liberty-Schiff ERNST MORITZ ARNDT	6
Peter Noack † Gerhard Vontra Harald Mertin Wolfgang König/ Reinhard Oertel Horst Drinda † Michael Olejnik Karl-Heinz Ziegert Herbert Jark Eckard Reincke † Tamy Spruth Friedrich Seibicke Kurt-Werner Langer Eduard Schmidt Redaktion Karl-Heinz Mehnert Horst Lubjuhn †	Ein dreifach „Hoch“ den Männern der Maschine Ein ungewöhnliches Weihnachtsfest Die komplette Ausrüstung Eishavarie des MS SENFTENBERG in der Rigaer Bucht Lehrabschluss auf MS NIENBURG Zum Untergang der CAPELLA Eine gefährliche Golfreise	15 23 27 29 36 41 43
Steffen Thieme Volker Schmidt	Erdbeben, Madenwürmer und Mao's Tod Der Traum vom Seemann Eier nach Wahl Der Haifischfang Abkühlung im Golf von Suez Aus meiner Seefahrtszeit Elf Elefanten reisen von Bombay nach Tunis Eine Fußballreise Der Archangelsk-Nagel Neujahrsspringen auf MS ALTENBURG – Typ XD Freizeit an Bord – eine Bildserie Der Wettkönig oder Durst ist schlimmer als Heimweh ... Wie MS SANGERHAUSEN zu einem anderen Namen kam Werfterlebnisse in Rijeka Basarscheine – die „harte“ Währung der DSR-Seeleute	48 52 61 65 68 69 73 80 86 88 92 96 98 100 102
Gerhard Bandura/Frank Glaß Frank Kunze Helga Hentsch	Komplexablösung auf MS FLAMINGO Erinnerungen an den Flottenbereich Mittelmeer/Afrika ... Mit dem Kühlschiff FRITZ REUTER (2) durch den Panama-Kanal	105 112 114
Gerd Peters Harald Reischke Rolf Permien Redaktion Wolfgang Kiwitt Günter Thomas Walter Jangel Michael Spiewok Peter Erbstößer Reinhard Lachs Dieter Stürzekarn Wolfgang Jacob	Die Nautiker-Besprechung Der „Brinkman-Club“ Die Klo-Story Der Marinemaler Olaf Rahardt Mit MT SCHWEDT (1) in den wilden Kaukasus Das erste Jahr der SCHWEDT (2) 16 320 Fass kanadischer Hering Piratengeschichten Nur keine Panik..... Im Schlick vor Bombay Als Funkoffizier bei der DSR Die Semicontainerschiffe vom Typ Mercator-DSR in der Linienschifffahrt	118 122 124 126 128 132 141 143 145 147 148 155

Das Liberty-Schiff ERNST MORITZ ARNDT

Am 8. Januar 1958 ereignete sich vor der Küste der DDR eine schwere Havarie, die zu einem ursprünglich nicht geplanten Schiff in der Flotte der Deutschen Seereederei Rostock führte. Der unter „Billigflagge“ von Costa Rica fahrende Frachtdampfer ARCHON GABRIEL war auf der Reise nach Szczecin mit einer vollen Ladung Erz aus Rio de Janeiro auf das Greifswalder Oie-Riff aufgelaufen, somit 1,5 sm vom Weg 51 abgekommen und lag nun in den Hoheitsgewässern der DDR.

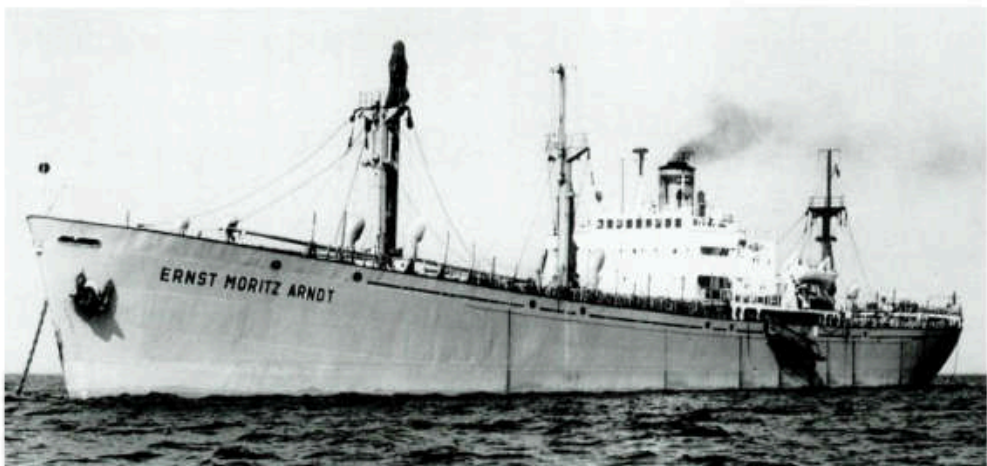
Die KS-Boote 121 und 112 liefen aus Saßnitz bzw. Greifswald aus und waren als erste bei dem Havaristen.

Nach Anforderung von Bergungshilfe stellte der Seeschlepper WISMAR (mit 1440 PS seinerzeit stärkster DDR-Schlepper) vom Bergungs- und Rettungsdienst der Seestreitkräfte am 9. Januar eine Schleppverbindung her. Auch mit den angeforderten Schleppern WARNOW und UECKER der Schiffsbergung und Taucherei Stralsund gelang es in den Folgetagen nicht, den Hochseefrachter mit 10 800 t dw freizuschleppen. Erst nach Leichterung von über 1000 t Ladung durch MS TIMMENDORF kam die ARCHON GABRIEL am 23. Januar von diesem Steinriff frei, wobei die Schlepper RECKNITZ und EISVOGEL (gleichfalls von der Schiffsbergung) zusätzlich zum Einsatz gelangten.

Dem Frachter war auch auf der Weiterfahrt keine glückliche Reise beschieden. Der Schlepper EISVOGEL brachte den Havaristen nach der Reede von Swinoujscie. Vor der Westmole lief das Schiff am 25. Januar auf rätselhafte Weise auf die vorgelagerte Sandbank auf. Der Schlepper EISVOGEL arbeitete zwei Tage und zwei Nächte, um das Schiff wiederum freizubergen. Mit Wochen Verspätung erreichte der Frachter seinen Zielhafen.

Der Schiffsboden war schwer beschädigt worden. Die durchweg 19 mm dicke Beplattung wies Beulen bis zu 300 mm und an einigen Stellen sogar Einrisse auf. Die Reederei San Gabriel Cie., Maritime SA., war nicht in der Lage, die Bergungskosten zu begleichen und musste ihr Schiff den Bergern überlassen.

Statt Bergungslohn ein Schiff



Die DDR-Seewirtschaft hatte damit ein beschädigtes und dennoch neues Schiff. In der Trampfahrt ließ es sich noch wirtschaftlich einsetzen. Frachter dieser Art waren reichlich in Fahrt

und an einen Abbruch, wie er in solcher Situation heutzutage erfolgen würde, dachte man nicht. Die polnische Reparaturwerft in Gdansk übernahm die Wiederherstellung. Die Ganzschweißkonstruktion begünstigte diese schwierige Aufgabe. Im Schwimmdock wurden die zerstörten Bauteile entfernt, die Bodenwrangen vervollständigt und das Schiff beim erneuten Docken auf den ausgelegten und verschweißten ebenen Außenboden aufgesetzt. Seitliche Führungen unterstützten dabei die genaue Lage des Schiffes. Eine technisch sehr interessante und neue Lösung. Weitere Arbeiten bestanden in einer Modernisierung durch den Einbau neuer Generatoren sowie einer Überholung und Verbesserung der Einrichtung für 44 Personen Besatzung. Die Brücke wurde neben dem Schornstein nach achtern verlängert und zum größten Teil mit neuen Geräten versehen. Zum Beispiel kürzte man auch die zur Halterung von Torpedoschutznetzspieren stark verbreiterten Salinge von Fock- und Besanmast.

Das ehemalige Liberty-Schiff

Die *neue* ERNST MORITZ ARNDT blieb jedoch unverkennbar ein Liberty-Schiff. Ein US-amerikanischer Schiffstyp, der bedeutend zum Sieg der Alliierten im Zweiten Weltkrieg beigetragen hatte und danach in der internationalen Schifffahrt eine große Rolle spielte. Die mit 2648 Einheiten als größte Schiffserie der Welt von 18 Werften in Rekordzeiten gebauten Frachter mit der genauen Typbezeichnung EC2-S-C1 wurden auch außerhalb der maritimen Wirtschaft allgemein bekannt.

In der Typenformel bedeutet EC2 (*emergency cargo ship 2*) – Notfrachtschiff der Größe 2, – S (*steam*) – Einschraubenschiff mit Dampfantrieb, – C1 = Projektstand in alphabetischer Folge. Es war ein nach dem Kriegseintritt der USA erforderliches Notbauprogramm der United Maritime Commission (USMC), jener Behörde, die schon 1936 auf der Grundlage des Merchant Marine Act zur Erneuerung der amerikanischen Handelsflotte gegründet worden war und schnelle Linienfrachter in Serie bauen ließ, versehen mit den Buchstaben C1 – C3, je nach Schiffslänge. Demgegenüber waren die „Liberty“ bei nur 11 kn Geschwindigkeit primitive Schiffe. Zur beschleunigten Abwicklung des Programms griff man auf eine bewährte britische Konstruktion zurück, stellte diese auf volle Schweißung um – damals ein Novum im Handelsschiffbau – und verbesserte die Antriebsanlage durch zwei ölbefeuerte Wasserrohrkessel. Das Deckshaus mit höherem Einrichtungsniveau wurde für den Sektionsbau in einem Block vereinigt. Man versprach sich bei konzentrierter Unterbringung der Besatzung auch leichtere Rettungsmöglichkeiten.

Es war ein mit 7176 BRT als Volldecker mit Freibord vermessener Frachter in den Abmessungen: Länge über Alles/zwischen den Loten 134,57/127,32 m, Breite auf Spanten 17,34 m, Seitenhöhe 11,38 m, Tiefgang 8,45 m mit Zwischendeck und fünf Luken. Die Antriebsanlage bestand aus einer Dreifach-Expansionsmaschine von 2500 ihp (2535 Psi, 1865 kW). Die Dreizylinder-Dampfmaschine trieb mit 76 U/min den vierflügeligen Propeller von 5640 mm Durchmesser an. Die Antriebsleistung war für 11 Knoten gering, entsprach damit aber der durchschnittlichen Marschgeschwindigkeit von Geleitzügen.

Überwiegender Hersteller von insgesamt 20 Firmen, auch für die ERNST MORITZ ARNDT, war die Joshua Hendry Iron Works in Sunnyvale, California. Den Dampf mit 15,5 at Druck, erzeugten die beiden Wasserrohrkessel der Bauart Babcock-Wilcox.

Zur Kriegsausrüstung gehörten Flak- und Seezielgeschütze mit Unterbringung für 29 Bedienungsmannschaften, zusätzliche Rettungsflöße, Splitterschutz für die Brücke, fest verlegte Pallhölzer für Decksladung, und ein durch Schwergutbäume von 15 bis 50 t verstärktes Acht-Tonnen-Ladegeschirr. Zur Tarnung auf See reichte die hellgraue Farbgebung des Gesamtschiffes bis zur Ballastwasserlinie (BWL, siehe Zeichnung).

1946 gab die US-Regierung den Verkauf des Schiffes zum Preis von mindestens 35% der Baukosten an die alliierten Nationen frei, um die nicht mehr benötigte Riesenflotte zu reduzieren und andererseits den großen Tonnagebedarf der Weltschifffahrt zu vermindern. Die ERNST MORITZ ARNDT lief am 15. Juli 1943 vom Stapel und wurde am 28. des Monats als Bau-Nr. 224 von der California Shipbuilding Corporation in Los Angeles, California, eine der neun neuen Werften für das Bauprogramm, unter dem Namen VERNON L. KELLOGG an die USMC abgeliefert. Das entsprach einer Bauzeit von 38 Kalendertagen seit der Kiellegung. 1947 erfolgte der Verkauf nach Norwegen an die Reederei Skibs A/S Gardin in Risør als WILFRED. Zeitweise in Charter der bekannten Osloer Reederei Anders Wilhelmsen & Co., erfolgte 1949 die Umbenennung in FOLKE BERNADOTTE. Korrespondentreeeder blieb die Fa. Prebensen & Blakstad. 1954 gelangte das Schiff an griechische Eigner in London, die Faros Shipping Ltd., die es unter Costa-Rica-Flagge als ARCHON GABRIEL einsetzte.

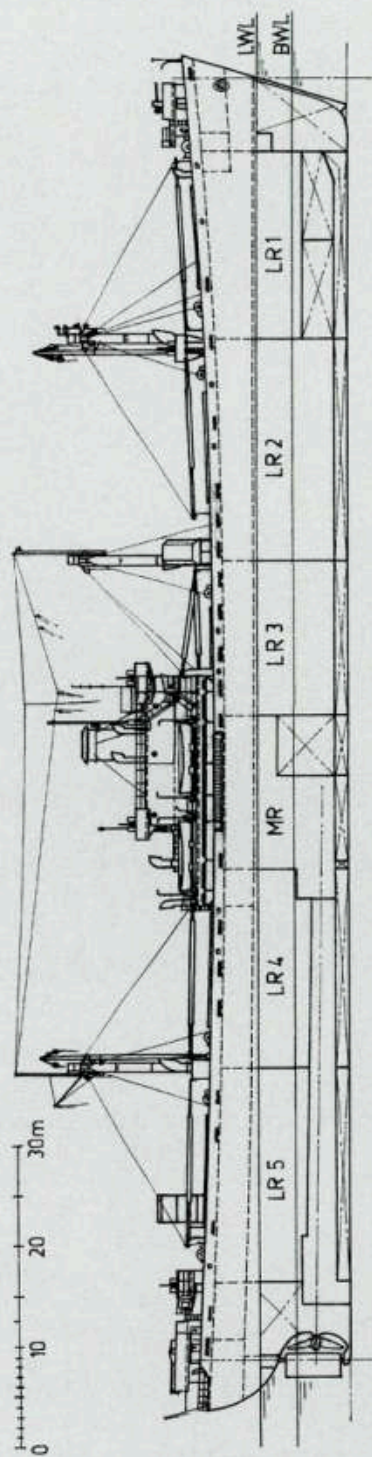
Nach Reparatur und Umbau in der Werft

Im Dezember 1959 konnte die Gdanska Stocznia Remontowa das wiederhergestellte Schiff auf Probefahrt schicken. Am 31. Januar 1960 übernahm es die Deutsche Seereederei Rostock, nun als geschlossener Shelterdecker mit 6996 BRT/4264NRT vermessen und von der DSRK mit dem Klassezeichen (A) I (Ice) klassifiziert. Die Tragfähigkeit betrug 10 470 t auf 8,42 m Tiefgang. Die Reparaturkosten von vier Millionen Mark wurden aus der „Steckenpferd-Bewegung“, einer Exportinitiative der DDR-Industrie für den Ankauf von second-hand-Schiffen, beglichen.

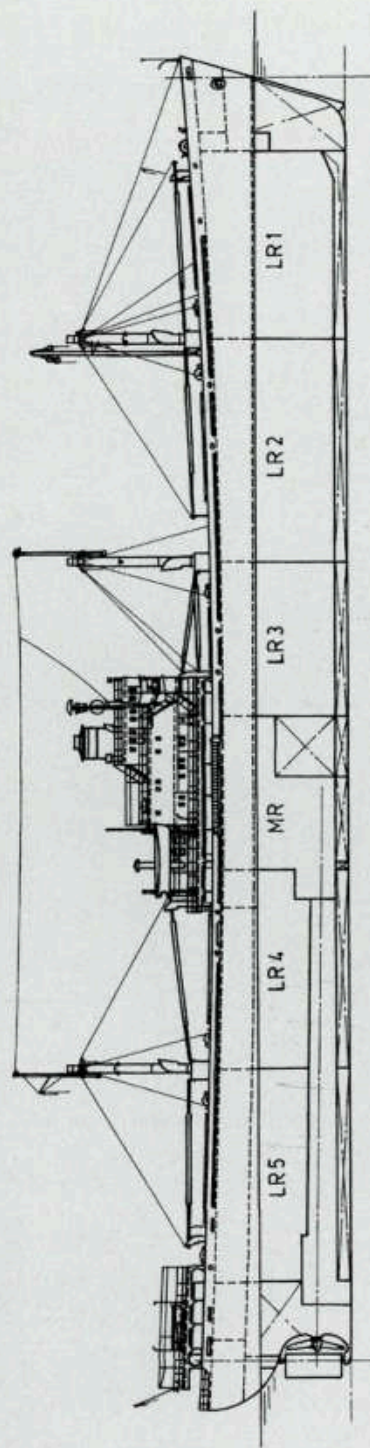
Am 2. Februar 1960 lief die ERNST MORITZ ARNDT, die „EMA“, wie sie später von den Seeleuten genannt wurde, in den Heimathafen Rostock ein und ging nach wenigen Tagen auf Jungfernfahrt nach Murmansk in Ballast. Dort wurde eine Ladung Apatit für Wismar übernommen.

Liberty-Schiffe hatten durch verschiedene Ursachen Fehler und Mängel. Erfahrungen für eine schweißgerechte Konstruktion gab es in der Bauzeit noch nicht. Die verwendete Stahlgüte und die Montage der Bauteile blieben einem genieteten Schiff angelehnt. Es zeigten sich Einrisse in Lukenecken und der oberen Gurtung, besonders im Scheergang. Die Ausführung der Helling-Montagestöße durch angelernte Schweißer blieb nicht frei von Fehlstellen. Totalverluste traten in kalten Gewässern ein. Laufend gab es Berichte über Propellerverluste durch Wellenbruch. Doch wurden die konstruktiven Mängel erkannt und berücksichtigt – nachträglich in der Regel bei allen in Fahrt gebliebenen Schiffen. Abbildungen lassen erkennen, die ARCHON GABRIEL war schon verstärkt und umgebaut. Dennoch zeigten sich auf der ersten Reise leichte Schäden. Umbauten wurden 1965 auf der Warnowwerft Warnemünde vorgenommen. Die Rettungsboote wurden unter Schwerkraftdavis gestaut, der Schornstein erhöht und mit einem Aufsatz (Admiralty top), wie er beim Originaltyp vorhanden war, versehen (siehe Zeichnung). Danach erfolgte eine weitere Modernisierung: die Anordnung zusätzlicher Ladebäume für Luke 2 an der Vorkante Großmast und die Ausrüstung mit einem weiteren Radargerät.

Die DSR hatte in den sechziger Jahren einen starken Zugang an gleichgroßer Neubautonnage. Am 18. Juni 1968 wurde das Schiff außer Dienst gestellt und fand noch einen Käufer. Unter dem Namen KYPROS übernahm es die zypriotische Spiritath Cia., Nav., SA. in Famagusta. Das nur für einen relativ kurzen Kriegseinsatz, allenfalls für eine Reise, gebaute Schiff hatte eine Fahrzeit von 25 Jahren erreicht. Nach einer Untersuchung von Lloyd's Register betrug 1965 der Anteil der Liberty-Schiffe an Totalverlusten 3% gegenüber 0,5% aller sonstigen versicherten Schiffe. Die britischen Seeversicherer forderten für die Kriegsschiffen eine Extraversicherung für die Ladung. Die Möglichkeit für den wirtschaftli-



Liberty-Schiff Nr. MCE 1691 VERNON L. KELLOGG



Dampfer ERNST MORITZ ARNDT 1965 nach Umbau

Zeichnung © G. Dame
M. 1:500 20.07.2002

chen Einsatz dieser Dampfer verminderte sich stark. Liberty-Schiffe gehörten alsbald nicht mehr zum täglichen Hafenbild. Die KYPROS ex ERNST MORITZ ARNDT traf am 10. August 1971 in Kachsiung/Taiwan zum Abbruch ein.

Erinnerungen an die Einsatzzeit an Bord der ERNST MORITZ ARNDT

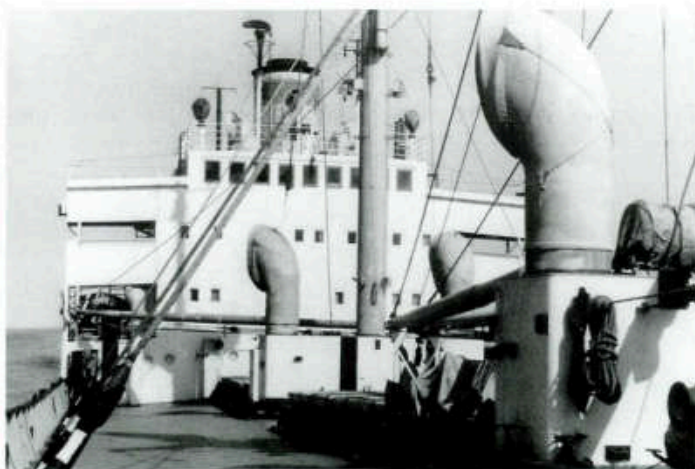
Ob mit der „EMA“ im Hafen oder auf See, auch bei voller Fahrt eine angenehme Ruhe. Es war für alle Besatzungsmitglieder eine Wohltat auf diesem Schiff zu fahren. Der reduzierte Dampfdruck gestattete bei „Voll Voraus“ nur eine Drehzahl der Maschine und der Schraube von 58 U/min bei 8,5 Knoten Fahrt. Es war in den Kammern und auf der Brücke nicht zu merken, ob die Maschine stand oder lief, auch nicht bei voller Fahrt. Allein dieser Umstand hat wohl für viele Besatzungsmitglieder Anlass dafür gegeben, längere Zeit an Bord dieses Dampfers zu bleiben.

Ansonsten war es für alle ein schmutziges Arbeitsschiff. Öl und Ruß überall, in den Tropen doppelt warm durch die vielen Dampfrohre auch in den Aufbauten. Alle zehn Ladewinden, Ankerwinde und Verholspill standen auf dem Hauptdeck. Das Deck war beim Arbeiten mit den Winden stark verölt und verschmiert. Schließlich mussten die offenen Lager der Dampfmaschinen ständig geschmiert werden. Das Altöl lief an Deck und in die See, damals noch wenig beachtet. In Frostgebieten mussten die Winden Tag und Nacht langsam laufen, um ein Einfrieren der Leitungen zu vermeiden.

Der sichtbare schiffbautechnische Zustand gab auch den gestandenen Fachleuten der Besatzung Vertrauen und Sicherheit. Es ist kein ernsthaftes Gerede darüber bekannt, dass der als „Einwegschiff“ gebaute Dampfer größere Risiken als andere Schiffe der DSR in den sechziger Jahren berge. Allein die Betrachtung der verwendeten Materialstärken und die robuste Detailausführung der Bauteile in den Laderäumen und an Deck sorgten auch bei schlechtem Wetter für ein sicheres Gefühl. Es gab aber auch Schwachstellen, so der wohl allen bekannte, etwa 1,5 Meter lange Riss an der Steuerbordseite Vorkante Brücke. Er war schon x-mal nachgeschweißt worden. Er öffnete sich immer wieder nach größerer Seebelastung. Man konnte gut beobachten, wie er sich je nach Beladungszustand und Dünung öffnete und schloss. Es war unsere „Dehnungsfuge“ und die musste sein.

Ausfälle der Hauptmaschine gab es nicht, nur kleinere Störungen der Decks- und Hilfsmaschinen. „Dampf ist Dampf“, war der Slogan an Bord. Aber Respekt vor diesem Aggregatzustand des Wassers war immer vorhanden.

Der langjährige Chief, Herr Schönherr, ließ auch keine leichtsinnigen Experimente zu. Natürlich, Wäsche wurde in der Waschmaschine und in der Pütz mit Dampf gewaschen. Das „Steamrohr“ hatte eine tolle Waschkraft. Die E-Anlage war das Problem des Schiffes. Der kleine Einzylinderdampfgenerator hatte eine zu geringe Lei-



DS ERNST MORITZ ARNDT Blick von Luke 1 zur Brücke

stung und außerdem noch Gleichstrom. Funk- und nautische Geräte benötigten Umformer. Das bedeutete eine weitere Belastung für den kleinen Stromerzeuger. Wenn dann noch nachts in den Laderäumen gearbeitet wurde, gab es oft Stromausfall durch Überlastung. Schließlich noch die Minikühlanlage. Sie stand unter einem Niedergang. Die kleine Proviantkühllast durfte nur einmal täglich geöffnet werden. Jede zuviel eingeschaltete Glühlampe konnte zum Stromausfall führen.

Die Kammern und Messen waren geräumig, aber sehr einfach eingerichtet. Die Mannschaftsmesse auf dem Hauptdeck Vorkante Aufbauten war auch für die Offiziere Aufenthaltsort, denn deren Messe war recht ungemütlich.

In den gut acht Jahren Zugehörigkeit zur DSR waren auf dem Dampfer ERNST MORITZ ARNDT folgende Stammkapitäne tätig: Willi Jühlke, Arno Schulz, Manfred Glauer, Erwin Reimer, Karl Störtebecker und mehrere Ablösekapitäne.

Das Schiff war sehr schwer zu handhaben. Durch die Reduzierung der Leistung soll die Maschine nur noch rund 1800 PS gehabt haben. Ob in Ballast oder beladen, enorm schwerfällige Manövriereigenschaften waren die Folge. Bei leerem Schiff und voll Ballast schauten die Flunken der Schraube etwa 1,20 Meter aus dem Wasser. In diesem Zustand und mit Wind von der Seite konnte man schon manchmal verzweifeln. Vor allem auf Revieren wie Elbe und Schelde. Es musste immer 20 bis 30 Grad gegengesteuert werden.

Mit der Navigation gab es so gut wie keine Probleme. Schon der geringen Geschwindigkeit wegen hatte man Zeit, in Ruhe die Standorte zu bestimmen. Die nautisch-technische Ausrüstung war für den Anfang der sechziger Jahre sogar als modern anzusehen.

Gebunkert wurde stets Masut. Ein sehr schwerer Brennstoff, der ausschließlich aufgeheizt pumpfähig war. Er konnte nur in Wismar oder Gdansk aus Kesselwagen der Bahn, die vorher aufgeheizt wurden, übernommen werden. Im Winter 1964 hatten wir einen ziemlich heftigen „overflow“ beim Bunkern in Gdansk. Bei Minus zehn Grad Außentemperatur schob sich der Brennstoff an Deck übereinander und erstarrte sofort. Er wurde nachher mit Schippe und Spaten wie Butter abgestochen und in Fässer gegeben. Aber auch etwas Diesel wurde gebraucht, denn es gab ein kleines Dieselaggregat für die Notstromversorgung und, man bedenke, einen Kochherd in der Kombüse, der mit Diesel befeuert wurde.

Die fünf Laderäume wurden im Zwischendeck und an Deck mit schweren Handlukendeckeln geschlossen. Die Scheerstöcke mussten mit dem sehr umständlich zu handhabenden Ladegeschirr an Deck gesetzt werden. Um eine oder zwei Luken zu öffnen, war ein „Alle-Mann-Manöver“ erforderlich und dieses zudem wegen Absturzgefahr äußerst gefährlich. Bei Regen oder Arbeitsschluss mussten Lukenzelte gesetzt werden. Das waren hohe Spitzzelte aus Persenning, die mit dem Ladegeschirr bewegt wurden. Bei Lösch- oder Ladehäfen ohne Kränen eine zeitraubende Arbeit, da jede Luke nur mit einem Baumpaar besetzt war.

Die sehr hohen Unterräume waren für die Stückgüter wenig geeignet, da der Stapeldruck in den meisten Fällen zu hoch wurde. Das Schiff war demnach für Massengut bedingt, aber auch für Sackgut und Holz gut geeignet.

Vor allem Schüttgut wie Apatit, Schwefelkies, Zementklinker und Bauxit brachte die Stauer in den Löschhäfen zur Verzweiflung, weil aufgrund der kleinen Lukenöffnungen und der tiefen Unterzüge die Greifer nur einen kleinen Teil der Laderäume bedienen konnten. Das Ergebnis waren viel Ärger und sehr lange Liegezeiten. Die „EMA“ hat bekanntlich viele Murmanskreisen mit Apatit für Rostock absolviert. Nach fast jeder Fahrt waren umfangreiche Reparaturen fällig, weil die großen Greifer der Massengutkräne in und an den Luken Schäden verursachten. Die besagten Nachteile der Laderäume und des Ladegeschirrs waren auch die Ursachen dafür, dass der Dampfer nur in der Trampfahrt eingesetzt werden konnte, dafür aber weltweit. Der sehr billige Brennstoff und der geringe Verbrauch ließen das Schiff bei Massenstückgütern immer in der Gewinnzone fahren.

Eine einmalige Reise

Juli/August 1966: Rostock – Igarka – Szczecin

Bereits die Vorbereitung dieser doch ungewöhnlichen und einmaligen Reise erzeugte in Rostock so manche Kuriosität und bewirkte fachliche Diskussionen zur Eignung und Ausrüstung des Schiffes. Wer kennt diesen Hafen? Niemand! Nach Studium der spärlichen Informationen stand fest, die „EMA“ brauchte besondere Eisausrüstung, denn der Hafen liegt am nördlichen Seeweg, den sibirischen Strom Jenissei aufwärts, mitten in Sibirien. Igarka war nur von Juli bis Ende August für normale Frachter geöffnet. Welche Eisverhältnisse waren zu erwarten? Und dann – es gab ab Nowaja Semlja keine Seekarten. Nach Anfrage bei höchsten Stellen ergab sich ein Lichtblick. Die Volksmarine besaß einen Satz Seekarten, aber alles war „geheim“. Die Karten kamen jedoch an Bord und mussten entsprechend der „Kennzeichnung“ behandelt werden. Eisausrüstung nahmen wir nur wenig mit. Es sollte in Igarka Schnittholz geladen werden.

Rostock wurde Mitte Juli in Ballast verlassen und das Schiff erreichte die Karastraße bei gutem Wetter. Aber es ging nicht weiter, denn hier gab es Eisfelder und Eisbarrieren, die für den Dampfer unüberwindbar waren. Also mussten wir zwangsläufig südlich laufen, um die zweite, aber enge Variante, die Jugorstraße, zu benutzen.

Kurz vor der Einfahrt wurde ein Kutter gesichtet, der die Lotsenflagge und ein Signal aus dem internationalen Flaggenalphabet gesetzt hatte. Also schnell im dicken Signalbuch nachgeschlagen, und siehe da: „Folgen Sie in Kiellinie“, hieß die Aufforderung! Eine Funkverbindung war aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Nach dem Erreichen der Karasee bekamen wir Kontakt mit dem Eisbrecher KAPITAN WORONIN, der vom Lotsenkutter über unsere Ankunft informiert worden war. Wir erhielten Weisung, eine bestimmte Stelle mitten in der Karasee anzulaufen. Hier trafen wir den Eisbrecher und einen sowjetischen Frachter. Der kleine Konvoi umfuhr nun mehrere große Eisfelder, bis weit vor der Mündung des Jenissei eine Eisbarriere die Fahrt stoppte. Der Eisbrecher durchbrach diese mehrere Male an gleicher Stelle, bis die „EMA“ Order bekam, dicht hinter dem Eisbrecher zu folgen. Dieser Durchbruch gelang, worauf sich der Eisbrecher verabschiedete.

Südlich von Dickson Port kamen zwei Leningrader Lotsen an Bord, die das Schiff sicher die lange und äußerst interessante Revierfahrt bis Igarka führten. Eine eigene Navigation war aufgrund der fehlenden Revierkarten nicht möglich. In einem Seitenarm des Stromes ging das Schiff vor Anker und es begann die Beladung mit Schnittholz. Diese erfolgte Brett für Brett von großen Pontons, die vom Mittellauf des Stromes bis hierher geschleppt worden waren. In der Region von Igarka werden die Bäume durch den ewigen Frostboden nur ca. 2,5 Meter hoch. Die Lotsen waren übrigens erstaunt über unsere wohl sehr alten Seekarten und verkauften uns einen kompletten Satz dieser wichtigen Unterlagen ohne den Aufdruck „Geheim“.

Eine gefährliche Reise

London – Havanna – Mexiko

In London wurden etwa 45 Leyland-Busse für Kuba geladen. Eine sehr schöne Ladung, jedoch fast ohne Gewicht für den Zehntausendtonner. Zu den 700 Tonnen Gewicht für die Busse kamen noch etwa 400 Tonnen Stückgut. Dieses wurde in Rostock in die Endluken gestaut, welche sich für Busse nicht eigneten. Somit war das Schiff mit lediglich 1100 Tonnen beladen, was trotz Ballast bedeutete, dass die Schraube 60 cm aus dem Wasser war. Bei gutem Wetter auch kein Problem. Während der Überfahrt traf das Schiff jedoch mehrere Tage auf schweres Wetter.

Niemand an Bord hatte bisher eine solche Seefahrt erlebt. Das Schiff tauchte achtern so weit aus dem Wasser, dass die Schraube vollständig in der Luft drehte, was Schlimmes zur Folge hatte. Die Maschine „ging durch“. Es bestand die Gefahr eines totalen Maschinenschadens. Deshalb mussten zwei Mann an der „Handbremse“ stehen, um die Maschine jedes Mal beim Austauschen der Schraube abzubremsen. Beim nächsten Wellenberg tauchte die Schraube aber vollständig ein. Dadurch erhielt sie vollen Wasserwiderstand und die Umdrehungen gingen fast auf Null zurück. Das Ruder wurde nicht beströmt und hatte damit keine Wirkung. Das Schiff wurde regelrecht quergeschlagen. Diese Situation trat mehrmals für längere Zeit auf. Die Besatzung konnte feststellen, dass die „EMA“ in diesem Zustand jedoch seetüchtig war und die gefährliche Lage gut überstand.



DS ERNST MORITZ ARNDT auf Innen-Reede Havanna/Kuba

Nach dem Löschen in Havanna und dem Versegeln nach Mexiko nahmen wir in Tampico und Veracruz noch Teilladungen. Dann ging die Reise zum südlichsten Hafen im Golf von Mexiko, nach Coatzacoalcos. Hier übernahm das Schiff von einer festen Schütte Schwefelkies in Bulk in Luke 2. Ein sehr staubendes, gelbes Mineral mit bis zu 30 cm großen Stücken. Das waren wir ja von der Apatit-Fahrt gewöhnt. Aber es kam viel schlimmer! Wenn ein Stück Schwefelkies auf ein anderes im Laderaum traf, wurde dieses wie ein Streichholz entzündet und in Sekundenschnelle brannte die gesamte Oberfläche der Ladung. Obwohl die Besatzung vorbereitet war, war es doch ein nicht so gutes Gefühl. Zwei Sprühstrahlrohre waren ständig unter Druck und besetzt. Die mehrfach entstandenen Brände konnten jedoch mit dem Sprühwasser ebenso schnell wie sie entstanden wieder gelöscht werden. Nach dem Schließen der Luke und dem Antritt der Reise nach Antwerpen erschien dem Kapitän jedoch eine ununterbrochene Beobachtung des Laderaumes angebracht.

Eine kuriose Reise

Winter 1966/67: Gdansk – Lagos/Nigeria – Europa

Dass der Dampfer ERNST MORITZ ARNDT für Schüttgut nicht besonders geeignet war, stand fest. Da die Trampfahrt in überwiegender Zahl aus Charterreisen bestand, ergab sich ein Gewinn für die Reederei auch aus den Überliegezeiten. Vereinfacht gesagt, es wurden zum Beispiel die Löschzeiten zeitlich genau in den Charterverträgen niedergeschrieben. Kam es vor Ort trotz ständiger Löschbereitschaft des Schiffes zu einer Überschreitung, zahl-

te der Charterer alle Schiffskosten bis Löschende. In diesen Fällen hieß es für den Kapitän: „Jetzt habe ich Zeit, denn der Charterer zahlt!“

Mit 9200 Tonnen Zementklinker und bis auf 8,20 Tiefgang abgeladen ging es von Gdansk über Skagen nach Westafrika. Das nicht so gute Wetter in der Biscaya überstand das fast 24 Jahre alte „Einwegschiff“ recht ordentlich. Bei einer Geschwindigkeit von 3 bis 5 Knoten ging grüne See über Deck und Luken. Man bedenke – Holzlukendeckel mit zwei Persenningen abgedeckt und mit Holzkeilen verschalkt. Auf Lagos-Reede angekommen, umkreiste das dortige Lotsenboot mehrfach das Schiff – ein nicht so gutes Zeichen. So war es dann auch. Wir hätten 20 cm zuviel Tiefgang und man habe gegenwärtig extrem niedriges Wasser, so die Lotsenaussage. Mit dieser nicht so angenehmen Aussicht bei der stets vorhandenen Dünung in der Hafeneinfahrt auf Grund aufzusetzen und der schriftlichen Verantwortungserklärung des Kapitäns wurde dennoch eingelaufen. Es ging alles gut.

An Festmachertonnen liegend, konnte mit eigenem Geschirr und kleinen Greifern der Zementklinker in Schuten gelöscht werden. Nach neun Tagen war die Liegezeit laut Charter abgelaufen. Am ersten Tag kam der Charterer und Empfänger mit der Mitteilung, er könne den Rest der Ladung von etwa 800 Tonnen nicht mehr nehmen, da sein Lager voll sei. Er würde „Alles gelöscht“ unterschreiben, wir könnten den Rest ja auf See löschen. Die Reederei sei darüber schon verständigt. Ein drei Tage andauernder Streit begann und es wurde trotzdem mit kleiner Leistung weiter gelöscht. Der Empfänger schüttete die Ladung einfach in der Lagune ab! Ein gutes Geschäft für die Reederei, denn die Überliegezeit verlängerte sich weiter. Nun kam der Charterer laufend an Bord, um das Löschende bestätigt zu bekommen. Die Restentlöschung dauerte auch seine Zeit, denn zwischen den Spanten musste alles mit Besen und Schaufel in Kübel gegeben werden. Trotz der Hartnäckigkeit des Kapitäns gegenüber dem Charterer blieb ein gutes Stück Arbeit für die Besatzung übrig, nämlich die Räume für eine Sackgutladung herzurichten.

In Abidjan nahm das Schiff neben Ladung für Antwerpen und Hamburg auch für Flensburg 3000 Tonnen Weizenkleie in Säcken. Flensburg, ein Kümohafen und das mit diesem Schiff? Es hieß, studieren, rechnen – es musste gehen!

An einem kalten, aber ruhigen Januartag 1967 wurde die Flensburger Förde erreicht. Sie war mit einer etwa fünf Millimeter starken Eisschicht bedeckt, ideal für ein vorsichtiges Einlaufen in den kleinen Hafen, denn Schlepper gab es nicht. Der Lotse hatte Bedenken, denn wir waren das größte Schiff, das nach dem Krieg Flensburg anlief. Die sehr langsam laufende Maschine eignete sich hier hervorragend zum Manövrieren. Die Poller an der Pier waren so klein, dass nur eine Leine mit den starken Vorläufern aufgelegt werden konnte.

Nachdem einige Hieven an Land gesetzt waren, hieß es plötzlich „Stopp!“ Es wurden Käfer in der Ladung gefunden. Die Folge war eine Begasung. Dadurch musste die Besatzung zwei Nächte an Land wohnen. Alle Öffnungen der beiden Luken wurden gasdicht verklebt. Bei dieser Arbeit kam die Meldung: „Feuer in Luke 1!“ Das bedeutete Feuerwehr, Polizei, Presse und verschiedene Behörden an Bord. Ein defektes Kabel hatte die mit Packpapier abgedeckte Ladung entzündet. Als die Feuerwehr kam, hatte die Besatzung das Feuer bereits gelöscht. Wir übernachteten in einem Hotel und wurden im Hafenrestaurant beköstigt.

Durch zwei Zeitungsartikel der „Flensburger Nachrichten“ aufmerksam gemacht, fanden sich viele Schaulustige ein. Eine Einladung zu einem Abendessen im neuen Rathaus wurde durch den Bürgermeister der Stadt Flensburg für die gesamte Besatzung ausgesprochen. Das Essen verlief in einer angenehmen und hoffnungsvollen Atmosphäre und das in der damaligen Zeit des sogenannten „Kalten Krieges“!

Ein dreifach „Hoch“ den Männern der Maschine
Eine nachträgliche Würdigung der Leistungen von
DSR-Maschinenbesatzungen

Sie waren im Bordalltag in ihren öl- und farbverschmierten *Blaumännern*, bewaffnet mit Taschenlampe, Putzlappen, Schraubenzieher und gängigem Gabelschlüssel, um Kopf und Hals das Schweiß Tuch geschlungen, nun wahrhaftig nicht besonders fotogen – die für den technischen Schiffsbetrieb zuständigen Seeleute.

Die Berufsbezeichnungen, die da bei Trimmer, Heizer, Reiniger, Motorenhelfer und -wärter, Maschinen-Assistent, Elektriker, Storekeeper, Hilfsanlagenwärter und Pumpenmann begannen und bei E-Meister, Seemaschinist, Elektro-, Kühl- und Schiffssingenieur endeten, sind in Pressebeiträgen und Filmen über die Seefahrt sowie bei öffentlichen Würdigungen von seemännischen Leistungen nahezu unbekannt.

Darüber sind viele Menschen der Maschine, kurz die *Maschinenmenschen*, oft sehr vergnügt und knurren besonders lange und vernehmlich dann, wenn ausführlich auf die unzweifelhaft ebenso anerkennungswürdige Arbeit und Einsatzbereitschaft der Decksgang, der Nautiker, der Mitarbeiter der Wirtschaft und natürlich auf die des alles überragenden Kapitäns verwiesen wird.

In wenigen Momenten einer objektiven Selbstkritik wird jedoch anerkannt, dass eben die *Maschinenmenschen* selbst auch einen Teil Verantwortung dafür tragen, dass die oft überragenden Leistungen im Schiffsmaschinenbetrieb wenig bekannt und daher öffentlich völlig unzureichend bewertet werden. Eine gern geübte Schutzbehauptung zielt darauf ab, dass berufliche Selbstverständlichkeiten ungern über den Rahmen des Biertischgespräches verbreitet werden müssen. Klar ist, dass bei einer derartigen, manchmal übertriebenen beruflichen Bescheidenheit inner- und außerbetrieblich kaum erwartet werden kann, dass das Wirken der Berufsgruppe allgemein sowie die besonderen Leistungen Einzelner hinreichend gewürdigt sowie medienwirksam publiziert werden.

Diese vornehme Zurückhaltung fängt damit an, dass sich an Bord die Technischen Offiziere unter Berufung auf die Erledigung von dringend auszuführenden Reparaturen an eben gerade ausgefallenen technischen Aggregaten vor Einladungen zu öffentlichen Veranstaltungen und repräsentativen Auftritten so lange mit Erfolg drückten, bis weitere Angebote entnervt aufgegeben wurden. Nun jedoch kann man schmollend von der Kammer oder dem Office aus die ablaufenden Geschehnisse wortreich und sehr kritisch kommentieren.

Die Frage, wo und wann seefahrtserfahrene Schiffstechniker in maritimen Gesprächsrunden, Rundfunk- und Fernsehsendungen auftraten, um wahrhaftig und dazu noch interessant über das Besondere des Berufes, seine Licht-, aber auch seine Schattenseiten zu berichten, lassen sich nach Kenntnis des Autors an einer Hand abzählen.

Diejenigen, die sich dennoch tapfer für den gesamten Berufsstand in der Öffentlichkeit einsetzten, werden gerne hinterrücks belächelt oder bekrittelt. Dabei muss sich kein gestandener *Maschinenmensch* verstecken, wenn es gilt, die Menge der zu erledigenden Aufgaben, die Pflichten zur Gewährleistung der technischen Sicherheit für Mensch, Schiff und Ladung mit denen der anderen seemännischen Berufsgruppen zu vergleichen.

Die *Maschinenmenschen* der DSR arbeiteten mit Hingabe für ihren selbstgewählten Beruf unter heute kaum mehr bekannten oder inzwischen zunehmend vergessenen Bedingungen. Der Lärm der besonders im Seebetrieb laufenden Maschinen konnte nur durch das Tragen von Lärmschutzbügeln einigermaßen ertragen werden. Die Verständigung im Maschinenraum war nur durch lautes Sprechen – sagen wir lieber Brüllen – möglich. Beson-

ders unter Tropen-, aber auch durch Sommerbedingungen stiegen die Temperaturen auf der Zylinderstation, der Hauptantriebsanlage oder bei den Hilfskesseln meist auf 50 Grad Celsius und mehr. Durch den Diesel- und späteren Schwerölbetrieb sowie durch das Kokeln von Isolationsmaterial und Farbanstrichen an den Abgasleitungen der Verbrennungskraftmaschinen war stets in fast allen unter Deck liegenden technischen Betriebsräumen ein unangenehmer Geruch, der sogenannte *Maschinenmief*, vorhanden. Dieser machte besonders den Neuanfängern der Seefahrt schwer zu schaffen und war gleichzeitig ein fataler *Beschleuniger* bei den Seekranken.

Schmorten außerdem Isolierungen von Kabeln oder Elektromotoren, so war die Geruchsbelastigung für den Wach- und Tagesdienst enorm. Erst mit dem Beginn des automatisierten Schiffsmaschinenbetriebes und dem Vorhandensein eines meist klimatisierten Maschinenkontrollraumes (MKR) gab es eine Stelle, an der der Wachbetrieb zeitweilig erträglich war.



MS FRITZ REUTER (1) in Conakry/Guinea, Reise 2/62 - März



MS FRITZ REUTER (1)
Reise 2/62
„Smoketime an
frischer Luft“

Auf den ersten DSR-Kühlschiffen MS FRITZ REUTER (1) und MS JOHN BRINKMAN (1) roch es zusätzlich im Maschinenraum zeitweilig aufgrund von Leckagen im Ladekühlsystem noch besonders stechend nach *Kuhkacke*, nach Ammoniak. Das bekämpfte wirkungsvoll jeden Schnupfen! Besonders bei den Massengutschiffen gab es im Lösch- und Ladebetrieb kein Zuschalten der leistungsstarken, meist aber kaum ausreichend dimensionierten Maschinenraumlüfter, weil die Gefahr bestand, dass sich Unmengen von Staubpartikeln auf die sehr empfindlichen Maschinenteile – hier besonders die des Brennstoffsystems – setzten. Im Ergebnis stiegen der Mief und die Maschinenraumtemperatur. Ohne Einschränkung mussten aber unter diesen Bedingungen notwendige und auch viele planmäßig vorgesehene Reparatur- und Wartungsarbeiten vorgenommen werden.

Nur sehr kurz, da im höchsten Maße unappetitlich, soll das Reinigen manchmal übel stinkender Filter (Ballast- bzw. Laderaumlenz- und Sanitärsystem) erwähnt werden.

Dagegen war das Reinigen der dreckverschmierten Einsätze der Separatoren, mit der Folge, dass man nur mühselig die Hände und Arme wieder sauber bekam, eine reine Routinearbeit. Jeder *Maschinenmensch*, der im Wachdienst eingesetzt war, erinnert sich bestimmt an die, alle handwerklichen Fähigkeiten und Fertigkeiten fordernden Arbeiten im engen und immer rutschigen Triebwerk des nicht nur für Laien gewaltigen Hauptmotors. Wer mit Aufgaben, beispielsweise beim Kolbenziehen oder der Neuabdichtung der Posaunen von Zweitaktmaschinen, betraut oder zur Triebwerkskontrolle eingesetzt wurde, hatte nach Erledigung der Arbeiten äußerlich mehr Ähnlichkeit mit einer Ölsardine als mit einem Schlosser oder, wie einige aus den anderen Dienstbereichen spöttisch meinten, einem *seemännisch-technischen Transportbegleiter*.

Im *Heldenepos* des Berufsstandes der *Maschinenmensen* der ehemaligen DSR darf keineswegs unerwähnt bleiben, dass oft nur nach sehr kurzer Einarbeitungszeit fachlich völlig unbekannte Anlagen und Betriebssysteme auf den übernommenen Schiffen bedient und Instandgesetzt werden mussten.

Gelang es der DSR insbesondere bei großen Schiffsserien der ehemaligen DDR-Schiffbauindustrie (z.B. Typ IV, IX, X, XD), neue Schiffe zumindest teilweise durch Seeleute und damit mit *Maschinenmensen* zu besetzen, die auf den zuerst laufenden Fahrzeugen mehr oder weniger spezielle Anlagenpraxis erwerben konnten, so wurde besonders beim Kauf und der Indienststellung der Gebrauchttonnageschiffe die gesamte Besatzung – wie man so sagt - in das kalte Wasser geworfen. Sie musste unter Zeitdruck, oft ohne fremde Unterstützung, mit einer lücken-, ja oft mangelhaften technischen Dokumentation, mit ausländischer Beschriftung und Beschilderung der Anlagen, Schalter, Ventile und Ersatzteile sowie ohne Vorkenntnisse der Besonderheiten der installierten schiffsbetriebstechnischen Anlagen und Systeme das Schiff zum Auslaufen bringen.

Der DDR-Schiffbau konnte – sicherlich auch wegen seiner staatlichen Auflagen zum Export von See-, Fischerei-, Fluss-, Passagier- und Spezialschiffen – zu keiner Zeit den Forderungen nach Schiffsneubauten für die DDR-Handelsflotte nachkommen. Auch Importe (z.B. „Leuna-Tanker“ aus der damaligen Sowjetunion) konnten den Bedarf zwar mindern, jedoch nie völlig decken.

So kam es, dass die *Maschinenmensen* nicht nur die manchmal sehr zuverlässige, jedoch auch oft mit erheblichen technischen Macken behaftete Schiffsbetriebstechnik z.B. aus Halberstadt, Magdeburg, Rostock, Schönebeck und Leningrad (Russki-Diesel) zunehmend besser beherrschten lernten, sondern außerdem durch eigene Ideen die Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit dieser Aggregate erheblich verbesserten.

Kluge Leute, darunter berufserfahrene Schiffstechniker, drangen auf den Kauf von geeigneten Schiffen für die damals im Aufbau und der Stabilisierung befindlichen gewinnträchtigen Schifffahrtslinien.

Nur noch wenigen Insidern der DSR ist bekannt, dass die permanente Devisenknappheit der DDR auch beim Ankauf von gebrauchten Schiffen dazu führte, dass in nicht wenigen Fällen mehr auf Masse als auf Klasse geachtet wurde. Manch ein mehrjährig in Fahrt befindlicher, allgemein heruntergewirtschafteter Zossen wurde, da relativ preiswert, einzeln oder auch im Paket angekauft. Wie im täglichen Leben und ebenso beim Schiffskauf international üblich, konnte man hin und wieder ein *Schnäppchen* machen, aber auch Nieten ziehen. Bevorzugt wurden durch die Verantwortlichen der DSR Schiffe mit Haupt- und Hilfsmaschinen der international weit verbreiteten Firmenmarken MAN, Burmeister & Wain, Sulzer, Götaverken und Deutz (auch Lizenznehmer) über nicht schlecht mitverdienende Agenturen der Bundesrepublik Deutschland erworben. Hinzu kamen aber auch heute kaum noch bekannte Motorenhersteller, deren Produkte bereits in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts von anderen Reedern nur ungern in ihren Schiffsbestand übernommen wurden.

Nur beispielhaft sollen genannt sein:

- das SS ERNST MORITZ ARNDT (ex. „Archon Gabriel“) mit einer dreizylindrigen Dampfmaschine der Firma Joshua Hendry Iron Works Sunnyvale, California, Baujahr 1943,
- das MS THOMAS MÜNTZER (ex. „Haulerwyk“) mit einem Drei-Zylinder-Hauptmotor der Firma W. Doxford & Sons, Ltd., direkt seewassergekühlt, Baujahr 1937,
- das MS FERDINAND FREILIGRATH (ex. „Prins Willem von Oranien“) mit einem Zwölf-Zylinder-Hauptmotor Typ KEBS 6812/125 der Firma Werkspoor Amsterdam, Baujahr 1953 – diese Ausführung gab es weltweit nur einmal,
- das MS WARNOW (ex. „Leo Dens“) mit einem Fünf-Zylinder-Hauptmotor Typ 5 Z 125 der Firma Krupp-Wumag, Baujahr 1952 sowie
- das MS ODER (ex. „Cecilia Falkland“) mit einer Acht-Zylinder-Hauptmaschine des Typs Nohab-Polar M 68 T der Firma Nydquist & Holm/AB, Baujahr 1958.

Im Paket wurden auch im Jahre 1960 die beiden rund 13 000-tdw-Tankschiffe SCHWARZHEIDE (ex. „Gauthiod“) und LÜTZKENDORF (ex. „Securus“) Baujahr 1947 bzw. 1946 gekauft. Während die SCHWARZHEIDE nach einer Indienststellungsreparatur relativ betriebs-sicher eingesetzt werden konnte, war die LÜTZKENDORF ein ausgesprochenes Arbeits- und Reparaturschiff, das ständig erhebliche technische Probleme mit der Sieben-Zylinder, seewassergekühlten, doppelwirkenden Zweitakt-Hauptmaschine des Typs Kockums/MAN D 7 Z 60/110, den Hilfsdieseln und den Haupt-Anlassluftkompressoren hatte.



MT LÜTZKENDORF (1) bei Revierfahrt

Das zur Verschrottung vorgesehene Schiff war, das merkte die neue technische Besatzung der DSR erst bei der ersten Triebwerkskontrolle, bereits „ausgeschlachtet“ und offensichtlich überstürzt und mangelhaft zum Verkauf hergerichtet worden. Die Nummerierung der Kolben stimmte nicht mit denen der Zylinder überein. Die in schwedischer Sprache übergebene technische Dokumentation war unvollständig und daher wenig aussagefähig. Das Anlass- und Einspritzsystem war verschlissen. Beim Anlassen der Hauptmaschine musste das Reguliergestänge zusätzlich mit einer Rohrzange bedient werden. Fast ständig fiel einer der beiden Hilfsdiesel wegen Defekten im Anlass- und Einspritzsystem aus. Die mit Holz beschlagene Kupplung des angehängten Kompressors qualmte mächtig, noch bevor Druckluft für die Anlassvorgänge der Verbrennungskraftmaschinen erzeugt werden konnte. Bereits auf der ersten Reise durch den Nord-Ostsee-Kanal erhielt das Schiff in Kiel vor dem Weiterlotsen die Auflage, Telefon- und Maschinentelegraphenanlage zu erneuern. Beinahe hätte das Schiff wegen Ausfall dieser Anlagen ein Tor der Schleuse beschädigt. Der Autor, der zu diesem Zeitpunkt am Fahrstand Wache hatte, wunderte sich sehr, als der Chief trotz Kommandos „Voraus Ganz Langsam“ die Maschine mit Gegendruck stoppte und eigenständig ein Rückwärtsmanöver einleitete.

Auf der Reise in das Schwarze Meer musste der Tanker wegen Rissen in den Zylinderköpfen den Hafen von Gibraltar anlaufen. Bekanntlich stellte ein derartiger Defekt das Bordpersonal unter üblichen Bedingungen vor kein unlösbares Problem. Als aber auf See die gut gestrichenen Reserve-Zylinderdeckel auf Einsatzfähigkeit untersucht wurden, stellte sich heraus, dass sie alle gerissen und daher unbrauchbar waren. Per Flugzeug wurden Neuteile von der Werft geliefert und schnellstmöglichst montiert.

Nach dem Laden in einem sowjetischen Schwarzmeerhafen verlor der Hauptmotor unnorm viel Schmieröl. Da vorhandene Reserven nicht ausreichten, musste wieder ein Nothafen angelaufen werden. Die Suche nach den Ursachen der Leckagen war Anlass dafür, den Wachwechsel in der Maschinenraumbilge durchzuführen. Bei Kontrollen der Ölwanne des Motors wurden Haarrisse festgestellt. Die nur mit Hemd und Turnhose bekleideten Ingenieure – auch der Autor – waren am ganzen Körper mit Öl verschmiert. Unangenehm, sehr rutschig in der Bilge und auf den wenigen noch festliegenden Flurplatten, aber alles abwaschbar!

Noch drei herausragende, die technische Besatzung überdurchschnittlich belastende Ereignisse seien an dieser Stelle erwähnt:

1. Durch das Versagen von gleich zwei Rückschlagventilen wurde statt Zusatzwasser zum DK-Separator separierter Dieselmotorkraftstoff in das Waschwassersystem und damit in den Hydrophor gedrückt. Die Fehlersuche war ebenso aufwändig wie deren Beseitigung. Tagelang schmeckten Kaffee und Tee nach Kraftstoff, was aber alle damals gemusterten *Maschinenmenschen* immens abstritten.
2. Erst als sich die Farbschichten einer Hauptanlassluftflasche langsam großflächig lösten, erkannte der wachhabende Ingenieur, dass alle im System vorhandenen Sicherheitsventile nicht funktionierten. Es gelang über die Entwässerung den enormen Überdruck der Flasche langsam zu reduzieren.
3. Auf der Folge Reise trat am Hauptmotor ein in der Seeschifffahrt seltener Schaden auf. Während des Betriebes brach am Zylinder 6 die Gabel der Pleuelstange. Nach langer Irrfahrt, immer auf der Suche nach einer leistungsstarken Werft, wurde mit der notdürftig hergerichteten nunmehr Sechszylinder-Maschine in Odessa festgemacht. Nachgeflogene Ersatzteile sowie das gute Zusammenwirken zwischen den Spezialisten der Werft und der technischen Besatzung, führten unter erheblichen Zeitaufwand endlich zum erfolgreichen Abschluss der Havarie Reparatur.



1. Ingenieur G. Fülkel mit Pleullager und Bruchteil in Vorderansicht



Bruch der Pleulstangengabel – einmaliger Maschinenschaden in der gesamten DSR-Geschichte

Über gleiche, ähnliche oder völlig andere Erlebnisse bei der Beseitigung von plötzlich eintretenden technischen Ausfällen können sicherlich alle *Maschinenmenschen*, egal in welcher Reederei oder Dienststellung sie gemustert waren, berichten.

Dabei wird meist deutlich, dass mit Ruhe und Umsicht der Defekt lokalisiert und energische Maßnahmen zur Herstellung des Normalbetriebes durch Eigen- oder Inanspruchnahme von Fremdleistungen ergriffen worden sind. Nicht selten bedurfte es großen Einfallsreichtums, um aus dem Vorhandenen an Bord das Notwendige zu *schnitzen*.

In unauslöschlicher Erinnerung bleiben dem Autor Maschinenwärter, Assis, Elektriker und Hilfsanlagenwärter („Eisbären“), aber auch Technische Schiffsoffiziere, die „goldene“ Hände besaßen. Mit großem handwerklichen Geschick wurden auch die kompliziertesten Schäden behoben. Es wurden so lange verschiedene Reparaturvarianten durchgeführt, bis ein Erfolg eintrat. Es galt der Spruch: Wir beherrschen die Technik, nicht die Technik uns! Dabei wurde weder auf die Uhr geschaut, noch die Frage einer nachträglichen finanziellen Vergütung der Leistungen in den Vordergrund gerückt.

Es machte Spaß, mit solchen einsatzwilligen Besatzungsangehörigen, solchen *heldenhaft* arbeitenden Menschen zusammen an Bord zu leben und zu arbeiten. Es dürfte daher keineswegs als überzogen anzusehen sein, wenn unter diesen gegebenen Arbeitsbedingungen und hohen Leistungsanforderungen für die Schiffsmechaniker im seemännischen Sprachgebrauch der Maschinenraum von Seeschiffen gern und nicht unberechtigt als *Heldenkeller* bezeichnet wird.

Trotz vieler positiver Eigenschaften der *Maschinenmenschen* darf neben einer bereits erwähnten Scheu vor öffentlichen Auftritten auch die weitverbreitete Abneigung vor zu



Chief Stier und Maschinen-Assi Meißner bei der Demontage einer Kolbenstangenstopfbuchse des Hauptmotors MAN K 8 P 70/120 E Typ XD)

erledigenden Schreibarbeiten nicht verschwiegen werden. Diese wurden an Bord oft nur widerwillig, manchmal terminlich verspätet oder in einer derart unzureichenden Qualität gefertigt, dass mancher Inspektor verzweifelte oder vorzeitig ergraute.

Gipfel aller bordseitigen Schreibkünste waren die Havarie- und Schadensberichte. In nicht wenigen dem Autor bekannten Fällen ergaben erst intensive Befragungen der Beteiligten nach Einlaufen des Schiffes im Heimathafen ein reales Bild von den Geschehnissen und den eingeleiteten, meist fachlich untadeligen bordseitigen Maßnahmen und Schlussfolgerungen.

Neben der Beseitigung von Defekten, plötzlichen Schäden an Anlagenteilen, Rohren, Ventilen, Filtern, Schaltern, Kabeln, Mess- und Regel- sowie Decks- und schiffbaulichen Einrichtungen gab es einen ständigen Aufschrei „Maschine hilft!“, wenn ganz lapidare Geschehnisse an Bord den Routinebetrieb erheblich – ja manchmal beängstigend – beeinträchtigten. Dazu gehörten beispielsweise der Ausfall der Staubsauger der Stewardess, der Küchenmaschine des Kochs, der Lüfter in den Kammern der Besatzung oder das Versagen irgendeiner Glühbirne, Leuchtstoffröhre oder Sicherung.

Maschinenmenschen beseitigten aber nicht nur Ausfälle, sondern wirkten kreativ auch bei Neuem mit. Besonders die Storekeeper bauten solide Grills und Räucheröfen. Sie drehten aus den in ausländischen Häfen *irgendwie* heranorganisierten Tropenhölzern wunderschöne Holzgrillteller von beachtlichem Durchmesser sowie Holzvasen als besondere Gastgeschenke.

Eine besondere Teamarbeit zwischen Elektrikern und Wachgängern/Maschine erforderte das Ausschleifen gemeinsam gelenzter Buddeln (z.B. Whisky-Flaschen) und die dann folgende Umwandlung in eine Tischlampe sowie die Konstruktion und Fertigung unzähliger *Westantennen* (Pst!, nicht dem Politnik petzen!).

Selbstverständlich waren *Maschinenmenschen* bei bordseitigen Feierlichkeiten an vorderster Front zu finden. Bei der Vorbereitung und Durchführung der Äquator- und Polartaufen glänzten sie durch Entwurf und Fertigung der benötigten Instrumentarien. Nach unübertroffenen Geheimrezepten wurden für den Mediziner heilsame Pasten und Salben sowie nicht allen Täuflingen bekömmliche Drinks hergestellt.

In Neptuns Gefolge gaben *Maschinenmenschen* mit sowohl seemännischer als auch eigener innerer Hingabe immer ihr Bestes. Nie hörte der Autor Klagen, beispielsweise über das Wirken von Arzt oder Foltermeister oder den Eifer des Gefolges bei der gründlichen Tiefenreinigung der Täuflinge.

Lobend muss aber auch an dieser Stelle davon berichtet werden, dass langbefahrene DSR-*Maschinenmenschen* sich nicht nur mit anderen schiffstechnischen Anlagen befassten und sie beherrschen lernten, sondern sich auch den innerbetrieblich ändernden Formen der Arbeitsorganisation und des technischen Wachdienstes anpassen mussten. Manch einem Schiffstechniker war die Umstellung vom konventionellen Zwei- oder Drei-Wachsystem auf den automatisierten Schiffsbetrieb mit der besonders den schönsten nächtlichen Schlaf unterbrechenden Störungsbeseitigungen nicht leicht gefallen.

Dazu kam die arbeitsrechtlich abgesegnete, zeitlich begrenzte, den Erfordernissen des Gesamtschiffsbetriebes angepasste Arbeit an Deck durch Einführung des komplexen Schiffsbetriebes. Viele *Maschinenmenschen* lernten aber dadurch besser verstehen und beachten, dass das Ziel eines Schiffes, Geld durch Ladungstransport zu erwirtschaften, einen höheren Stellenwert besaß als gut funktionierende und spiegelblank geputzte Schiffsmaschinenanlagen. Das gemeinsame Wirken an Bord der DSR-Schiffe führte unzweifelhaft zu einem besseren Verstehen der Probleme der einzelnen Dienstbereiche, förderte den bekannt guten Teamgeist und trug wesentlich zu einem intakten Bordklima bei.

Zusammenfassend kann festgestellt werden:

- Es ist außerordentlich bedauerlich, dass die national und international anerkannte, fachlich gute Ausbildung sowie das handwerkliche Können der DSR-Schiffstechniker bisher unzureichend in der Öffentlichkeit publiziert und damit gewürdigt wurden.
- In Fachkreisen ist man sich dahingehend fast einig, dass für diesen Mangel nur der gesamte Berufsstand alleine verantwortlich ist.
- Mit dieser kurzen, keinesfalls umfassenden Darstellung soll ein erster Versuch unternommen werden, die zweifellos vorhandenen und von vielen bemängelten Defizite etwas zu mindern.

Es bleibt zu hoffen, dass noch recht viele *Maschinenmenschen*, angeregt durch diesen Beitrag, ihre berufliche Entwicklung, ihre Erlebnisse im Bordalltag sowie im Schiffsmaschinenbetrieb zu Papier bringen und nicht nur in diesem Büchlein veröffentlichen.

Ein ungewöhnliches Weihnachtsfest

Es war im Jahre 1972, die THEODOR STORM hatte im Sommer die Charter bei der Salen-Reederei beendet, sich in der Eriksberg-Werft in Göteborg ein neues Kleid verpassen lassen und befand sich nun als schmuckes Kühlschiff im Dienst des *Deutfracht Reefer Service*.



Während das Weihnachtsfest näher rückte, hatten wir bereits zwei Ecuador/Columbien-Reisen hinter uns. Und nun hieß es kurz vor dem Weihnachtsfest wieder „Klar zum Auslaufen“. Der Weihnachtsbaum war an Bord, der Gänsebraten wartete noch in der Fleischlast auf seine große Stunde und Weihnachtsgeschenke hatten wir auch schon eingekauft, denn es waren noch genug Gewerkschaftsgelder vorhanden, die dann zum Jahresende ausgegeben sein wollten.

Die Reise konnte also beginnen. Aber wie es im Leben halt so ist, es fehlte einer. Wir hatten keinen E-Ing. und der war ja auf einem Aut-24-Schiff unbedingt notwendig und auch vom Seefahrtsamt laut Schiffsbesetzungsliste gefordert. War unser E-Ing. nun krank geworden oder wartete der Nachwuchs darauf, das Licht der Welt zu erblicken? Ich weiß es heute nicht mehr genau. Wer aber lässt sich so kurz vor dem Weihnachtsfest überzeugen, das gemütliche Heim, in dem es bereits nach Mandel und Pfefferkuss duftete, zu verlassen, um sich auf das raue Meer zu begeben und dem Nordatlantik in dieser Jahreszeit zu trotzen. Die Arbeitskräfteleitung musste sich also etwas einfallen lassen und es wurde eine arge List ersonnen.

Unser Schwesterschiff, die THEODOR FONTANE, befand sich von der Karibik kommend auf der Heimreise und hätte uns zwei Tage nach Auslaufen von Rostock im Englischen Kanal begegnen müssen. Und da gab es einen fachkundigen E-Ing. an Bord. Es wurde auf die Schnelle in Rostock ein E-Ing. mit begrenzter Seetauglichkeit aufgetrieben, der mit uns auslaufen und in der Nordsee ausgetauscht werden sollte.

Und schon ging es los. In unseren Köpfen kreisten natürlich die Gedanken um dieses kommende Ereignis. Ist der Mann auf der THEODOR FONTANE von der Reederei überhaupt schon informiert worden und wenn ja, wird er denn auch sein Einverständnis geben? Viele von uns kannten ihn, auch er hatte Familie und sich bestimmt auf das Weihnachtsfest im Kreise seiner Lieben gefreut. Aber es lief alles im Sinne der Reederei. Es wurde irgendwie ein „Gentleman agreement“ getroffen. Nun brauchten sich unsere beiden Schiffe nur noch zu begegnen.

Und da fing die Suche an. So einfach wie heute bei der Satellitennavigation war das damals nicht. Wir hatten die THEODOR FONTANE aus dem Englischen Kanal kommend erwartet, aber denkste! Die Jungs wollten Weihnachten auch zu Hause sein. Deshalb wurde

Großkreis gefahren und das hieß, Einfahrt in die Nordsee vom Norden Schottlands her. Also Ruder „Hart Steuerbord“ und damit Kursänderung nach Nord-West, hieß es bei uns an Bord. Am Heiligabend war es dann soweit. Das Meer war uns gnädig. Der Wind wehte aus West und im Windschatten der Schottischen Küste war die Übergabe mit dem Rettungsboot kein Problem. Die beiden Leute wurden ausgetauscht, das Boot wieder eingeholt, die Maschine gestartet und auf Nenndrehzahl hochgefahren. Nun konnte das Weihnachtsfest beginnen. Die Tische in der O-Messe waren festlich gedeckt, der Weihnachtsmann verteilte die Geschenke und es wurde ein geruhsamer Abend. Der E-Ing. berichtete über seine Reise auf der THEODOR FONTANE und auch darüber, was uns am nächsten Tag erwarten würde. Aber für uns Seeleute galt die Devise, immer die Dinge herankommen lassen und dann weiter sehen. Die Nacht verlief auch recht geruhsam und das Frühstück am 1. Feiertag schmeckte hervorragend.

In der Zwischenzeit hatten wir die Nordspitze Schottlands umrundet und Rasmus fing an, sich auf uns einzuschließen. Die Stewardess hatte das Tischtuch sicherheitshalber angefeuchtet, damit ich mir das Mittagessen nicht mit meinem Gegenüber zu teilen brauchte. Der Gänsebraten mundete vorzüglich und mit etwas Geschick konnte man auch den Inhalt des Suppentellers in den Schlund manövrieren. Am Nachmittag wurden von der Besatzung noch restliche Lascharbeiten durchgeführt, um dann diesen Arbeitstag ausklingen zu lassen.

Um das mir immer in Erinnerung bleibende Erlebnis dem Leser erzählen zu können, muss ich etwas weiter ausholen. Im Juni des Jahres 1972 musterte ich als II. TO auf der THEODOR STORM an. Das Besondere aber an dem nicht so großen „Bananenschiff“ (135 m lang/5182 BRT/4875 tdw) war meine große Kammer. Eigentlich waren es zwei Kammern. Da auf diesem automatisierten Schiff kein III. TO mehr fuhr, war dessen Kammer frei und diese lag genau neben der vom II. TO. Was lag also näher, als aus zwei eins zu machen. So wurde die Tür von der III.-TO-Kammer zum Quergang dicht gemacht und eine Verbindung zwischen beiden Kammern geschaffen. So hatte ich einen Wohnraum und einen fast so großen Schlafraum mit einer doppelbreiten Koje. Als ich an Bord kam, war dieser Umbau bereits getätigt. Während der ersten Reise führte ich einige Verschönerungsarbeiten durch. Ich baute ein Wandschränkchen, heute nennt man das Sideboard und fertigte aus einem roten Kokosläufer einen Teppich, der aber nie so richtig fest auf dem Linoleumboden lag. Der Tisch war über ein Mittelbein mit dem Fußboden mehr schlecht als recht verbunden. Der Rahmen für die Sitzecke wurde aus Kastenprofil gefertigt und das eine für den Schreibtisch notwendige Bein war aus dem gleichen Material. Die Öffnung zum Schlafraum hatte ich mit einem Vorhang verschönert.

An diesem Weihnachtsfeiertag-Nachmittag befand ich mich nach getaner Arbeit zusammen mit dem III. NO in meiner Kammer. Aus irgendeinem Grund saß ich noch an meinem Schreibtisch, während mein Gast auf der Backskiste am Tisch saß. Und dann schlug Rasmus zu! Das Schiff krängte so stark nach Stb., dass ich mitsamt Stuhl und Teppich in die gleiche Richtung sauste, am Sideboard an der gegenüberliegenden Seite der Kammer jäh abgebremst wurde und dabei ein unschönes Gefühl in meinen Knien verspürte. Zur gleichen Zeit versuchte sich der III. NO am Tisch abzustützen. Der aber nicht standfeste Tisch konnte dem Druck nicht widerstehen, riss aus seiner Verankerung und setzte den ihm gegenüber befindlichen Armlehnstuhl in Bewegung – Richtung Schlafraum. Die Schlafraumöffnung war wirklich nicht sehr breit. Wenn ich den Stuhl einmal in den Schlafraum bringen musste, hatte ich Mühe, mir nicht die Finger zu klemmen. Aber an diesem Nachmittag sauste er schnurstracks durch die Türöffnung zur gegenüberliegenden Schlafraumwand. Und dort tat sich nun das nächste Problem auf.

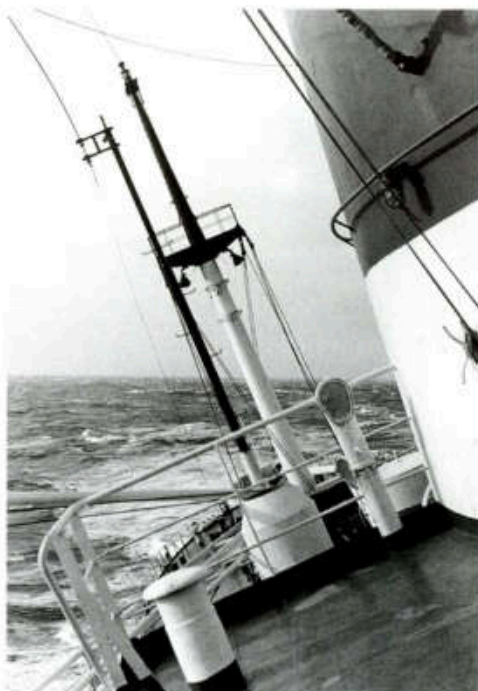
In Rostock hatte ich mir vor dem Auslaufen noch schnell zwei Flaschen Whisky und eine Flasche Wodka im Basar gekauft, an Bord in einem Karton verstaut und diesen zur Sicher-

heit gleich auf den Fußboden gestellt. Und genau diesen Platz hatte sich mein Stuhl ausgewählt, um sich mit zerschmetternder Wirkung auf meine lukullischen Getränke zu stürzen. Zwei Flaschen hatten das Nachsehen und konnten daher nie getrunken werden. Das alles spielte sich in zwei bis drei Sekunden ab, das Schiff rollte nun in die andere Richtung. Und so sauste auch ich, auf meinem Schreibtischstuhl sitzend, samt Teppich wieder zurück und bekam dabei das Schreibtischbein zu fassen. Das war aber genau so „standfest“ wie mein Tisch und so prallten wir dann gemeinsam an die Wand zurück, wo alles begann. Während der III.-NO sich vom umgestürzten Tisch befreite und nach Halt suchte, schleuderte es ihn zurück auf die Backskiste und er brach mit dieser zusammen. In meiner Kammer sah es nun aus wie nach einer verlorenen Schlacht. Nachdem der Alkohol der beiden zerstörten Flaschen genug Zeit gehabt hatte sich zu verteilen, war meine Kammer nicht mehr bewohnbar. Ein brennendes Streichholz hätte vielleicht gereicht, aber Gott sei Dank waren wir Nichtraucher. Die nächsten Nächte verbrachte ich in der leerstehenden IV.-NO-Kammer.

Mein arg in Mitleidenschaft gezogenes Domizil war nur das kleinere Übel. Das Größere entwickelte sich bei der Schaukelei einige Etagen tiefer im Maschinenraum. Der Dieselöl-Tagestank hatte sich über seinen Überlauf so weit entleert, dass der Saugstutzen Luft zog. Die Folge war ein „Black out“. Die Hauptmaschine blieb stehen und die zu meinem Ressort gehörenden Dieselgeneratoren ebenfalls. Damit war das Schiff manövrierunfähig und die Wellen machten mit uns, was sie wollten. Nun hieß es für mich alles daransetzen, die Stromversorgung wieder in Gang zu bringen, damit die Maschine gestartet und das Schiff gegen die Wellen gedreht werden konnte. Ich startete den in Reserve befindlichen Dieselgenerator, schaltete ihn ans Netz, setzte Schmieröl- und Kühlwasserpumpe der Hauptmaschine in Betrieb und die Maschine konnte gestartet werden. Aber die Freude über die gelungene Operation währte nicht lange. Auch dieser Dieselgenerator zog Luft und fiel aus.

Dieses Spiel dauerte etwa eine Stunde bis die Luft aus den Einspritzpumpen entwichen war und eine stabile Stromversorgung gewährleistet werden konnte. Das Schiff wurde gegen die Wellen gedreht und langsame Fahrt aufgenommen. Der DK-Separator wurde in Betrieb genommen, damit der Tagestank ausreichend Brennstoff zur Versorgung der Dieselgeneratoren hatte. Das Schlimmste war geschafft, aber Schaukeln tat es weiß Gott noch genug. Bei der Kontrolle des Krängungsmessers auf der Brücke zeigte der Schleppzeiger 45° Schlagseite an.

Ja, und was wurde nun aus dem Rest des 1. Weihnachtsfeiertages? Das Kaffeetrinken fiel aus und zum „festlichen Abendbrot“ konnte man sich beim Koch in der Kombüse eine Scheibe Brot und ein Stück harte Wurst abholen, getreu dem Motto: „Nun sieh zu, wie du's rein kriegst.“ Ich setzte mich dazu auf die Innenstufe der Bb.-Außentür, die Beine stützend

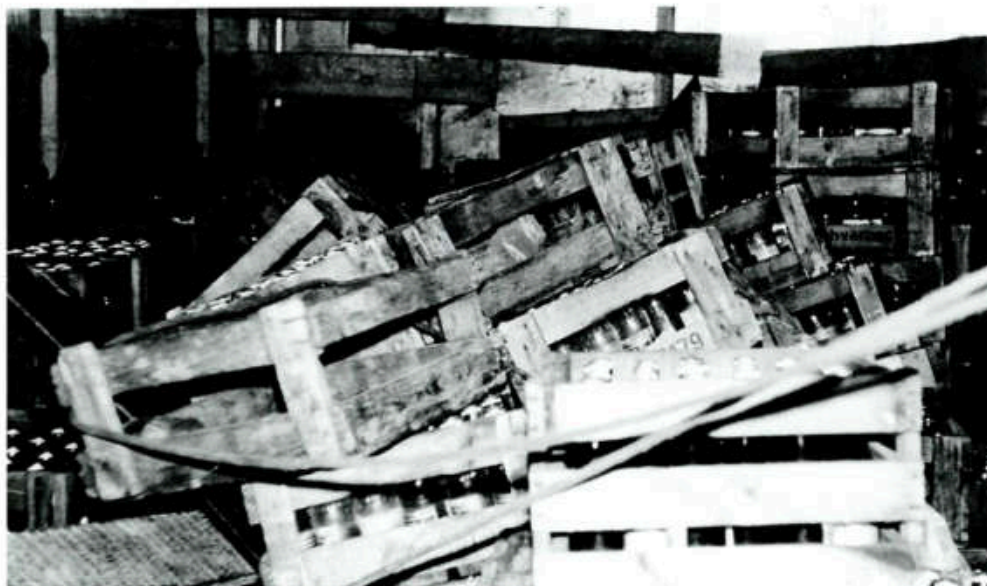


THEODOR STORM in schwerer See

weit von mir gestreckt und versuchte so, das weihnachtliche Abendmahl in mich hinein zu pressen.

Das mag sich alles anhören wie eine Geschichte von Münchhausen oder eine Story vom Graf Luckner in seinem Buch „Seeteufel“. Aber alle, die dieses Weihnachtsfest mit mir an Bord verlebt haben, werden bestätigen können: „Ja, so war es wirklich.“

In der Nacht war an Schlaf nicht zu denken und wie mir das Frühstück am nächsten Morgen



Die Getränkelast nach dem Sturm

bekommen ist, weiß ich heute auch nicht mehr. Eines weiß ich aber noch genau, dass aus dem Maschinenraum ein fürchterliches Pfeifgeräusch kam. Die Ohren mit Gehörschutzwatte vollgestopft, gingen wir auf Fehlersuche. Ein Spülluftventil der Hauptmaschine war gebrochen und die aus dem Spülluftkanal zurückströmende Luft verursachte dieses schrille Pfeifen. Zweitaktmotoren dieses Typs benötigten bei niedriger Drehzahl eine zusätzliche Spüllufthilfe, da die Abgasturbolader bei dieser Drehzahl nicht genügend Druck für den Luftwechsel im Zylinder aufbauen. Also arbeiteten zusätzlich die Kolbenunterseiten der Zylinder 1 bis 3 als Spülluftpumpe, und einer dieser dazugehörenden Ventilteller war gebrochen. Es war aber nicht eines der frei zugänglichen Saugventile, sondern ein Druckventil. Um aber an dieses heranzukommen, musste die halbe Maschine auseinander gebaut werden. Na gut, das war jetzt übertrieben, aber der separate Spülluftkanal dieser drei Zylinder musste demontiert werden, damit das Ventil zugänglich wird. Und das wieder bei dieser Schaukelei. Also Maschinenraumkran klar gemacht, Spülluftkanal angeschlagen, Leinen zum seitlichen Verholen befestigt, Spülluftkanal gelöst und seitlich weggezogen. Dabei half uns die Krängung des Schiffes ein wenig mit. Das eigentliche Auswechseln des Ventils dauerte vielleicht zehn Minuten, die gesamte Demontage und Montage aber zwei bis drei Stunden. Endlich war auch dieses Übel beseitigt und die Reise konnte fortgesetzt werden. Wir schaukelten uns dann so bis zur Karibik hin, nachts kaum geschlafen und folglich am Tag auch nicht gerade bei guter Laune. Aber alle freuten sich auf die Silvesterfeier in der Karibik, denn der viele Sekt, der Weihnachten nicht angerührt werden konnte und den Seegang auch noch unbeschadet überstanden hatte, wartete schon darauf, von uns endlich getrunken zu werden.

Die komplette Ausrüstung

Nach meiner 1968 eingereichten Bewerbung als Matrosenlehrling bei der DSR erhielt ich schließlich die lang erwartete Mitteilung zum Aufsteigen zwecks Lehrbeginn für den 23. 8. 1970 auf dem Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER. Dieses lag zu dieser Zeit im Überseehafen Rostock. In der Einladung stand auch: „*Bringen Sie bitte die Ihnen benannte komplette Ausrüstung mit.*“

an Deutsche Seereederei Rostock
- Betriebschule -
Lehrlings-Einstellung

251 Rostock, den
Krischanweg

Lieber Jugendfreund!

Wir begrüßend Sie nochmals zum abgeschlossenen Bpfrvertrag mit dem VEB Deutsche Seereederei Rostock. Die nachstehend aufgeführten Sachen sind von Ihnen zu beschaffen und zum Lehrbeginn mitzubringen:

1. Bekleidung

- | | |
|---|------------------------------|
| 1 Wintermantel | 5 Paar Strümpfe (mindestens) |
| 1 Anzug oder Anzugkombi mit Krawatte | 2 Paar Schuhe |
| 1 Freizeitkostüm | 1 Pullover |
| 3 Oberhemden bzw. Sporthemden | 1 Taschentücher |
| 5 Garnituren Unterwäsche für den Sommer | 2 Nagelbinden (Leibbinden) |
| 2 Garnituren Unterwäsche für den Winter | 5 Kleiderbügel |
| 2 Schlafensüge | |

2. Arbeitsbekleidung

- 2 blaue Arbeitsansüge (Jacke und Hose, keine Kombination)
- 3 Arbeitshemden
- 1 Paar hohe Schnürschuhe (Arbeitschuhe ohne Nägel mit Ledersohle)
- 3 Paar wollene Socken
- 1 Wollschal
- 1 Arbeitspullover
- 1 Arbeitsmesser (Taschenmesser mit feststehender Klinge)

3. Sportbekleidung

- 2 Turnhosen, blau
- 2 Turnhemden, weiß und blau
- 1 Trainingsanzug, möglichst dunkelblau
- 1 Paar Turnschuhe
- 1 Badehose (keine Dreieckshose)
- und soweit vorhanden, Sportutensilien wie u.a. Fußballschuhe, Boxhandschuhe, Judo-Kleidung außer Gewehr.

- 4. Zur Pflege des Körpers und Ihrer Bekleidung statten Sie sich mit Kleinutensilien wie Seife, Waschpulver, Bürste, Rasierzeug, (bei elektrisch Allstromgerät) Schuhputzzeug, Nähnagel und Stopfmateriel usw. für ca. 12 Wochen aus.

5. Unterrichtsmaterial

- Ca. 20 St. Berufsschulblocks langkariert
- Ca. 5 St. " unliniert
- Ca. 12 St. Schnellhefter bzw. Klammerhefter
- Füllfederhalter, Kugelschreiber, Bleistifte, Farbstifte, Lineale und verschiedenwinklige Zeichendreiecke, Kurvenlineale, Winkelmesser, Zirkelkasten, Rechenstab, eine Kollagekarte oder ähnliches, Maßschreiber mit Tiefenmaß.

6. Schulbücher

- Lehrbuch der Mathematik } 9. und 10. Klasse, da der bei uns vermittelte Stoff darauf
- Lehrbuch der Physik } aufbaut.
- Lehrbuch der Chemie } aufbaut.
- Wörterbuch Russisch-Deutsch, Deutsch-Russisch, Englisch-Deutsch, Deutsch-Englisch
- Schulatlas
- Logarithmentafel
- Ökonomisches Wörterbuch des Sozialismus } wenn vorhanden
- Kleines politisches Wörterbuch

Die gesamte Fachliteratur für den Berufsschulunterricht ist durch uns zentral bestellt und wird bei Auslieferung derselben an den Lehrling verkauft.

7. Sonstiges

- Ca. 200,- M für die Bezahlung der Fachliteratur, für persönliche Ausgaben vor der Reise und für Ausgaben während der Reise.

Luftpostbefreiungsschein

Versicherungsschein für Familienangehörige

Impfzeug

Musikinstrumente (soweit vorhanden) außer Rundfunkgerät

Vergessen Sie bitte nicht, uns bis zum 15.7.1970 des Abschlusses der 10. Klasse zusammenzusetzen.
Bei landseitigem Lehrbeginn wollen Sie sich hinsichtlich der Punkte 1 und 4 entsprechend der Jahreszeit für ca. 10 Wochen ausrüsten.
Die anderen Sachen sind vollständig mitzubringen.

Mit sozialistischen Grüßen

Sohn
Spid
Stellv. des Direktors der BS

Die Ausrüstungsliste hatten wir schon seit Ende Juni in Besitz und sie hatte es in sich. Die ganze Familie war beim Zusammensuchen der „Ausrüstung“ einbezogen. Wie man sich überzeugen konnte, war man sehr besorgt um die Lehrlinge. Es sah so aus, als würden wir für die Ewigkeit verschifft. Der erforderliche „Riesenkoffer“ zum Verstauen der vielen Dinge musste natürlich erst noch gekauft werden.

Am Ende war alles besorgt, gepackt und die nunmehr „komplette Ausrüstung“ abfahrbereit. Mein Vater durfte sogar seinen Dienstwagen der Försterei für diese Fahrt benutzen. Ab ging es mit Vater und Mutter Richtung Rostock. Die Autobahn gab es damals noch nicht. Wir fuhren über die Landstraße und es dauerte wohl eine Ewigkeit. Dann lag er vor uns, der Überseehafen. Die Kontrolle am Hafentor war überwunden und den schweren Koffer kaum bewältigend ging es zum Schiff.

Dort lag es, groß und mächtig an der Pier. Nun begann das Kribbeln in meinem Bauch. Mit etwas Mühe ging es die Gangway hinauf in das Foyer. Hier erfolgte die Begrüßung durch unsere zukünftigen Lehrer und Lehrbootleute. Anschließend ging es ab zu den Kammern. Ein schier endlos erscheinender Gang. Fast schon am Ende (Heck) des Schiffes lag meine Kammer. Ich öffnete die Tür (Schott) und sah einen viel zu kleinen Raum für vier Personen. Zwei Kojen waren schon besetzt. Ich entschied mich für eine untere. So konnte ich meinen „Riesenkoffer“ verstauen. Mein erster Rundblick, die Kammer etwa sechs Quadratmeter, ein Tisch (Back), vier Schränkchen (Spinde), vier Kojen und ein Bulleye. Schräge Wände ohne Verkleidung. Willkommen in der „Blechklasse“, meinem neuen Zuhause.

Vater und Mutter sah man das Entsetzen ins Gesicht geschrieben, hier sollte nun ihr Sohn sein Leben fristen.

Die anschließende Begrüßung durch den Schulleiter und den Kapitän Schickedanz fand in der Messe statt. Danach wurden die Eltern aufgefordert, das Schiff zu verlassen. Wir gingen schweigend bis zum Foyer. Meine Mutter hatte das Taschentuch schon lange in der Hand. Auch meinem Vater war es nicht gleichgültig. Ja, und ich? Man muss ehrlich sein, mir ging es auch nicht gut. Die so lange geprobte Härte beim Abschied geriet ins Wanken. Dann ging alles sehr schnell. Ein letzter Händedruck, ein flüchtiger Kuss, ein kurzes Winken von der Gangway. Nun schnell auf andere Gedanken kommen. Es stand ja so viel Neues vor einem, das Schiff, die Menschen, das Meer und die Ferne. Ich hatte es ja selbst so gewollt und ein neuer Lebensabschnitt begann.

Zuerst galt es natürlich, den „Riesenkoffer“ mit der „kompletten Ausrüstung“ wieder auszu packen und für alle Sachen einen Platz zu finden.



MATROSE DER HANDELS- SCHIFFAHRT

MEHR ALS NUR EIN BERUF!

Die Handelsflotte des VEB Deufracht/Seereederei Rostock (DSR) ist der wichtigste Verkehrsträger im Überseehandel der DDR. Etwa ein Viertel aller Außenhandelsgüter unserer Republik werden auf den Frachtschiffen der DSR sicher über die Meere transportiert.

Du könntest dabei sein!

Geeignete Jungen mit erfolgreichem Abschluß der 10. Klasse können diesen schönen aber auch verantwortungsvollen Beruf erlernen.



VEB KOMBINAT
SEEVERKEHR UND HAFENWIRTSCHAFT
-DEUTFRACHT/SEEREEDEREI-

Informiere Dich rechtzeitig!

Die Mitarbeiter des Zentralen Werbubüros der Handelsflotte und Seeräfen wollen Dich bei Deiner Entscheidung für Deinen Lebensberuf unterstützen und Dich umfassend über den Beruf

Matrose der Handelsschiffahrt

informieren. Für eine rechtzeitige Berufsorientierung ist es erforderlich, daß interessierte Schüler am Ende der 8. Klasse in Vorbereitung ihrer Bewerbung folgende Unterlagen bei uns einreichen.

- ausführlicher Lebenslauf (doppelt)
- 2 Paßbilder
- Schwimmzeugnis (mindestens Stufe 2)
- beglaubigte Abschrift des Abschlußzeugnisses der 8. Klasse
- Berufswunschreiben (kein Bewerbungsschreiben)

CG 17031-87

Eishavarie des MS SENFTENBERG in der Rigaer Bucht

Grundlagen dieses Berichts sind eigene Erinnerungen, der Havariebericht des Schiffes, mein Vortrag während der Verhandlung vor der Seekammer der DDR sowie persönliche Notizen und Fotos aus der damaligen Zeit.

Dieser Seeunfall war die schwerste Eishavarie in der Geschichte der DDR-Handelsschifffahrt, deren Ursachen und Folgen nicht von der Besatzung und/oder der Führung des Schiffes zu beeinflussen waren und die damit auch nicht zur Verantwortung gezogen werden konnten. Durch Überprüfung seitens der zentralen betrieblichen Havarieinspektion und des damaligen Seefahrtsamtes der DDR wurde nachgewiesen und bestätigt, dass alle Kriterien für eine sichere Fahrt bis zum Eintreten der Eishavarie voll erfüllt waren. Die Seekammer der DDR bestätigte nach ihrer Verhandlung am 25. September 1985 ferner, dass die Schiffsführung alle Anstrengungen zur Sicherung und Rettung von Schiff, Ladung und Besatzung in sachkundiger Weise und im erforderlichen Umfang unternommen hatte.

Das MS SENFTENBERG lag im Herbst/Winter 1984/85 in der Szczeciner Werft zur planmäßigen Überholung. Das Bordkommando stand unter der Leitung des damaligen I. Offiziers, Herrn Rist. Die technische Leitung oblag dem LTO, Herrn Winter. Beiden war der DSR-Reparatur-Inspektor, Herr Bergmann, beigelegt.

Mitte Januar 1985 musste ich meinen Urlaub abbrechen und übernahm vorzeitig das Kommando über das Schiff, weil der eigentlich zuständige Kapitän dieser „Springerbesatzung“ auf einem Kühlschiff im Einsatz war. Nach meinem Eintreffen an Bord sollte das MS SENFTENBERG Szczecin verlassen und eine Ballastreise nach Casablanca oder Sfax antreten, um dort für Rostock Phosphat zu laden.

Noch durchzuführende Reparaturarbeiten und der herrschende Frost verhinderten das Auslaufen zum geplanten Termin. Erst am 12. Februar 1985 erreichte das Schiff nach Eisfahrten im Oder-Revier/Pommersche Bucht und im Rigaer Meerbusen den neu benannten Ladehafen Riga.



Mit einer Ladung von 11 027 mt Steinkohle sowie 60 mt Trimmballast in der Achterpiek verließ das MS SENFTENBERG am 15. Februar 1985 um 10.52 Uhr MEZ seinen Rigaer Liegeplatz und begab sich unter Leitung des sowjetischen Eisbrechers MV KAPITAN WORONIN zur Sammelposition des zu formierenden Eiskonvois nahe der Molen des Rigaer Hafens. Etwa 15 Stunden blieb das Schiff in dieser Position und am 16. Februar 1985 um 3 Uhr MEZ nahm der Schiffskonvoi mit insgesamt neun Schiffen, darunter nur zwei nicht-russischen, seine Fahrt in Richtung Irben-Straße auf.

Da eine schwere Eislage herrschte, saßen einzelne Schiffe immer wieder im Eis fest. Durch laufende Eiskundungen des Eisbrechers, kam der gesamte Konvoi nur sehr langsam voran. Als Schiff Nr. 2 hinter dem sowjetischen MS ZWENIGOROD hatte unsere SENFTENBERG bisher keinerlei Probleme und erfüllte alle Manövertaufgaben im Geleit zuverlässig.

In den Nachmittagsstunden des 16. Februar 1985 wurden zwei weitere, bis dahin im Eis festliegende sowjetische Schiffe in unseren Konvoi eingegliedert. Sie bekamen durch den Kapitän des Eisbrechers die Positionen eins und zwei zugewiesen, sodass wir von da an die vierte Position im Geleitzug einnahmen.

Um erneut Eiskundung durchführen zu können, stoppte der Eisbrecher am 17. Februar 1985 um 7.42 Uhr MEZ den gesamten Konvoi und fuhr davon. Spätnachmittags des gleichen Tages orteten und sahen wir den Eisbrecher in einer Entfernung von vier Seemeilen von uns und mussten feststellen, dass er plötzlich abdrehte und sich vom Konvoi entfernte. Am 17. Februar 1985 um 18.10 Uhr MEZ setzten erstmalig sehr starke Eispressungen ein, die sich zehn Minuten später wiederholten. Der gesamte gefährdete Bereich, einschließlich Wohndeck der Mannschaften wurde freigezogen und geräumt sowie alle erforderlichen seemannischen und technisch-nautischen Maßnahmen durchgesetzt.

DSR und Eisbrecher wurden informiert. Der Eisbrecher sagte sofortige Hilfe zu, lief auch wieder auf die SENFTENBERG zu. Drehte jedoch bald wieder ab, weil er (das erfuhr ich aber erst zwei Wochen später an Bord der KAPITAN WORONIN in Ventspils) einen schwer verunfallten I. Offizier von einem sowjetischen Schiff nach Ventspils bringen musste.

Neue und schwere Eispressungen setzten am 18. Februar 1985 um 13.03 Uhr MEZ ein. Unter lautem Getöse türmten sich wieder große Eismassen an der Steuerbord-Seite des Schiffes auf, kippten seeseitig ab und gewaltige Eisstücke von rund 75 cm Stärke legten sich

platt an die Bordwand. Auf der Backbord-Seite vertiefte sich die schon vorhandene Mulde. Gleichzeitig bildeten sich quer zur Mittschiffslinie gewaltige Risse in der bis dahin einigermaßen geschlossenen Eisfläche, die sich in den Nachmittagsstunden wieder schlossen. Ich persönlich nahm mit fast absoluter Sicherheit an, dass in dieser Zeit die später festgestellten Beschädigungen des Schiffes eingetreten sind. Die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen an Bord wurden



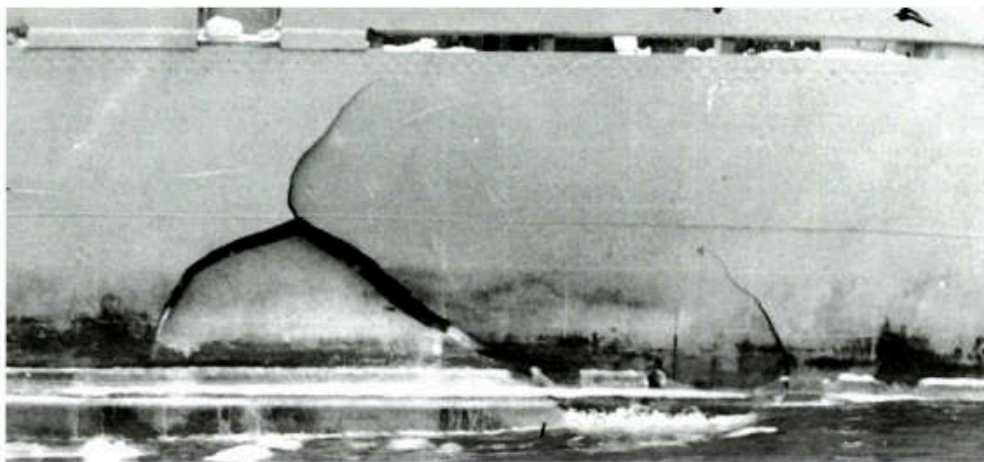
durchgeführt und die DSR über eine Küstenfunkstelle telegrafisch informiert. Laut damaligem Recht waren direkte Telefonate verboten, da sich das Schiff im Hoheitsgebiet der UdSSR befand.

Ab 13.17 Uhr MEZ beruhigte sich das Eis wieder, aber von 17 bis 17.03 Uhr MEZ wurden erneut Eispressungen registriert.

Am 19. Februar 1985, nachts um 3.35 Uhr MEZ, begann der inzwischen zurückgekehrte Eisbrecher das MS SENFTENBERG freizubrechen und nach Kontrolle der Manöverelemente nahmen wir ab 03.55 Uhr MEZ wieder Fahrt auf. Es wurde die zweite Position im neu formierten Konvoi eingenommen.

Nach einer einstündigen Liegezeit an der Eiskante setzte unser Schiff um 7.20 Uhr MEZ auf Order des MV KAPITAN WORONIN die Reise fort. In diesem Moment entdeckte unser Bootsmann, Herr Becher, einen Riss in der Außenhaut der SENFTENBERG an der Steuerbord-Seite, Höhe Luke sechs. Es wurden sofort die notwendigen exakten Bestimmungen der Stabilität, der feststellbaren Schäden und der Informationsgebung durchgeführt. Aufgrund der gegebenen Situation brachen wir das sowjetische Funkverkehrsverbot, um die DSR via Rügenradio anzurufen.

Mit unserer Anmeldung unterbrach Rügenradio sofort jeden anderen Telefonverkehr und verband uns mit der Eiskommission der DDR. Ich erfuhr, dass unsere Sofortmeldungen erst in den Abendstunden des vergangenen Tages bei der DSR eingegangen waren. Kapitän Placht vom DSR-Schiff AUERSBERG sei schon informiert und werde uns mit seiner Besatzung Unterstützung leisten. Von uns erwartete man stündliche Lagemeldungen. Nach dieser Besprechung wurde der Eisbrecher MV KAPITAN WORONIN zur SENFTENBERG gerufen, der auch sofort zu uns kam und Unterstützung gab. Der Kapitän des Eisbrechers unternahm eine Sichtkontrolle unseres Schiffes und ich werde wohl nie mehr seinen Ausruf „Straschne“ vergessen, den er ausstieß als er unser Leck bemerkte. Gemeinsam legten wir



einen freien Platz im Wasser fest, zu dem uns der Eisbrecher geleiten sollte. Der mit „Voller Kraft“ anlaufenden AUERSBERG wurde diese Position übermittelt, damit sie uns dort treffen konnte.

Um 14.31 Uhr MEZ erreichte das MS SENFTENBERG, der Kiellinie des MV KAPITAN WORONIN folgend, die vorausbestimmte Position im freien Wasser, wo uns die AUERSBERG schon mit ausgesetztem Rettungsboot erwartete.

Sowohl beide DSR-Kapitäne als auch beide Leitenden Ingenieure besichtigten anschließend mit Hilfe des bereitgestellten Rettungsbootes das Leck und die Außenhaut-Deformie-

rungen der SENFTENBERG. Gleichzeitig wurden die Tiefgänge des Schiffes abgelesen und eine Überprüfung der Stabilitätsberechnungen ausgeführt. Die Berechnungen ergaben eine Überladung mit rund 600 metrischen Tonnen. So viel Wasser musste schon in das Schiff eingedrungen sein. Die vorbereitete Teilevakuierung der Besatzung begann und im Anschluss daran begleitete das MS AUERSBERG die SENFTENBERG zum Nothafen Ventspils. Dieser war von beiden Kapitänen ausgesucht und seitens der Eiskommission der DDR bestätigt worden. Ständig wurden alle Bilgen, Tanks und Laderäume vom Maschinenpersonal angefasst und abgepumpt. Weil sie durch die Vereisungen im Decksbereich nicht oder nur teilweise peilbar waren, war diese Maßnahme schon nach den ersten Eispressungen eingeführt und ständig forciert worden.

Vor Ventspils übernahm gegen 20 Uhr MEZ das MS SENFTENBERG die auf MS AUERSBERG übergestiegenen Besatzungsmitglieder. Eine erneute Messung von Tiefgang und Stabilität bestätigte weiterhin die 600 mt zu viel Wasser an Bord. Es hatte aber kein weiteres Tiefer-tauchen des Schiffes nach der ersten Messung in der Irben-Straße gegeben. Damit war die Gewissheit da, unsere Pumpen schafften das Halten des Schiffes. Trotzdem wurde in den folgenden Stunden der Freibord mittels einfach nach außenbords gehangenen und markierten Leinenenden ununterbrochen kontrolliert.

Unter Assistenz von zwei Schleppern und unter Begleitung des Hochsee-Bergungsschleppers EPRON aus Leningrad lief die SENFTENBERG in den frühen Morgenstunden des 20. Februar 1985 die Chemikalienpier in Ventspils an. Um 4.21 Uhr MEZ war das Schiff mit Backbordseite gut an dieser Pier fest. Das noch auf Reede in Bereitschaft liegende MS AUERSBERG wurde aus der Hilfeleistung entlassen.

Der weitere Tag verging mit mehreren Konferenzen an Bord sowie Beratungen in der Hafenbehörde.

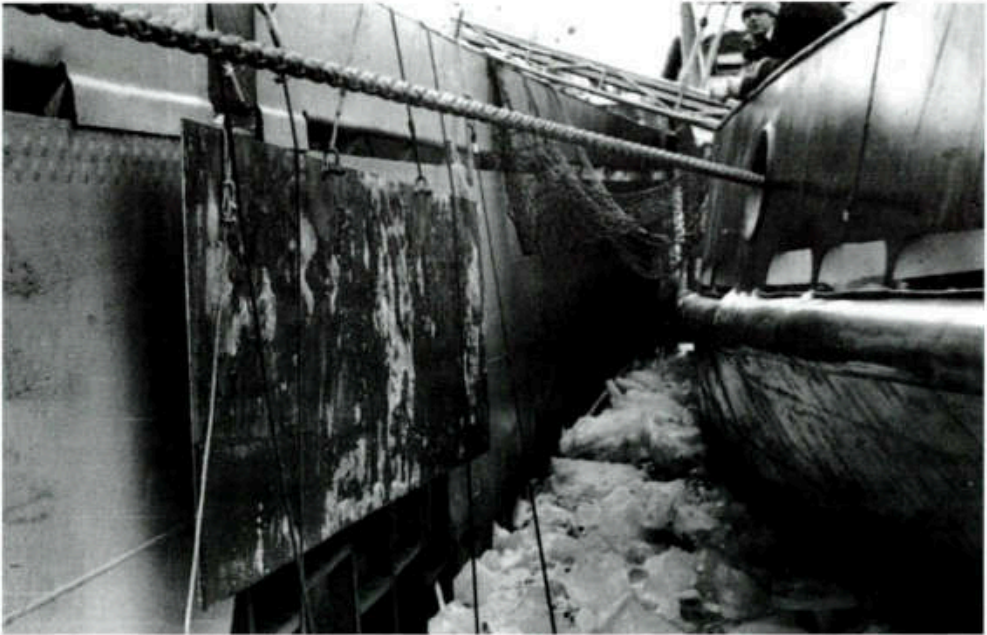
Die Verbindungsaufnahme zur DSR konnte wegen unüberwindlicher Hindernisse nur über die DSR-Vertretung in Moskau hergestellt und aufrechterhalten werden. Das sollte sich allerdings im Nachhinein, u.a. bei der Beschaffung der Stahlplatten und der notwendigen Ventspilser Werftkapazität, als nützlich erweisen.

Den Bordbetrieb hielt die Besatzung weiterhin im Doppelwachsystem aufrecht. Es mussten ja vorläufig alle sicherheitstechnischen Maßnahmen fortgeführt werden. Doch es trat eine allgemeine Erleichterung ein und so konnte in Ruhe einige Stunden geschlafen werden.

In der Nacht vom 20. zum 21. Februar 1985 wurden die Borduhren der Ortszeit, d.h. Moskauer Zeit, angepasst. Die freigezogenen Mannschaftsdecks konnten von dieser Nacht an wieder zum Bewohnen genutzt werden. Es bestand keine Gefährdung mehr. Am 21. Februar 1985 vormittags ging der Hochsee-Bergungsschlepper EPRON an unserer Steuerbordseite längsseits und blieb dort, abgesehen von einigen arbeitsbedingten Unterbrechungen, bis zum Abschluss der Notreparaturen.

Die nächsten Tage wurden für Taucheruntersuchungen, Untersuchungen durch UdSSR-Behörden, Anfertigen und Ablegen von Verklarung und Seeprotesten inklusive der notwendigen Übersetzungen von Tagebuchauszügen etc. über das Englische in die russische Amtssprache genutzt. Die Besatzung hatte alle Hände voll zu tun, das Schiff stabil zu halten und gleichzeitig die vorbereitenden Werft- und Bergungsarbeiten seitens des Bordkommandos der EPRON unter Leitung von deren I. Offizier W. Kalenchenko und der Werft Ventspils zu unterstützen. Es gelang mir auch, eine notwendige Überführung der Oberstewardess in die DDR zwecks gynäkologischer Operation durchzusetzen und erste geringe Lebensmittellieferungen zu erreichen. Später erhielten wir Lebensmittel aus Rostock über den DSR-Chemikaliientanker BUSSEWITZ, welcher im ständigen Liniendienst für das Rostocker Chemiewerk Poppendorf alle sechs Tage in Ventspils eintraf und Ammoniak lud.

Ab dem 25. Februar 1985 liefen die eigentlichen Notreparaturen der SENFTENBERG an. Neben allen Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Reparaturmaterialien werden sich



Von der „EPRON-Besatzung“ wird die erste Notplatte vor das Leck der SENFTENBERG gehievt

wohl noch viele Beteiligte an das mehrmalige Vertrimmen des an sich schon überladenen Schiffes zur Gewährleistung der Unterwasserschweißarbeiten erinnern. Da die vorhandenen Stabilitätsunterlagen keinerlei Berechnungen für diesen Fall vorsahen und auch die DSR keine Berechnungen für diesen Fall durchführen konnte, ließ ich jedes Mal die gesamte Besatzung bis auf die beiden Pumpenbedienungen das Schiff verlassen und sich in sicherer Entfernung auf der Mole versammeln. Auch der Bergungsschlepper legte ab und begab sich in eine sichere Position. Er gab dann auch das Zeichen für die Beendigung dieser Aktion, da er das Leck am besten sah und die Schweißarbeiten von der Crew getätigt wurden. Da das Ballastwasser sich langsam aus den gefüllten Hochtanks auf die angrenzenden Laderäume verteilte, wurde diese Aktion etwa vier Tage lang jeden Vormittag wiederholt, während das in die Laderäume eingesickerte Wasser ständig wieder abgepumpt werden musste. Das Schiff legte sich dadurch ohne unser Zutun innerhalb von 24 Stunden immer wieder in eine fast gerade Lage zurück.

In den frühen Morgenstunden des 4. März 1985 war unsere Notreparatur beendet und in den Vormittagsstunden dieses Tages legte das MS EPRON von der SENFTENBERG ab. In den Abendstunden des nächsten Tages erhielt ich die notwendigen behördlichen Genehmigungen zum Verlassen von Ventspils. In Absprache mit der DSR, dem Hafenkapitän und dem Kapitän der BUSSEWITZ wurde festgelegt: „MS SENFTENBERG verlässt Ventspils am 6. März 1985 abends nach dem Auslaufen von MS BUSSEWITZ und tritt in Begleitung dieses Schiffes die Überreise nach Rostock an.“

Leider traten auch hier wieder unvorhergesehene Schwierigkeiten auf. Während der „gründlichen“ Ausklarierung unseres Schiffes durch die sowjetischen Grenzbehörden explodierte um 14.38 Uhr etwa 900 m entfernt im Ölhafen der sowjetische Tanker GENERAL LUDVIK SVOBODA und brannte völlig aus. Tragischer Weise verbrannten dabei auch mehrere Men-

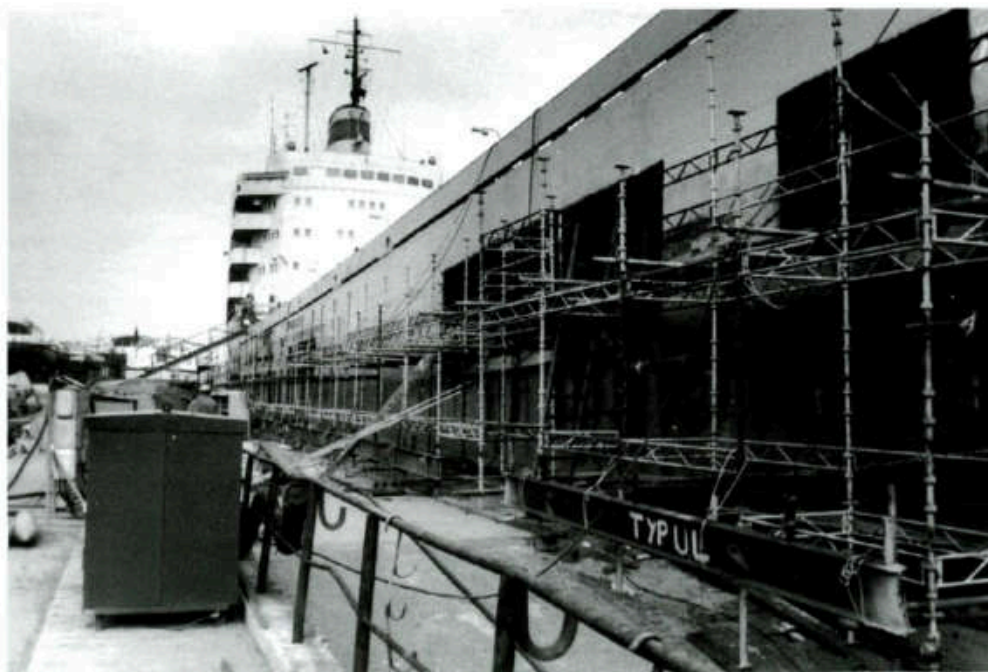
schen, die sich nicht von dem brennenden Schiff retten konnten. Die Druckwelle erschütterte auch die SENFTENBERG. Ich musste die Ausklarierung unterbrechen und löste Feueralarm aus. Darüber völlig verärgert, verließ der Grenzzoffizier mit seinen zahlreichen Soldaten das Schiff, obwohl ihm die Sachlage klar sein musste. Wir stellten uns also auf eine neue Abwehr von Gefahren für das MS SENFTENBERG ein, denn im Hafenbecken trieben brennende Ölinselfen auf uns zu. Da nach einer Stunde mehrere Schlepper des Hafens auf unserer Seite begannen, diese brennenden Ölfelder mit Löschmittel zu besprühen und sie mit ihren Schiffskörpern zu teilen, konnte ich unser Feuerlöschmanöver beenden, ließ zwei Feuerwachen mit Schaumstation an Deck in Bereitschaft aufziehen und die Ausklarierung konnte unter etwas erschwerten Bedingungen fortgesetzt werden.

Der Offizier hatte sich wohl mit seinen Vorgesetzten beraten, denn er war plötzlich die Freundlichkeit in Person. Völlig aufgelöst war eine junge Frau, die im Ausklarierungsteam *Inflot* oder *Portcenter* vertrat, weil auch sie die brennenden Menschen auf dem Tanker gesehen hatte. Ihr wurden Beruhigungsmittel verabreicht und sie musste beim späteren Verlassen des Schiffes gestützt werden.

Vor der Ausklarierung wurde das Schiff einer intensiven Kontrolle auf neue Beschädigungen unterzogen. Zu unserer Erleichterung konnten wir keine neuen Schäden feststellen und auch der Not-Reparatur-Bereich wurde als in Ordnung befunden.

Gegen 17 Uhr war die Ausklarierung beendet, aber erst um 22.06 Uhr konnten wir Ventspils verlassen. Die Schlepper des Hafens waren alle im Löscheinsatz und ein eigenständiges Ablegen ohne Schlepperassistenz verbot sich von ganz allein, da nur unser Achterschiff an der Pier lag und das gesamte Vorschiff ab Vorderkante aufbauten frei und parallel zur Hafenaußenmole lag. Es wäre beim Ablegen aus dieser Position ohne Unterstützung von Schleppern unweigerlich zu neuen Lecks in der Außenhaut gekommen.

Nach einer etwas längeren Überreise nach Rostock in Begleitung des MS BUSSEWITZ



MS SENFTENBERG in der Warnow-Werft Warnemünde zur Reparatur der Eisdeformationen an der Steuerbord-Seite

unter Kapitän Fanger (wegen Schiffsschraubenbeschädigung konnten wir unsere Hauptmaschine nur mit 100 U/min betreiben) wurden wir bei Ankunft Ansteuerungstonne Warnemünde von mehreren Schleppern erwartet. Es kamen gleich zwei Lotsen zur Beratung an Bord. Wir liefen den Überseehafen am 8. März 1985 in den frühen Morgenstunden an und die durchnässte Ladung ging an Land. Die Besatzung erhielt Urlaub und wurde durch die Stammbesatzung des Schiffes abgelöst. Auch die verschiedenen Untersuchungsbehörden der DDR hatten uns erwartet und nahmen das Schiff sprichwörtlich unter die Lupe.

Mit Ankunft des Schiffes im Rostocker Überseehafen übergab ich die operative Leitung des Schiffsbetriebes an den I. Offizier, Herrn Frömmel, aus meiner Stammbesatzung, erhielt Urlaub und hatte dem Seefahrtsamt, der betrieblichen Havariekommission sowie der staatlichen Untersuchungsbehörde zur Verfügung zu stehen. Die Überführung des Schiffes in die Warnow-Werft Warnemünde am 19. März 1985 und dessen spätere Eindockung im Dock 1 geschahen noch unter meiner Leitung. Offiziell war ich bis April 1985 verantwortlich für das MS SENFTENBERG.

Erst im September 1985 sollte ich erneut das Schiff übernehmen, nachdem Seekammerverhandlung und Zivilgericht ihre Feststellungen getroffen hatten und bescheinigten, dass während und nach dem Seeunfall alle notwendigen Maßnahmen zur Rettung von Schiff, Ladung und Besatzung sachkundig und im erforderlichen Umfang unter meiner Leitung ausgeführt worden waren. Im Mai 1986 gab ich die Aufgaben des Stammkapitäns der SENFTENBERG ab und übernahm die gleiche Funktion für das 38 250-tdw-Schiff GÖRLITZ sowie dessen Stammbesatzung.

Dieser Kurzbericht enthält natürlich nicht alle Details der damaligen Geschehnisse und man möge verstehen, dass ich genauso wie alle anderen Beteiligten unter einem enormen Stress gestanden habe. Mir ist vielleicht einiges gar nicht bekannt geworden, da sich manches innerhalb der Besatzung einfach von selbst regelte. Alle sprachen sich gegenseitig Mut zu und halfen sich auch untereinander wie selbstverständlich.

Während der gesamten Zeit vom Auslaufen der SENFTENBERG aus Riga bis zum Anlegen im Rostocker Überseehafen war für alle Besatzungsmitglieder die sogenannte Doppelwache angeordnet. Damit war schon eine erhebliche Mehrarbeit verbunden. In den kritischen Zeiten griffen aber ohne Unterschied alle zu, ob man Freiwache hatte oder nicht. Das betraf in der Eisfahrt alle Stationen, genauso während der Liegezeit in Ventspils und auch während der nicht einfachen Versegelung von Ventspils nach Rostock.

Ich hatte leider nie die Gelegenheit, jedem einzelnen der Besatzung meinen Dank für seine Leistungen auszusprechen und möchte es hiermit tun, wohl wissend, dass nicht alle diese Zeilen erreichen werden.

Danken wollen wir auch der Besatzung des MS AUERSBERG, die ohne viel Aufhebens uns zu Hilfe eilte, das Rettungsboot inklusive Besatzung für die notwendigen Fahrten stellte und der einen Hälfte unserer Besatzung eine Nacht lang Unterkunft und Betreuung zukommen ließ bzw. die ständige Verbindung zur Eiskommission und zur DSR gewährleistete.

Dem heutigen Chef einer Maklerfirma in Ventspils, Herrn Lengsdinsch, damals 2. Chef von *Inflot* Ventspils, dessen Mitarbeiterin Frau Tamara sowie der damaligen Belegschaft des dortigen *Interclubs* gilt ebenso unser Dank für die ständige Betreuung unserer Besatzung während der Nothafelung. Sie suchten jeden Tag mehrmals unser Schiff auf, passten sich kompromislos dem Bordregime an und gewährten uns bei allen Behördengängen sowie bei den schwierigen Übersetzungen von Papieren ihre volle Unterstützung. Über sie gelang es beispielsweise, die schnelle Rückführung unserer Oberstewardess und das Treffen mit Kapitän Agafonov von MV KAPITAN WORONIN zu organisieren. Beides wäre, wie vieles andere auch, ohne gewisse Tricks der Beiden nicht machbar gewesen.

Lehrabschluss auf MS NIENBURG

1970. Ich bin nun im 2. Lehrjahr und mein neues Zuhause wird für die nächsten 18 Monate das MS NIENBURG sein. Nach dem Wechsel von der GEORG BÜCHNER muss man sich auf dem kleineren Schiff erst eingewöhnen. Wir sind hier nur noch fünf Lehrlinge, drei an Deck und zwei in der Maschine.

Mir fiel gleich der Bootsmann auf, welcher ja mein Vorgesetzter ist. Er scheint kein guter Mensch zu sein. Ständig ist er betrunken und außerdem aggressiv und launisch gegenüber uns Lehrlingen. Wir haben keine große Hoffnung, bei ihm etwas zu lernen. Seine Frau fährt ebenfalls auf der NIENBURG, als Stewardess.

Wir laden in Rostock „Vollschiff“ Eisen für den chinesischen Hafen Dairen. Vollschiff Eisen, das heißt etwa 8500 Tonnen Eisenknüppel. Eine Ladung, die es infolge des geringen Volumens in sich hat. Nach dem Laden sind die Böden des Schiffes geradeso bedeckt. Deshalb gibt es auch Schwierigkeiten, sie richtig zu sichern. Bei schlechtem Wetter kann es für das Schiff und dessen Besatzung sehr gefährlich werden. Kurzentschlossen wird eine Laschgang vom Hafen bestellt. Nun kann die Ladung gemeinsam mit uns ordnungsgemäß festgemacht werden.

Dazu muss die NIENBURG den Liegeplatz im Hafen frei machen und so verholen wir auf die Reede vor Warnemünde. Drei Tage dauern die Arbeiten, dann können wir endlich unsere Reise beginnen.

Unser erster Hafen ist Hamburg. Wir Lehrlinge verschaffen uns viele Eindrücke von der Hafenstadt. Nach der Besichtigungstour wieder an Bord, erfahren wir, dass der Bootsmann und seine Frau vom Landgang in Hamburg nicht zurückgekommen sind. Für den Kapitän gibt das viel Ärger.

Nun geht es Richtung Dairen. Nach etwa 35 Tagen sollen wir dort eintreffen. Es gibt einen kurzen Zwischenstopp an der westafrikanischen Küste vor Freetown. Ein kleines Boot hält Kurs auf unser Schiff. Es bringt zwei Aufsteiger. Einen neuen Bootsmann und die angeforderte Stewardess. Wir Lehrlinge hinterlassen gleich einen „guten“ Eindruck beim neuen Bootsmann. Dieser ist über unsere kahl geschorenen Köpfe vorerst sehr erschrocken. An unserer Stirn ist nur noch eine kleine „Schuhbürste“ zu sehen. Seit dieser Glatzenzeit habe ich mir geschworen: „Nie wieder kurze Haare!“ Ständiges Pech verfolgt mich. Zunächst bekomme ich einen mächtigen Sonnenbrand auf der Glatze. Dieser wirft große Blasen, wie Teer auf dem Asphalt. Dann stoße ich mir mit Wucht den Kopf an der heruntergelassenen Leinwandklappe in der Messe. Ein riesiges Loch in Form eines Dreiecks zielt meinen Kopf. Kaum ist dieses verheilt, renne ich mir den Schädel nochmals an der Abdeckluke des Swimmingpools ein. Zu allem Überfluss müssen wir Lehrlinge auf den nächsten Landgang verzichten. Der Kapitän meinte unsere kahlen Köpfe würden dem Ansehen der Republik schaden.

Die Tage vergehen mit Arbeiten an Deck. Unser neuer Bootsmann ist toll. Endlich können wir sagen: Wir lernen viel, gern und gut.

Nachdem wir Kapstadt passiert haben, kommt bald Singapur in Sicht. Wir haben auch Glück mit dem Wetter. Schöner kann es gar nicht sein. In Singapur müssen wir Treibstoff bunkern. Im Dunkeln schleichen wir Lehrlinge leise von Bord. Nach einigen Kilometern Fußmarsch erreichen wir die Innenstadt. Wir hätten auch mit dem Taxi oder der Rikscha fahren können, aber dazu fehlte uns das Geld.

Wir liegen insgesamt zwei Tage im Hafen und unternehmen auch einen Spaziergang durch den Tiger-Balm-Garten. Ich bin sehr beeindruckt von den Figuren und den riesigen Skulpturen, die in diesem Park aufgestellt sind und die Geschichte des Landes widerspiegeln.

Unsere Reise geht weiter nach Dairen/China. Dort wird ein Teil der Ladung gelöscht. Unser nächster Hafen heißt schon Schanghai.

Ich habe 4-8-Wache und stehe am Ruder. Kurz nach 4 Uhr erreichen wir die Außenreede und übernehmen den Lotsen. Ich staune nicht schlecht, als die Brücke mit einem Male voller Chinesen ist. Der Lotse kommt nicht allein. In seinem Gefolge befinden sich noch weitere sieben bis acht Leute. Unter ihnen auch ein Parteisekretär. Die anderen sind Wachleute. Die gesamte Brücke stinkt ab sofort mächtig nach Knoblauch, was überhaupt nicht gut für meinen schwachen Magen ist. Zudem fehlt mir das Frühstück. Dieses gibt es erst gegen 8.30 Uhr, nach der Wache. Durch die lange Revierfahrt komme ich auch nicht dazu, wie sonst immer die ersten frischen Brötchen beim Bäcker zu holen.

Der Kapitän, der Wachoffizier und die Lotsengang werden von einer Stewardess versorgt. Es gibt kalte Platte und Kaffee. Die Wachmatrosen werden dabei meistens vergessen. Als wir den Hafen erreichen, staunen wir nicht schlecht, wie groß dieser ist. Es ist immerhin einer der größten und ältesten Häfen in Asien. Hier soll es vor der Revolution die längste Bar der Welt und die meisten Prostituierten gegeben haben. Das ist aber inzwischen Vergangenheit. Sobald wir festgemacht haben, stürmen viele Hafenarbeiter mit großem Eifer das Schiff. Die Löscharbeiten beginnen sofort. Zunächst werden an jeder Luke rote Fahnen und Mao-Bilder aufgestellt. Auch an den Lagerhallen befinden sich etwa aller zehn Meter Mao-Bilder. Aus den Lautsprechern ertönen den ganzen Tag über chinesische Kampflieder. Zum Glück verstehen wir den Text nicht, aber es ist schon nervend.

Fotografieren dürfen wir leider nicht, es ist strengstens verboten. Die Fotoapparate werden sogar eingeschlossen, um niemanden in Versuchung zu führen. Nun wissen wir auch, warum so viele Wachleute mit an Bord gekommen sind. Als wir beim Feierabendbier in der Kammer sitzen, kommt einer dieser Wachleute und setzt sich einfach dazu. Er tut so, als wenn er kein Deutsch versteht, aber das glauben wir nicht und unsere Unterhaltung bezieht sich auf belanglose Dinge. Wir nehmen an, dass er ein Spitzel ist. Zum Glück wurden wir vorher über diese Wachleute von der Schiffsleitung gewarnt.

Ansonsten kommen wir mit den Chinesen gut zurecht. Die Hafenarbeiter sind fleißig und die Arbeiten gehen gut voran. Wir vermuten, dass einzelne Brigaden im Wettbewerb stehen. Die beste darf nach Feierabend mit roten Fahnen, Mao-Bildern und lauter Musik eine Runde durch den Hafen marschieren. Dieser Aufzug amüsiert uns natürlich. Bei der Besatzung hat sich ein neuer Sport eingebürgert. Es werden Mao-Plaketten gesammelt. Fast jeder Arbeiter oder Wachmann trägt eine. Werden die Chinesen darauf angesprochen, bekommt man mit einem Händedruck eine Plakette überreicht. Inzwischen haben wir verschiedene Motive. Mao mit und ohne Mütze sowie Mao mit und ohne Mantel.

Alle Einheimischen tragen stets ein „blaues Arbeitspäckchen“, vergleichbar mit unserem Schlosseranzug. In der Freizeit wird ein ziemlich neues und zur Arbeit ein älteres, meist schon geflicktes Exemplar getragen. Auch die Frauen laufen so herum.

Am Abend gehen wir an Land. Wir haben uns vorgenommen, den Seemannsclub zu besuchen. Unterwegs kehren wir in eine Gaststätte ein. Die Einrichtung ist einfach und alles etwas schmutzig. Auf dem Fußboden stehen überall Spucknapfe, was man ignorieren sollte, um den Ekel nicht hochkommen zu lassen. Auf alle Fälle werden wir freundlich begrüßt und sehr gut bewirtet. Es gibt Ente nach chinesischer Art und grünen Tee, der uns allerdings nicht so mundet. Anschließend besuchen wir noch den Seemannsclub. Am Eingang begrüßt uns schon eine große Mao-Statue. Wir bleiben hier nicht so lange, denn wir wollen noch etwas von der Stadt sehen. Auf alle Fälle nehmen wir noch eine Mao-Bibel mit. Die gibt es hier in allen Sprachen. Wir besuchen den Garten des Mandarin Yu und den Jade-Buddha-Tempel.

Nach vier Tagen Liegezeit wird ein Fußballspiel gegen eine Betriebsmannschaft organisiert.

In Schanghai besteht unsere Ladung aus Walnüssen in Säcken, Schweinedärmen in Fässern und 500 Tonnen Knoblauch in sperrigen Kisten. Nach Beendigung der Ladearbeiten verlassen wir Schanghai mit Kurs auf Kobe/Japan.

Nach etwa einem Tag Fahrt geraten wir in einen mächtigen Taifun namens „Agnes“. Jetzt gilt es, den Taifun, wie man so schön sagt, abzureiten. An Bord geht es hoch her. Alle Gegenstände in den Kammern, in der Messe und Kombüse müssen extra festgemacht werden. An Essen kochen ist nicht zu denken. Es gibt die nächsten Tage Kaltverpflegung. Beim Schlafen, sofern es überhaupt geht, muss ich mich in der Koje richtig verkeilen, um nicht herauszufallen.

Nach etwa 24 Stunden kommt der I. Offizier und sagt uns, er hat bei der Ladungskontrolle festgestellt, dass sich die Fässer mit den Schweinedärmen losgerissen haben und durch den Laderaum rollen.

Wir gehen mit vier Matrosen hinunter, um die Fässer einzufangen und sie dann zu laschen. Diese Sache ist gar nicht so einfach. Um in den Laderaum zu kommen, müssen wir über Deck und das bei diesem Sturm. Als wir das Schott im Wettergang auf der Backbordseite öffnen, kommt wie auf Bestellung ein Brecher herein. Wir sind sofort vollkommen durchnässt und im Gang der Aufbauten steht das Wasser gleich 30 Zentimeter hoch. Es gelingt uns aber, das Windenhaus 2 mit dem Lukeneinstieg zu erreichen. Die Arbeiten in der Luke gestalten sich äußerst schwierig, da die Fässer wie Geschosse an uns vorbeifliegen. Nach zwei Stunden haben wir endlich alles im Griff. Bei dieser Gelegenheit müssen wir feststellen, dass die sperrigen Knoblauchkisten bis nach vorn zusammengerutscht sind. Zum Glück sind sie mit Netzen abgesichert, so dass weiter nichts passieren kann. Wir machen jedoch trotzdem Meldung beim Chieftmate. Er will nach Ende des Sturmes entscheiden, welche Maßnahmen er trifft. Nach drei Tagen haben wir das schönste Wetter und die Luken werden aufgefahren. Nun sehen wir die Bescherung. Die Knoblauchkisten blockieren den Lukendeckel im Zwischenraum. Da wir den Unterraum in Kobe beladen wollen, entscheiden der Kapitän und der I. Offizier, dass der Knoblauch in die Kühlluke umgestaut werden muss. Gesagt, getan! Wir machen die Kühlluke auf und stellen das Ladegeschirr. Wer schon einmal an einer Knoblauchzehe gerochen hat, muss sich vorstellen, wie 500 Tonnen riechen und noch dazu in einer stickigen Luke. Einige Matrosen müssen nach kurzer Arbeit in der Luke schnell wieder an Deck, um sich zu übergeben. Trotz dieser Widrigkeiten gelingt es uns, die Umstauarbeiten im Laufe des Tages zu beenden. Von nun an riecht das ganze Schiff nach Knoblauch, da der Lüfter der Kühlluke im Wettergang auf der Steuerbordseite endet. Nach einigen Tagen riechen wir es aber nicht mehr.

Es folgen wieder andere Eindrücke. Wir laufen in Kobe ein. Nachdem die für diesen Hafen bestimmte Ladung gelöscht und auch neue an Bord ist, machen wir die Leinen los. Die Reise geht nun weiter nach Yokohama.

Wir liegen mit unserem Schiff in Yokohama, einer japanischen Hafenstadt auf der Insel Hondo. Unsere Ladung besteht aus Stückgütern für das Land. Wir wollen Transformatorenbleche für unsere Republik und Rundfunkgeräte für andere europäische Staaten laden.

Am nächsten Tag gehen wir an Land und statten der Innenstadt von Yokohama einen Besuch ab. Links und rechts der Einkaufsstraße befinden sich kleine Gassen. Dort stehen einige Männer, die uns Lehrlinge auffordern, gewisse Bars zu besuchen. Wir sagen den Männern, dass wir dort nicht hingehen können, da wir nur deutsches Geld haben. Einer sagt, das macht nichts, wir tauschen das Geld. In der Bar angekommen, stürzen sich gleich zwei Animiermädchen auf uns. Wir bestellen etwas zu Trinken und tauschen jeder etwa 60 bis 100 DDR-Mark wie Westmark. An der Bar sitzt ein westdeutscher Seemann. Er hat vorher auch hier getauscht. Dieses Geld sieht natürlich anders aus als unseres. Wir hören, wie die Mädels auf Englisch fragen, warum sein Geld anders aussieht als unser Geld. Er erklärt

ihnen, dass es zwei Staaten, Ostdeutschland und Westdeutschland, gibt und das ostdeutsche Geld auf den ausländischen Banken nichts wert ist. Als wir das hören, machen wir uns ganz schnell aus dem Staub. Die eingetauschten japanischen Yen geben wir anderweitig aus.

Nach dem Einlaufen im nächsten Hafen Phöngjang/Nordkorea zieht ein Posten vor dem Schiff auf, mit Kalaschnikow und aufgepflanztem Seitengewehr. Wir verstehen, hier dürfen wir nicht von Bord. Es ist auch eine trostlose Gegend und es ist kalt. Aber dann dürfen wir doch noch eine Ausfahrt zu den heißen Quellen machen. Ein Fußballspiel gegen eine Hafenmannschaft und später gegen die Besatzung eines sowjetischen Schiffes wird ebenfalls organisiert. Am Abend sind wir zum Feiern bei den Russen an Bord.

Wir laden Magnesit und Zinkbarren, dann geht es schon wieder auf Fahrt zum nächsten Hafen Hongkong.

Beim Landgang nehmen wir gleich die Bergbahn in Besitz. Von oben genießen wir einen herrlichen Blick auf den Hafen. Wir sehen amerikanische Kriegsschiffe, die gerade vom Vietnamkrieg Urlaub machen und uns die Preise verderben. Auf der einen Seite sehen wir prächtige Hochhäuser, auf der anderen die Slums. In Kowloon liegt ein schwimmendes Restaurant (Tai-Park). Von hier bestehen Fährverbindungen zu allen Stadtteilen. Wir landen in Aberdeen. Es ist das einzig wahre „Chinesenviertel“ der Welt. Hier spielt sich das Leben nur auf Dschunken ab. An diesem Tag wird gelaufen, da der Geldbeutel stark geschrumpft ist. Wir sehen das Hongkong Hilton Hotel Mandarin und das Regierungsgebäude. Der Flughafen hat nur eine Landebahn. Jede Minute startet oder landet ein Flugzeug direkt in der schmalen Bucht. Es gibt auch nur eine einzige Pier im Hafen und diese ist hauptsächlich für Passagierschiffe reserviert. Wir müssen unendlich viele Treppen steigen. Es geht mal hoch und mal runter. Die Straßen und Gassen sind sehr eng. Aus den Häusern ragen viele Stangen heraus. Darauf wird infolge Platzmangels die Wäsche getrocknet.

In Hongkong laden wir Spielzeug für Europa, Äpfel und Birnen für Singapur. Dann geht es zurück nach Singapur, wo wir Holz laden. Unser nächster Hafen ist Port Swettenham/Malaysia.

Wir sind im Gebiet der immerfeuchten Tropen. Von Land aus schimmert das Meer wie ein kostbarer Smaragd. Beim Strandspaziergang rauschen die Palmen und der feine weiße Sand rieselt durch die Zehen. Es ist eine Stimmung zum Träumen.

Der Aufenthalt in Port Swettenham ist kurz. Mit einer Ladung Holz sowie Kautschuk und Süßöl im Tank treten wir die Heimreise an.

Nach meiner zweijährigen Ausbildung auf dem Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER, im Schulungszentrum Rerik und jetzt auf dem kleineren MS NIENBURG steht die praktische Facharbeiterprüfung an. Die theoretische Prüfung hatte ich bereits auf der BÜCHNER und in Rerik abgeschlossen. Dazu gehörte auch eine Prüfung in Metallbearbeitung und im autogenen Schweißen.

Auf der Heimreise von Singapur nach Europa erhalten wir die Themen für unsere Hausarbeit. Mein Thema lautet: „Das Leichtgutladegeschirr auf Typ XD Schiffen“. Nun gilt es, alles niederzuschreiben, was ich in einem Jahr auf der NIENBURG gelernt hatte. Dies ist gar nicht so leicht, da es mit Nachschlagewerken an Bord nicht gerade rosig aussieht. Ich muss mich schon selber um Fakten kümmern. Bei Fragen stehen auch die Besatzungsmitglieder hilfreich zur Seite. Natürlich lassen sich auch die mitreisenden Ehefrauen einspannen. So schreibt die Ehefrau vom Chief meine Hausarbeit mit der Maschine ab, damit alles ordentlich aussieht. Kurz vor Europa steht dann auch eine kleine Prüfung in der Maschine an. Ich muss einen Separator abfahren, reinigen und wieder anfahren. Das gelingt mir sogar recht gut. Anschließend werde ich im Brücken- und Wachdienst geprüft. Beim Einlaufen in Rouen/Frankreich muss ich auf der Seine Ruder gehen. Da heißt es, die Gedanken ganz schön

zusammennehmen, um die englischen Kommandos des Lotsen zu verstehen und auch richtig umzusetzen. Die Revierfahrt auf der Seine ist nicht einfach, da der Fluss schmal ist und viele Biegungen hat. Aber dafür ist die Landschaft schön, was ich erst beim Auslaufen richtig genießen kann.

In Rouen steht nun die Prüfung in seemännischer Handarbeit an. Davor habe ich am wenigsten Angst, denn Bootsmann Munkelt hat uns darauf sehr gut vorbereitet. Am Morgen ist es dann so weit. Ich ziehe extra eine neue Taklerhose an und begebe mich zum Vorschiff. Dort, vor dem Kabelgatt warten schon Kapitän, Chieffmate, Bootsmann, ein Vertreter der Gewerkschaft und viele Zuschauer, um die Prüfung abzunehmen.

Als erster bin ich mit dem Knoten dran. Das ist ziemlich einfach, denn die meisten mache ich nach der Weisung des Bootsmannes auf dem Rücken. Der Kapitän ist davon sehr beein-



druckt! Nun geht es zum Spleißen von Tauwerk. Es müssen ein Kurzspieß, Augspieß, Rückspieß, ein genähter Takeling und ein einfacher Takeling gezeigt werden. Des Weiteren muss ich an einem Stück Persenning mehrere Nähte zeigen, wie Flachnaht, Bootsmannsnaht und Rundnaht.

Offen ist noch das Drahtspießen. Dabei wird ein Auge gespleißt. Anschließend musste der Spieß bekleedet werden. Alles klappt hervorragend. Als Abschluss wird die Prüfung am Ladegeschirr abgenommen. Es gilt zunächst, einen einfachen Schwingbaum zu stellen. Anschließend muss das Geschirr noch amerikanisch gestellt werden. Die Handhabung des Schwergutbaumes und Bordwippkranes will die Prüfungskommission nur theoretisch erklärt haben. Praktisch wäre der Aufwand zu groß gewesen. Andere Elemente, wie Ladungsdienst und Werterhaltung, werden vom Bootsmann und vom Chieffmate nach den Leistungen des zurückliegenden Jahres beurteilt. Als der Tag vorüber ist, dürfen wir uns „Vollmatrose der Handelsschiffahrt“ nennen.

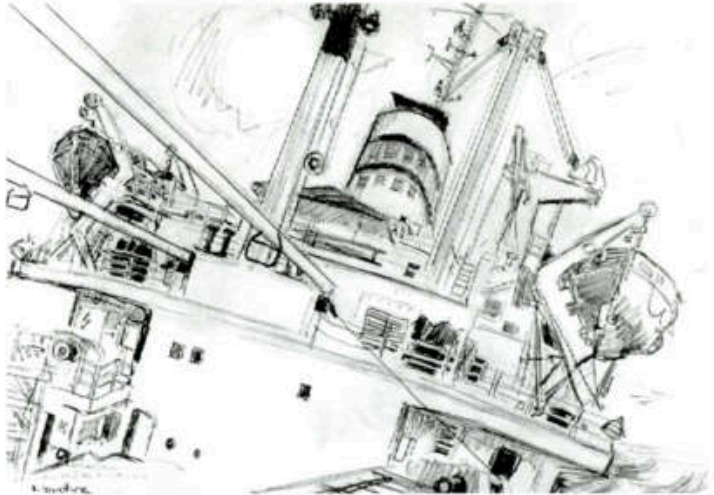
Am Abend geben wir Lehrlinge froh gestimmt eine große Party in der Messe, wo dann wie immer alle Besatzungsmitglieder ausgelassen feiern.

Unseren Facharbeiterbrief bekommen wir in Rostock überreicht. Ich mache noch eine Fernostreise als Vollmatrose auf der NIENBURG, wechsle dann zum Flottenbereich Afrika und steige als *Kabelgattmatrose* auf MS EICHSFELD auf.

Zum Untergang der CAPELLA

Am 2. Januar 1976 befand ich mich als Passagier an Bord des MS NIENBURG. Wir legten gegen 16.30 Uhr mit Hilfe des Schleppers ADRETT vom Distelkai in Hamburg ab. Der Wetterbericht gab Sturmwarnung mit Orkanböen und etwa 120 Stundenkilometern Windgeschwindigkeit. Wir zogen langsam die Elbe abwärts und laschten unsere Sachen in den Kabinen fest.

Am 3. Januar hatten wir auf See Windstärke 12 mit orkanartigen Böen. In unseren Kabinen sah es aus wie nach einem Bombenangriff. Kurz nach 17 Uhr kam über Bordfunk die Durchsage, dass DSR-Schiff MS CAPELLA befindet sich in Seenot. Unverzüglich begaben sich alle Besatzungsmitglieder auf die Stationen. Mein Weg führte hoch auf die Brücke. Unser Kapitän sprach mit dem Kapitän der CAPELLA, der klar und ruhig seine Lage mit elf Mann an Bord schilderte.



Wir näherten uns nach mehreren Anläufen dem Schiff und der Kapitän bat um Leuchtzeichen. Der Seegang war hoch, erreichte oft bis zu 15 Meter, sodass wir uns nicht sehen konnten. Man schoss rote Leuchtkugeln ab und wir kamen dem Schiff immer näher. Es hatte starke Schlagseite, aber alle vorgeschriebenen Lichter auf dem Mast brannten und die Decksbeleuchtung war auch intakt. Eine Ladeluke war aufgeschlagen. Wir hatten sie im Luv. Es regnete und schneite etwas. Ich hockte oben auf dem Brückendeck. Die NIENBURG hatte 52 Grad Krängung, ich klammerte mich an der Reling fest und sah, wie die CAPELLA immer tiefer sank. Angestrahlt von den Scheinwerfern unseres Peildecks, war als Letztes noch das rote Mastlicht zu sehen, dann nur noch Wasser.

Unser Scheinwerfer begann eine Gruppe von sieben Besatzungsmitgliedern der CAPELLA zu erfassen, die mit Schwimmwesten und einem Tau untereinander verbunden, oft von Brechern überschüttet, winkend um Hilfe riefen. Die Entfernung betrug nicht mehr als 20 bis 30 Meter. Es befanden sich auch einzelne Seeleute in der tobenden See. Einer hatte sich an ein Brett geklammert. Zwischen ihnen trieben viele Holzplanken. Der III. Offizier schoss von der Brücke aus, eine Leine mit Rakete zur aufgeblasenen Rettungsinsel mit den sieben Schiffbrüchigen. Aber in der Insel befand sich inzwischen niemand mehr. Hätten wir ein Rettungsboot zu Wasser gelassen, den Motor hörte ich schon, es wäre bei diesem Sturm (200 km/Std.) gesunken. So trieben wir in diesem Inferno langsam aneinander vorbei. Rettungsringe mit Seil, durch die Mannschaft vom Arbeitsdeck geworfen, verfehlten ihr Ziel. Einen Offizier der NIENBURG hörte ich noch rufen: „Passt auf, dass niemand in die Schraube kommt.“

Am nächsten Tag seilte uns ein Hubschrauber der Bundesmarine das schwimmende Notfunkgerät und einen Rettungsring auf das Peildeck ab.



Es blieb zu vermelden: Das Frachtmotorschiff CAPELLA (Typ 840) sank am 3. Januar 1976 um 18.29 Uhr im Orkan nördlich von Schiermonnikoog in Position 53.38 N/06.18 O auf der Reise von Runcorn/Großbritannien nach Stockholm/Schweden. Die elfköpfige Besatzung kam dabei ums Leben.

Eine gefährliche Golfreise

Ende Mai 1984 endete eine lange, strapaziöse Golf-Indien-Reise meines Stammschiffes MS SUHL in Rostock. Besonders auf der Rückreise von Bombay nach Antwerpen hatte es erhebliche Probleme mit der Hauptmaschine gegeben. Durch die längst überfällige Wertzeit war dies kein Wunder. Man verschob die Klasseerneuerungs-Reparatur einfach um eine Reise.

Ich hatte fünf Monate Urlaub hinter mir und sollte in der kommenden Wertzeit in Warnemünde wieder voll einsteigen. Normalerweise war es üblich, dass in heimatlichen Häfen und Werften Springerbesatzungen Dienst taten und das fahrende Personal seinen wohlverdienten Urlaub antrat oder die vielen angesammelten freien Tage abbummelte. Dieses Mal war es anders. Die technische Inspektion hatte sich gegenüber der Arbeitskräftelenkung durchgesetzt. Es war vorgesehen, in der kommenden Wertzeit eine aufwändige und komplizierte Kraftstoff-Wasseremulsionsanlage im Maschinenraum der SUHL zu installieren. Damit die zu erwartenden Probleme bei der Inbetriebnahme und beim Einsatz anschließend nicht zu groß würden, sollten die Ingenieure der Stammbesatzung den Einbau von Anfang an begleiten.

Mir war diese Entscheidung sehr recht. Ich wohnte damals im Rostocker Stadtteil Lichtenhagen, nur wenige Kilometer vom Werfttor entfernt. Für einen Seemann, der sieben Monate im Jahr unterwegs ist, war diese Wertzeit am Heimatort wie Urlaub, auch wenn täglich gearbeitet wurde. Außerdem sparte man dabei kostbare freie Tage.

Bereits im Überseehafen Rostock lief die Vorbereitung des Schiffes an. Teile der Ausrüstung, die in der Werft störten, kamen von Bord, die restlichen Kraft- und Schmierstoffe wurden in eine Minol-Schute gepumpt, die Bunkertanks wurden gereinigt und gasfrei gemacht.

14 Tage später verholte man das Schiff an einen freien Liegeplatz in die Warnow-Werft Warnemünde.

Die letzten drei Jahre war ich im Sommer überhaupt nicht zu Hause gewesen. Neben der Arbeit in der Werft sollte darum noch genug Zeit für die Familie und alle anderen Dinge, die man auf See schmerzlich vermisst hat, übrig bleiben. Diesen Sommer müsste es nun endlich einmal klappen, denn die Wertzeit war bis in den September geplant. Eigentlich sollte alles so richtig schön werden. Aber eben nur eigentlich!

Am Freitag, dem 22. Juni 1984, kurz nach dem Mittag kam ein Anruf von der netten Dame aus der Arbeitskräftelenkung des Flottenbereiches Asien/Amerika. Auf der NEUBRANDENBURG, einem Schiff vom Typ XD, gab es Probleme mit der Dieselfernsteuerung des Hauptmotors. Das bedeutete, dass in so einem Fall die Maschine auf See nicht mehr wachfrei gefahren werden konnte. Es musste dann ganz konventionell Wache gegangen werden. Dazu war ein zusätzlicher Wachingenieur notwendig. Der Auserwählte für diese Aufgabe sollte ich sein, wahrscheinlich weil ich von der Arbeitskräftelenkung am einfachsten zu greifen war.

Ich war wie vor den Kopf gestoßen. Alles, was ich mir vorgenommen hatte, war nun nicht mehr durchführbar. Das Schlimmste aber, die NEUBRANDENBURG sollte schon am nächsten Vormittag in den Persischen Golf auslaufen. Damit war auch klar, dass der vierte Sommer hintereinander in der Heimat ohne mich stattfand, denn vor September war an eine Rückkehr nicht zu denken.

Die Stammbesatzung ging fast komplett in Urlaub. Somit waren wir eine ziemlich zusammengewürfelte Truppe. Das hatte den Vorteil, nicht immer gleich zu wissen, was ein Gesprächspartner sagen wollte, wenn er den Mund nur öffnete.



Hochsee-Stückgutfrachter NEUBRANDENBURG TY XD – 1979

Die Ausreise ging über Rotterdam, Antwerpen, London und Bilbao. Bei einer Kontrolle am Hauptmotor in Rotterdam fanden sich Kolbenringbruchstücke. In den nächsten beiden Häfen auf dem Kontinent musste dann jeweils ein Kolben am Hauptmotor gezogen werden. Am 19. Juli passierten wir den Suez-Kanal und am 27. Juli nachmittags war der erste Löschhafen, *Das Island*, eine kleine Insel im Persischen Golf vor der Küste der Vereinigten Arabischen Emirate, erreicht.

Für mich war es seit März 1982 bereits die fünfte Reise in den Persischen Golf mit immer den gleichen Anlaufhäfen. In Kuwait, Dubai und Abu Dhabi wussten wir, wo die Blutbank war, um



Der Sook von Abu Dhabi

ein paar Mark zu dem kargen Handgeld dazu zu verdienen. Es war zwar streng verboten, aber es machten die meisten Besatzungsmitglieder davon Gebrauch. Auffällig machte man sich immer dann, wenn man vor dem Frühstück losmarschierte und nachmittags bei der mörderischen Hitze mit langärmeligem Hemd herumlief, um die Einstiche zu bedecken. In Dubai und Abu Dhabi bin ich gerne an Land gegangen. Es war allerdings im Sommer selbst in den Abendstunden durch die große Hitze und hohe Luftfeuchtigkeit kaum auszuhalten. Im August herrschten dort Temperaturen von bis zu 50° Celsius im Schatten. Selbst die Wassertemperatur erreichte Badewannenqualität. Dafür waren aber die speziellen Einkaufsmöglichkeiten, vor allem bei Heimelektronik, zu verlockend. Beides sind wirtschaftlich stark entwickelte Hafenstädte mitten in der Wüste. In Abu Dhabi legte man in den Parkanlagen überall Rasen nach englischem Vorbild an. Dazu importierten die Scheichs große Mengen Muttererde aus Europa. Abends sprengten dann Hunderte Gärtner das Gras mit dem dort so teuren, kostbaren Nass.

Obwohl sich das Leben in diesen Häfen streng nach islamischen Regeln abspielte, konnten wir uns frei bewegen. In Kuwait veränderten sich die Bedingungen für den Landgang nach den schweren Bombenanschlägen auf die französische und US-Botschaft 1983 schlagartig. Die Behörden waren gegenüber Ausländern vorsichtiger geworden. So ließ man nach diesen Ereignissen nur noch die ersten fünf Besatzungsmitglieder der eingereichten Liste an Land. Warum auch immer. Ein Weg, um in die Stadt zu kommen, fand sich aber meistens und wenn es der Umweg über den Zahnarzt war.

Auf jeder Reise wurde auch Dammam/Saudi Arabien bedient. In diesem Hafen in der Nähe der US-Base Dharan ließ man uns nicht an Land. An der Gangway stand ein bewaffneter Wachposten, der nicht einmal den Chieftate zum Ablesen des Tiefgangs die Pier betreten ließ. Die Schauerleute kamen anfangs aus Südkorea, später aus Pakistan und Indien. Sie arbeiteten für zwei Jahre und wohnten dabei in Camps im Hafen. Sie selbst durften die Stadt nur betreten, wenn sie Moslems waren. Nach der Vertragszeit kehrten sie mit dem verdienten Geld wieder in ihre Heimatländer zurück.

Da sie in dieser gesamten Zeit auch keinen Kontakt zu Frauen hatten, durften unsere Stewardessen aus Sicherheitsgründen nicht einmal den Mülleimer in die Behälter auf dem Achterdeck auskippen.

Im Hafen selber war technisch alles vom Feinsten. Großzügig angelegt, erlaubte er einen schnellen Umschlag der angelieferten Importgüter. Containerbrücken, Kräne, Gabelstapler und Umschlaggerät modernster Baureihen waren bei den Marktführern in aller Welt zusammengekauft worden. Man merkte, dass beim Bau dieses Hafens Geld überhaupt keine Rolle gespielt hatte.



Die Wassertürme – Wahrzeichen von Kuwait

Der Reedeafen *Das Island*, unser erstes Ziel auf dieser Reise, wurde nicht regelmäßig angesteuert. Von der Insel war fast nichts zu sehen. Über *Das Island* wickelte das Emirat Abu Dhabi seine Ölexporte ab. Aus dem Wasser ragte ein großkalibriges Rohr. Daran dockten riesige Tanker an und wurden dann mit dem „schwarzen Gold“ vollgepumpt.

Normalerweise dauerte ein Golfdurchlauf in diesen Jahren etwa 14 Tage. Eine reine Golfreise war nach rund zwei Monaten beendet. Auf der Hinfahrt war vor allem in Westeuropa ein sehr großes Ladungsangebot für die Golfstaaten vorhanden, sodass die Schiffe bis zum Rand vollgestaut wurden. Auf der Rückreise gab es hingegen außer Leercontainern nichts zu transportieren.

Da sich dieses Fahrtregime so nicht rechnete, versuchte die Reederei natürlich Ladung in anderen Häfen zu beschaffen. Das führte dazu, dass 1982 im Herbst ein Liniendienst Golf-Indien ins Leben gerufen wurde. Nach den Golfhäfen ging es dann in den Urwald nach Chalna/Bangladesh, um anschließend die ganze indische Küste abzufahren. Die Reisedauer stieg dadurch von 60 auf 130 Tage.

Die Bedingungen der Seeschifffahrt in den achtziger Jahren im Persischen Golf waren von kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Iran und Irak geprägt. Speziell die nautischen Bedingungen für das Befahren dieser Gewässers änderten sich ständig.

So gab es seitens der Reederei in Rostock 1983 für eine gewisse Zeit ein Nachtfahrverbot. Im Golf sollten von iranischer Seite Treibminen ausgebracht worden sein, um die internationale Seeschifffahrt zu gefährden. Man wollte damit wahrscheinlich die Warenströme und vor allem den Nachschub an Kriegsgerät für den Irak, der über Kuwait lief, unterbinden. Nachts wurde deshalb geankert und tags mit verstärktem Ausguck gefahren.

1984 kehrte sich die Situation um. In jenem Jahr griffen irakische Flugzeuge in einem Vergeltungsschlag Khark Island, das Hauptterminal Irans für den Ölexport, an und zerstörten es. Von da an richteten sich Attacken iranischer Kampfbomber auch gegen die zivile Schifffahrt. Ich habe angegriffene Schiffe in der Werft in Dubai gesehen. Die eingeschlagenen Raketen hatten verheerende Schäden angerichtet. Meist wurde auf die Steuerbordkammer unter der Brücke gezielt. Dort wohnt in der Regel der Kapitän. Die Einschüsse wurden auch quer im Bereich der Rettungsboote platziert, wo sie das Schiff durchschlugen und auf der anderen Seite wieder austraten.

Von diesem Zeitpunkt an herrschte ein Tagfahrverbot. Wir schlichen nachts über das Wasser und legten uns tagsüber in die Nähe einer Bohrinself. Es war bekannt geworden, dass die Sensoren der Raketensucher auch auf Wärme und Schall reagieren. Von einer Bohrinself wird von beiden mehr emittiert als vom Schiff, so die Annahme. Es kam daher immer wieder vor, dass wir von Kampfflugzeugen im Tiefflug überflogen wurden.

In der Golfahrt waren die Seeleute ja so einiges gewohnt, aber auf dieser Reise sollte es knüppeldick kommen. Von *Das Island* ging unsere Fahrt über Dubai, Abu Dhabi, Dammam nach Kuwait, unserem letzten Löschhafen, der am 9. August erreicht wurde.

Bereits in *Das Island* tauchten im Fernsehen und auch in den Nachrichtensendungen der Deutschen Welle Meldungen auf, wonach zivile Schiffe im Roten Meer von Minen beschädigt worden seien. Am 2. August 1984, wir lagen in Abu Dhabi, schlug eine Meldung wie eine Bombe bei uns ein. Das DSR-Schiff GEORG SCHUMANN war kurz nach dem Auslaufen aus dem äthiopischen Hafen Assab von einer Mine schwer beschädigt worden und trieb völlig manövrierunfähig im Roten Meer. Da wir in ein paar Tagen selber durch dieses vielbefahrene Gewässer mussten, konnte uns das gleiche Schicksal treffen.

Täglich kamen jetzt Meldungen über Minentreffer.

Am 15. August wurde die Straße von Hormus passiert. Die Reederei hatte uns mitgeteilt, dass wir in Larnaca/Zypern noch Leercontainer für Bremen laden sollten. Außerdem kam ein Rundschreiben für alle Schiffe, die das Rote Meer passieren mussten. Darin

wurde den Schiffen lediglich empfohlen, doch im Konvoi durch das Krisengebiet zu fahren. Kurz vor Bab al Mandab berief der Kapitän noch eine Bordversammlung ein. Er erklärte uns seine Strategie und ordnete an, dass die Kammertüren nachts auf Sperrhaken bleiben sollten, um im Fall einer Detonation Rettungsmaßnahmen nicht durch verzogene Türen zu behindern. Außerdem sollte mit Bekleidung geschlafen werden und die Rettungsanzüge hätten bereit zu liegen.

Es war inzwischen durchgesickert, dass diese Minen wahrscheinlich mit hydro-magnetischen Auslösern ausgerüstet sein könnten. Das Schiff fährt über diese Stelle, an der die Mine versenkt wurde und aktiviert mit seinem Magnetfeld den Auslöser. Die Mine treibt danach auf und explodiert am hinteren Bereich des darüber fahrenden Schiffes.

Der Kapitän legte aufgrund dieser Kenntnis einen unmöglichen Zickzackkurs durch das Rote Meer fest, jede Wassertiefe kleiner als dreißig Meter strikt meidend. Außerdem sollte mit maximaler Geschwindigkeit gefahren werden.

Dazu wurden bereits in Kuwait die Slowdüsen oder Teillastdüsen, die in den Zylinderköpfen der Hauptmaschine steckten, gegen die konventionellen Vollastdüsen getauscht. Mit Teillastdüsen ist bei reduzierter Fahrt, so wie sie bei der DSR wegen der chronischen Treibstoffknappheit ständig praktiziert wurde, eine bessere Verbrennung des Schweröls zu erreichen. Eine volle Leistungsabgabe des Motors war mit ihnen aber nicht möglich.

Am 19. August fuhr die NEUBRANDENBURG in das Rote Meer ein. Später habe ich gelesen, dass zu diesem Zeitpunkt bereits 18 Schiffe der verschiedensten Nationen Opfer dieses heimtückischen Angriffs auf die internationale Schifffahrt geworden waren. Diese Ausmaße kannten wir damals aber nicht.

Besonders gefährdet war das Maschinenpersonal. Zur Wache brachten die Wachgänger deshalb ihren Rettungsanzug mit in den Maschinenkontrollraum. Als 2. Technischer Offizier hatte ich die 0-4-Wache abzusichern. Der mir zugeteilte Maschinenassistent und ich beschränkten die Kontrollrunden im Maschinenraum auf ein Minimum, um uns nicht über Gebühr zu gefährden. Ansonsten hielten wir uns im Maschinenkontrollraum auf, weil er sich nicht so weit unter der Wasserlinie befand.

Drei Tage später wurde nachmittags der Golf von Suez erreicht. Hier war die US-Navy bereits dabei, mit großflächigem Gerät nach Minen zu suchen. Es war für uns alles gut gegangen. Unser Kapitän hatte in guter seemännischer Manier alles richtig gemacht, was zu dem Zeitpunkt aufgrund der spärlichen Informationen durch ihn schwierig zu entscheiden war.

Am 22. August wurde auf der Heimreise der Suez-Kanal passiert und einen Tag später Larnaca erreicht. Über diesen Hafen hat die DSR ihren ganzen Containerverkehr für das östliche Mittelmeer abgewickelt. Hier kamen die schon angesprochenen Leercontainer an Bord. Die Besatzung versorgte sich beim KEO-Schiffshändler individuell mit schwerem zypriotischen Wein für zu Hause. Um Mitternacht verließ das Schiff diesen Hafen und es ging in Richtung Heimat.

Am 1. September erfolgte das Löschen der leeren „Kisten“ in Bremen und zwei Tage später wurden die Leinen im Heimathafen Rostock festgemacht.

Die Verursacher für diesen ernsthaften Eingriff in die internationale Schifffahrt sind nie gefasst worden. Es gab zwar Bekennterschreiben und Schuldzuweisungen, aber bewiesen werden konnte nichts.

Ich stieg nach der Reise in Rostock sofort ab, um die Werfterprobungsphase, die inzwischen anlag, auf meinem Stammschiff SUHL mitzumachen.

Am 30. September 1984 begann mit diesem Schiff eine 122 Tage dauernde Golf-Indien-Reise, auf der die neue Kraftstoff/Wasseremulsionsanlage auf Herz und Nieren getestet wurde.

Erdbeben, Madenwürmer und Maos Tod

Als die Reise begann, wussten wir noch nicht, dass es die Art von Reise werden sollte, von der man später sagen würde: „Weißt du noch ...?“

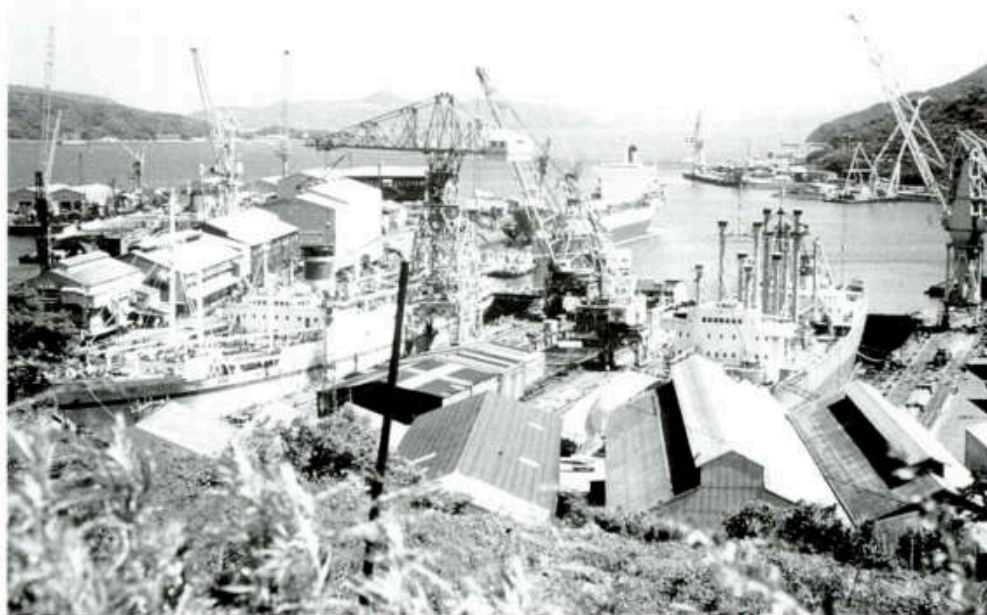
Die Reise von MS SCHWERIN (1) begann im Februar 1976. Von Rostock aus versiegelten wir nach Falkenberg (Schweden), wo wir am Abend des 23. Februar festmachten. Empfangen wurden wir von einer großen Menge Schaulustiger in Hunderten von Autos, was uns dann auch einen Artikel in der Ortszeitung „Hallands Nyheter“ auf Seite 1 einbrachte. Nachdem wir Milchpulver für Saigon geladen hatten, ging es nach einem Zwischenstopp in Rostock über Hamburg und Rotterdam nach Fernost. Neben der Stammbesatzung zählten zwölf Lehrlinge einschließlich Lehrbootsmann sowie ein Schmetterlinge sammelnder Passagier zur Besatzung des Schiffes. Der erste Löschhafen war Port Klang. Weiter ging es dann in Richtung Saigon. An Backbord lag, wunderbar anzusehen, Singapore, als wir uns plötzlich rasend nach steuerbord drehen und immer im Kreis fuhren. Rund drei Kabel (etwa 540 m) entfernt war ein Leuchtturm, der beängstigend näher kam, von



„Auf Kammer“, Wolfgang König, einer der Autoren

den Felsen unter Wasser ganz zu schweigen. Eine Sicherung der Rudermaschinenanlage war durchgebrannt. Der Schaden konnte im letzten Moment behoben werden. Wir mussten allerdings annähernd acht Stunden bis kurz vor Mitternacht mit dem achteren Notruder per Hand weiterfahren. Per Walkie Talkie kamen die Kommandos von der Brücke zum mit vier Mann besetzten Ruder. Da diese Art des Rudergehens sehr anstrengend war, wechselte sich die gesamte Decksgang aller 30 Minuten ab. Bis Saigon verlief die Reise ohne weitere Vorkommnisse. Vor dem Mekong-Delta legten wir uns auf Reede. Wie dort üblich, kamen bewaffnete Soldaten an Bord. Nach einigen Tagen war „mein“ Soldat der Meinung, er müsse mir etwas Gutes tun und schenkte mir eine Kalaschnikow, zwei Magazine und mehrere Hände voller Patronen. Was tun? Ich zum „Alten“, um das Geschenk abzugeben. Er stand kurz vor einem Herzinfarkt. Später hörten wir, dass es viel Mühe gekostet hat, die Vietnamesen davon zu überzeugen, dass wir diese „Geschenke“ nicht annehmen durften. Dann ging es nach Saigon, mit einer Revierfahrt, die man nie vergisst. Als einem der ersten DSR-Schiffe nach Kriegsende in Vietnam wurde der Besatzung seitens der vietnamesischen Behörden der Aufenthalt in der Stadt so angenehm wie möglich gestaltet. Für unsere Besatzung sehr ungewöhnlich war allerdings die Tatsache, dass die schweren Umschlagsarbeiten im Hafen und auf dem Schiff von Frauen erledigt wurden. Das seien ehemalige Prostituierte, die sich bewähren mussten, erklärten uns die Funktionäre. Nach zügigem Löschen der für Saigon bestimmten Ladung ging es nach Heugnam (Korea), einem Hafen

den man lieber ganz schnell abhakt. Von dort aus führte die Reise nach Dairen in China. Aber es sollte anders kommen. Während der Überfahrt gab es plötzlich einen lauten Knall und an einer Hauptmaschine flog ein großes Stück heraus. Dann die überraschende Mitteilung, wir gehen nach Japan in die Werft, nach Sasebo, einem Hafen mit Werft nördlich von Nagasaki. Allgemeine Freude, denn Japan war nicht eingeplant. Am 13. Mai erreichten wir Sasebo. MS SCHWERIN (1) war das erste kommunistische Schiff in diesen Gefilden galt



MS SCHWERIN im Dock der Werft von Sasebo

doch der Hafen als Stützpunkt der US-Navy während ihres Vietnameinsatzes. Was uns erstaunte, war die schnelle, perfekte und gut organisierte Arbeit der Japaner. Wir waren noch nicht ganz fest, als schon die verschiedensten Arbeitsgruppen an Bord kamen. Während die Hauptmaschine sowie viele andere Dinge, die erst in der nächsten Wertzeit repariert werden sollten, erledigt wurden, hatten wir die Möglichkeit, viele Sehenswürdigkeiten zu besuchen. So zum Beispiel den Friedenspark, das Atombomben-Museum in Nagasaki und vieles mehr. Die fachlich gute Arbeit der Werft sowie die freundliche Bevölkerung trugen wesentlich zum positiven Stimmungsbild unter der Besatzung bei. Leider verließen wir schon nach zwölf Tagen am 25. Mai Japan und versegelten nach Dairen und Hsinking (China). Als auf dem Radargerät die Reede von Dairen sichtbar wurde, der nächste Schock! Die Reede war rappellvoll und es begann eine Wartezeit von drei Wochen. Nach etwa einem Mo-



Rostocker Greif im Friedenspark

nat versiegelten wir dann nach Hsinkang und hier das gleiche Procedere wie in Dairen: Reedeliegezeit. Und jetzt kam alles knüppeldick. In Rotterdam wurden zu Versuchszwecken Pferdedecken im Rohzustand in Kühlluken verladen. Dieser Versuch ging scheinbar gründlich daneben, denn die Felle fingen langsam an zu faulen. Bereits als wir in Hsinkang ankamen, waren die Kühlluken mit Maden, Fliegen und Raupen und anderem Getier befallen. Der Gestank an Deck war unerträglich. In die Luken konnte man nur mit vollständig angelegter Schutzkleidung und mit Sauerstoffgerät. Die Chinesen wollten uns ausgasen und wir sollten alle von Bord. Das wollte natürlich die Reederei nicht. Also sollte es nach Japan zum Ausgasen gehen, aber die wollten uns nicht. Dann sollte es nach Hongkong gehen, die wollten uns aber auch nicht. Mittlerweile lehnte uns jeder Hafen in Fernost ab. Am 27. Juli dann die Entscheidung, wir gasen auf Reede aus. Ein paar gehen auf die MAX REICHPIETSCH, neun Mann gehen Wache und der Rest geht ins Hotel nach Peking.

Am 28. Juli morgens gegen 3 Uhr erzitterte das Schiff als ob es auseinanderbrechen wollte. Einige von uns fielen aus ihren Kojen. Ein „Black out“ folgte. Der erste Gedanke war, uns hat ein Schiff gerammt. Es war jedoch ein schweres Erdbeben. Das Beben erreichte laut Richter-Skala die Stärke von 8,3. Es war das schwerste seit Skopie 1964. Unser Wachmatrose, der sich gerade auf seiner Runde befand, wollte gesehen haben, wie sich an Deck fest gelaschte Bleiplatten bewegten. Glücklicherweise hielt der Anker. Bedrohlich wurde die Situation allerdings durch andere, plötzlich treibende Schiffe. Gegen 7 Uhr und 18.50 Uhr gab es noch weitere kleine leichtere Beben. Am 29. Juli haben wir dann das ganze Ausmaß erfahren. In Peking stürzte eine große Anzahl von Häusern ein, viele Menschen gerieten in Panik. Das Hotel, in dem wir wohnen sollten, war eingestürzt und es gab viele Tote. Uns hatte nur ein kaputter Schlepper gerettet, der die Besatzung eigentlich an Land bringen sollte, aber nicht kam.

Langsam wurde alles knapp, Salz, Ketchup, Seife, Zahnpasta, einfach alles. Ab dem 3. August wurde das Trinkwasser rationiert. Um 7 Uhr, 11.30 Uhr und 19 Uhr gab es pro Kopf einen Becher Trinkwasser. Es sollte nur noch für acht Tage reichen.

Da der Hafen Hsinkang nicht in der Lage war, Schiffe abzufertigen, wurden alle Schiffe auf andere Häfen verteilt. Die Hafenanlagen waren größtenteils zerstört, sodass jeglicher Umschlagbetrieb unmöglich war. Die für sechs Monate ausgerichtete Proviantierung schmolz dahin wie Schnee in der Sonne. Zum Abendbrot gab es noch Brot, Speck und Zwiebeln. Nach endlosem Rätselraten, wie es weitergehen sollte, versiegelten wir am 14. August nach Tsingtao, einer ehemaligen deutschen Kolonie (1903 bis 1918). Endlich kam am 19. August ein Schlepper und brachte uns Proviant. Aufgrund der schlechten Versorgungslage wurde festgelegt, dass die Lehrlinge und der Passagier nach Hause fliegen sollten. Nun ging das große Abstauben los. Seife, Haarwäsche, Waschpulver standen hoch im Kurs. Unsere Leute flogen nach Peking, anschließend über Moskau nach Schönefeld. Es wurde richtig leer auf dem Schiff. Die Zeit bis zum Ausgasen verbrachten wir mit viel Landgang. Die Botschaft hatte erreicht, dass wir uns frei bewegen konnten. In Tsingtao waren wir seit vielen Jahren die ersten Ausländer und wurden wie Exoten bestaunt. Gingen wir in den Seemannsclub warteten draußen 30 bis 40 Chinesen und gingen wir abends wieder zurück, standen genau noch so viele dort. Am Sonntag, dem 29. August war es dann endlich soweit. Wir wurden ausgegast. Gegen 19 Uhr holte ein Schlepper die Besatzung bis auf die Wachen ab, und wir fuhren an Land in ein Hotel. Die freien Tage nutzten wir zuallererst für ein richtiges Bad. Außerdem machten wir einige Ausflüge in die Umgebung. Am 3. September konnten wir wieder auf unser Schiff zurück und liefen einen Tag später in Tsingtao ein. Das Löschen konnte jetzt so ganz l a a a n g s a m beginnen.

Am 9. September kam die nächste Hiobsbotschaft. Am Morgen verstarb Mao Zedong. Wir machten uns auf eine sehr lange Wartezeit gefasst. Aber die Löscharbeiten gestalteten sich

zu unser aller Verwunderung äußerst zügig. Was konnte der SCHWERIN (1) auf dieser Reise eigentlich noch alles widerfahren. Am 11. September liefen wir aus Tsingtao aus und versegelten nach Singapore, wo wir am 19. September gegen 17 Uhr auf Reede vor Anker gingen. Was für ein Kontrast. Nach 109 Tagen China nun diese herrliche glänzende Stadt. Hier trafen zwei Welten aufeinander.

Nach zwei viel zu kurzen Tagen versegelten wir dann nach Belawan (Sumatra). Belawan ist ein Flusshafen und mehr als drei Schiffe passen nicht an die Pier. Er war ein heißes Pflaster.



Der 4. NO und der Funker wurden mit Messern angefallen und den Storekeeper mussten wir mit Knüppeln freikämpfen. Von Belawan ging es dann nach drei Tagen weiter nach Penang (Malaysia). Hier wurde der Dampfer bis zum Rand abgeladen. Am 3. Oktober ging es über den Indischen Ozean, Golf von Aden, Rotes Meer, Suez-Kanal in Richtung Heimat.

Am 15. Oktober erreichte uns dann die schockierende Nachricht vom Untergang der BÖHLEN. Als am 17. Oktober die Namen der Überlebenden und der Toten bekannt gegeben wurden, war die Stimmung an Bord ziemlich bedrückt. Auch uns hatte dann die Biscaya fest im Griff und wir mussten uns am 24. Oktober in die Corcubian Bucht (Finistère) verholen.

Am Ende der Reise kam ein erneutes Problem auf uns zu – Ratten! In Saigon hatten wir uns nicht nur riesengroße Kakerlaken an Bord geholt, sondern auch Massen an Ratten. Sie saßen in der Messe während der Mahlzeiten und rannten auch tagsüber durch die Gänge. Wenn ich in die Kammer ging, wurde zuerst das Licht angeschaltet und mit dem Kojenvorhang Krach gemacht. Geschlafen hat man stets nur sehr unruhig. Für unsere Stewardessen war es besonders schlimm. Mit größter Anstrengung und mit vielen Mühen gelang es uns, wenigstens deren Kammern dicht zu bekommen.

Am 28. Oktober erreichten wir Antwerpen. Am 4. November kamen wir endlich in Rostock an. Die Einklarierung wurde gleich auf Reede gemacht. Als wir dann am Liegeplatz 44 festmachten, begrüßte uns das DSR-Blasorchester. An Bord gratulierte uns Direktor Harry Wenzel, teilte Blumen und Präsente aus.

Anschließend ging es sofort in die an der Pier bereitstehenden Busse – und ab nach Hause. Eine Reise von 258 Tagen lag hinter uns, von der man später sagen wird aber das habe ich ja bereits erwähnt.

Der Traum vom Seemann

Unser Mann gehörte zu den Menschen, die ihr Hobby zu ihrem Beruf gemacht hatten. Seine Arbeit machte ihm Spaß. Er hatte Glück und Erfolg.

Das Mädchen aus der Jugendzeit war seine Frau geworden und er liebte sie von ganzem Herzen. Die Beiden bekamen zwei gesunde Kinder. Das erste war Bettina, die dann von aller Welt „Tinchen“ genannt wurde. Das zweite war ein Junge, ein Stefan mit „f“. Es war ein wunschgemäßes Pärchen. Alle zusammen wohnten in einem Haus mit Garten. Die wenige Freizeit, aber die ganzen Ferien, konnten sie auf einem Boot verbringen, das „Monpti“ hieß. Der Name war das Kürzel von „mon petit“, wie jeder weiß und so war es auch. Es war sein Kleines. Zwar groß genug, dass jeder auf ihm seine gemütliche Koje hatte, es war eben die kleinste Ausgabe eines großen Traumes, den wohl jeder Mensch in einem versteckten Winkel seines Kopfes hat.

In den Ferien hatten sie Wasser um sich herum und Schilf und Wald und Ruhe. Die richtige Umgebung, um wieder neu aufzutanken. Der große Traum, den er da in seinem Kopf hatte, machte dabei keine Schwierigkeiten. Er war davon überzeugt, dass er sich wohl nie erfüllen würde. Er wusste nicht einmal, wie lange er ihn schon mit sich herum trug. Es muss noch in seiner Kinderzeit gewesen sein, als er im Kino die Bilder von einer Fahrt um das „Blaue Band“ gesehen hatte. Das große Schiff war vor dem Hafen von New York, es gab von überall mächtiges Sirenengeheul und Feuerlöschboote kamen und begrüßten es mit ihren riesigen Wasserfontänen als Sieger der Wettfahrt über den großen Ozean.

Dieses riesige Meer, das da zwischen den Kontinenten lag, geisterte wie eine Fata Morgana durch seine Träume. Als er älter geworden war, versank der Traum langsam in den hintersten Winkel seines Gedächtnisses. Fehlte später die Gelegenheit? War es der Krieg? Waren die Küsten des Landes zu weit entfernt? Aus dem großen Traum ist dann später, irgendwann, die „Monpti“ geworden, Vorderkajüte, Plicht, Achterkajüte und hinten an den Davits hing noch ein Opti quer. Die Ferien auf ihr machten ihn glücklich und er vermisste nichts.

In dieser Zeit war es, dass Wolfgang Luderer unserem Mann die Rolle eines Kapitäns anbot. Es sollte eine neunteilige Serie werden. Wie er später hörte, hatte sich die Deutsche Seereederei mit dieser Idee an den Fernsehfunke gewandt. Sie brachten ihre originalen Logbücher mit nach Berlin. In denen waren die Erlebnisse und Geschichten dokumentiert, die ihre Schiffe in aller Welt gemacht hatten. Der Stoff war so ergiebig, dass die freie Mitarbeiterin des Fernsehens Eva Stein den Auftrag bekam, daraus Drehbücher zu schreiben.

Von Seiten der Seereederei wurde der Kapitän Gerd Peters beauftragt, die fachliche Richtigkeit der Drehbücher beratend zu prüfen. Das war alles geschehen und nun lagen sie vor. Sie waren so gut, weil sie vom wirklichen Leben diktiert waren. Unser Mann las sie gespannt. Es war geplant, alle seegehenden Aufnahmen der neun Teile auf einem Schiff zu drehen, dass den Atlantik auf seiner Fahrt nach Havanna überquert. Für die Hin- und Rückreise standen jeweils dreizehn und ein halber Tag zur Verfügung. Das war eine kurze Zeit. Eine weitere Schwierigkeit erwuchs der Crew dadurch, dass es nicht genug Platz für so viele Gäste auf einem Frachter gab. Ein Frachter musste es aber sein, das verlangten die Geschichten. So wurde als erstes überlegt, welche Doppelfunktionen jeder Mitarbeiter übernehmen konnte. Für die Darsteller war die Kostümfrage zu regeln. Hat sonst ein Garderobier die letzte Verantwortung dafür, ob in der jeweiligen Szene das richtige Kostüm in seinem jeweiligen Zustand verwendet wird, sollte jetzt jeder Darsteller die gesamte Garderobe und Dienstkleidung, die für einen Seemann der Deutschen Seereederei festgelegt ist, in seine Kajüte bekommen. Für die richtigen Anschlüsse hatte man zum ersten Mal selbst zu sorgen. Da durften keine

Fehler passieren, sonst wären ganze Szenen verdorben worden, die bei der Kürze der Zeit und der einmaligen Möglichkeiten auf dem fahrenden Schiff nicht wieder gut zu machen waren. Es kam also auf peinlichste Genauigkeit der dementsprechenden Eintragungen und Notizen in den Drehbüchern an.

Als Schiff wurde ein ehemaliger Truppentransporter der französischen Kriegsmarine ausgesucht. Er war eigentlich als Ausbildungsschiff für angehende Seeleute und Nautiker von der Deutschen Seereederei gekauft worden, hatte die Möglichkeiten eines Frachtschiffes mit den entsprechenden Deckaufbauten und auf ihm waren auch die nötigen Unterbringungsmöglichkeiten für die Crew vorhanden. Das Schiff war zwar nicht mehr das neueste Modell, aber es war intakt und sicher.

Der Plan nahm immer mehr Gestalt an. Unser Mann wollte noch nicht daran glauben, dass sein großer Traum Wirklichkeit werden könnte. Noch waren nicht alle Rollen besetzt. Wolfgang Luderer suchte, prüfte noch im ganzen Land geeignete Kandidaten. Hinzu kam der Unterschied zu anderen Produktionen. Mochte ein Film seine Wochen oder gar Monate dauern, man konnte doch nach jedem Drehtag wieder nach Hause oder bei Außenaufnahmen seine privaten Angelegenheiten telefonisch klären. Wie aber war das auf einem fahrenden Schiff auf dem Atlantik?

Auch gab es Rollen, die nur wenige Szenen hatten, aber ihre Darsteller mussten ja trotzdem zur Verfügung stehen, also die ganze Zeit auf dem Schiff bleiben. Die täglichen Drehpläne mussten auch hier nach der Wetterlage, nach der wechselnden Situation gemacht werden, denn die notwendigen Arbeiten der Besatzung an Deck, die Ausbildung der angehenden Nautiker, sollten nicht behindert werden. So saß man abends zusammen, um die Aufgaben für den nächsten Tag gemeinsam abzusprechen.

Darüber hinaus gab es auch persönliche Probleme. Unser Mann konnte zum Beispiel bei der Einschulung seines Sohnes Stefan oder am Geburtstag der Tochter nicht anwesend sein.

Diese beiden Tage mögen nicht von allgemeinem Interesse sein, aber für ihn waren sie sehr wichtig. Er hatte große Bedenken. Seine Frau riet ihm trotzdem zur Reise.

War sein großer und geheimer Traum von ihr doch nicht so unbemerkt geblieben? Man kann sich leicht vorstellen, dass es ähnliche familiäre Probleme auch bei anderen Kollegen gab. Da war für jeden einiges zu bedenken und zu entscheiden und der Termin der Reise rückte immer näher. Wie lange waren die allgemeinen Wetterbedingungen noch zu vertreten? Welche Jahreszeit war überhaupt am günstigsten? Da hatte Peter Krause, ein wunderbarer Kameramann, ein Wörtchen mitzureden, denn er und seine Assistenten sollten das Ganze ins Bild setzen. Die Logistik musste alle anfallenden Situationen der einzelnen Sparten, wie Maske, Ton, Garderobe, Bühnenhandwerk, Beleuchtung, bedenken, auch eventuelle Ersatzmöglichkeiten in Betracht ziehen und dabei nicht vergessen, dass man nicht soviel Platz hatte, wie man es sonst gewohnt war.

Schließlich hatte Wolfgang Luderer alle Rollen besetzt. Nur die Frage der Regieassistenten war noch nicht geklärt. Der Regisseur wollte seine Frau dafür haben. Ein verständlicher Wunsch, weil er schon mehrmals mit dieser Aufteilung gut zusammen gearbeitet hatte. Luderer war zwar ein erfahrener und sehr guter Regisseur, aber für diese Riesenbelastung musste er unbedingt Unterstützung haben. Es gab angeblich irgendeine Schwierigkeit mit dem Pass. Schließlich wurde entschieden, dass man den Reisettermin wegen dieser Frage nicht verschieben könne, dass man aber die Regieassistentin mit dem Flugzeug nach Havanna einfliegen werde. Bis dahin war die erste Hälfte der Fahrt schon vorbei.

Eine Klasse der Seefahrtsschule Wustrow musste mit ihren Schülern zu Hause bleiben, weil wir ihre Plätze brauchten. Alle Utensilien einer Filmproduktion mit den möglichen Ersatzteilen waren schon verladen. Am 4. August kam um acht Uhr der Zoll an Bord. Vor dem Schiff bezog eine Wache ihren Platz. Jeder Fremde musste jetzt von Bord. Wir waren ausklariert.

Kapitän Schröder bat unseren Mann zu sich auf die Brücke. So konnte er alle Befehle des Ablegemanövers selbst verfolgen. Das Schiff war für die große Reise schon vollgetankt worden. Die Bugsierer waren da, die es aus dem Hafen bringen sollten. Die Flagge rot-weiß wurde gesetzt und zeigte an, dass der Lotse jetzt auf der Brücke war. Für ihn war der obligatorische Kaffee und Imbiss gedeckt. Unter seiner Leitung bewegte sich das Schiff aus dem Hafen, an dem Leuchfeuer auf der Mole vorbei. Dort standen einige Angehörige und winkten zum Abschied. Dann ging es auf dem ausgetonnten Zwangsweg hinaus auf die Reede. Auf der Reede angekommen, hatte der Lotse seine Aufgabe erfüllt und verließ das Schiff. Zur Überraschung unseres Mannes wurde der Anker geworfen. Jetzt wurde der Kompass kompensiert, die Funk- und Peilanlage justiert, ein Manöver mit Rettungsbooten durchgeführt. Endlich begann die Reise über das große Wasser nach Kuba.

Wir waren noch nicht lange unterwegs, liefen an der dänischen Ostküste nordwärts, als die Rede davon war, dass wir den Hafen von Aalborg anlaufen müssten. Irgendein „Jockel“ hätte Havarie. Hein Schröder, der Kapitän klärte unseren Mann auf, dass ein „Jockel“ eine Hilfsmaschine ist, die ein Stromaggregat antreiben muss, damit das Schiff auch im Notfall mit elektrischem Strom versorgt werden kann. Vor einer Reise müssten beide „Jockel“ absolut funktionstüchtig sein. Was war also zu tun? Das entsprechende Ersatzteil musste in einem Magdeburger Dieselmotorenwerk per Funk bestellt, von dort eingeflogen und an Bord eingebaut werden. Die ganze Aktion wollte man in drei Tagen abgeschlossen haben. Für den größten Teil der Besatzung wäre ein Landgang in Aalborg möglich. So wurde es gemacht.

Das dänische Aalborg ist ein kleines, aber feines Städtchen, mit gepflegten Häusern. Einige waren noch aus dem Mittelalter. Ein Städtchen mit Geschichte. Man spürte in den engen Gassen die altherwürdige Tradition der ehemaligen Seefahrer, Handwerks- und Fischersleute. Besonders die Sauberkeit, die überall zu bemerken war, beeindruckte unseren Mann. Er bummelte stundenlang in dem kleinen Hafen, mit seinen Speicher- und Lagerhäusern und sah den schmucken Schiffen zu, die mit ihren etwa 8000 t hier anlegten. Sie verkehrten hauptsächlich zwischen den skandinavischen Ländern und England. Die meisten von ihnen waren augenscheinlich Familienunternehmen, die keine fremde Besatzung hatten, auf denen jedes Familienmitglied jeder Position gerecht werden konnte, alles beherrschte, was im Seemannsgewerbe verlangt wurde. Die Schiffe waren ihr zuhause. So ein Leben erschien ihm sehr verlockend.

Was ihm anfangs unglaublich erschien, wurde tatsächlich geschafft. Das Ersatzteil aus Magdeburg war eingeflogen worden, wurde eingebaut, die Reparatur mit einem Probelauf abgeschlossen. Unser Schiff konnte den Limfjord Sund am Abend des dritten Tages verlassen. Noch in der Nacht wurde die Nordspitze Dänemarks passiert. Am Morgen des neuen Tages lief unser Schiff schon im Englischen Kanal.

Auf der Fahrt erlebte unser Mann neben den Dreharbeiten den Alltag der Seeleute.

Während das Schiff mit seiner Besatzung und seiner Fracht auf das Ziel zulief, wurde an der Maschine, auf der Brücke, in der Küche rund um die Uhr gearbeitet.

Allein das morgendliche Frühstück war eine höchst opulente Angelegenheit. Es wurde von uns in der Offiziersmesse eingenommen, unterschied sich aber weder in der Qualität, noch in der Menge vom Angebot in der Mannschaftsmesse. Man konnte warm essen. Man bekam aber auch frische Brötchen aus der bordeigenen Bäckerei. Als Belag gab es Butter, Konfitüre, Honig, verschiedene Wurstsorten oder Käse. Wahlweise Kaffee, Tee, Milch, Kakao. Oft wurde außerdem noch eine Suppe gereicht. Als unser Mann einmal den Kapitän fragte, wo man das denn alles hin essen sollte, sagte der: „Ein Koch sorgt für die Stimmung im Schiff und die muss gut sein! Seeluft macht hungrig!“

An Deck wurde der Anstrich erneuert, der Rost entfernt. Das Salzwasser hatte seine Spuren

hinterlassen. Jeden Tag konnte man den Fortschritt dieser Arbeiten registrieren. Für die Mannschaft Alltagsroutine einer Reise.

Die Laderäume mussten täglich beobachtet werden. Alltagsroutine. Der Brandschutz machte seine Runden.

Arbeitstage in der Maschine, im Funkraum, auf der Brücke, bei jedem Wetter. Alltagsroutine. Auch in der Freizeit spürte man das Gleichmaß. Man empfing im Kofferradio die europäischen Sender, später die Kurzwelle oder hörte Tonbänder mit der Musik seiner Wahl. Jeder hatte in seiner Kammer Bilder aus der Heimat, von der Familie, von seinen Angehörigen, den Kindern. Ein Foto von der Freundin oder gar Braut schmückte die Wände. Nicht gleich



Foto: DDR-Fernsehen, DEFA-Hoeftmann

am ersten Tag, aber später sprach man miteinander darüber. Fast alle waren mit ihren Gedanken irgendwann zu Hause und dachten an das Wiedersehen mit ihren Lieben. Trennungszeit – Seemannslos.

Für unseren Mann war der Reiz des schier unendlichen Meeres immer wieder anziehend. Ungewohntes macht neugierig. Er konnte nach Drehschluss stundenlang auf die vorbeiziehende Wasseroberfläche starren, bis er in der Dunkelheit kaum noch die hellen Schaumkronen der Wellenkämme erkennen konnte. Mal hielt er sich am Bug auf, wo er den Fahrtwind des Schiffes spürte. Mal war er auf dem Achterdeck und blickte in das von den Schiffsschrauben aufgewühlte Heckwasser und in die Spur des Kielwassers, die das Schiff hinterließ. Was für eine gewaltige Kraft steckte in der Maschine, die dieses Schiff vorwärts trieb und dessen Kapitän er spielen sollte. Der Kontakt mit dem wirklichen Kapitän Hein Schröder hatte ihm viel geholfen.

Bei bestimmten Fragen, die sich aus den Drehbüchern ergaben, stimmte er sich gerne mit ihm ab. Es ging meistens um Formulierungen, die in den Drehbüchern sicherlich ganz korrekt notiert waren, aber in der Realität oft salopper benutzt wurden. „Du kannst zu jeder Tages- und Nachtzeit kommen, wenn du was wissen willst!“

So lautete gleich am ersten Tag seine Universaleinladung. Kapitän Schröder war ein bewährter Fahrensmann. Er kam aus der Fischfangflotte. Auf seinen Rat konnte man sich unbedingt verlassen.

Das erste schwere Wetter kam überraschend. Er erlebte es am westlichen Ende des Englischen Kanals, als sie in die Biscaya einliefen. Der Atlantik kündigte sich an. Einige Kollegen mussten mit der Seekrankheit kämpfen.

Südlich der britischen Insel konnte man zwei Segelyachten ausmachen, die wohl einen Törn zu den Azoren gemacht hatten. Sie waren jetzt in dieses schwere Wetter gekommen. Es war beunruhigend zu sehen, wenn sogar ihre Mastspitzen in den Wellentälern unseren Blicken entwandten. Mit Erleichterung sah man sie nach einer Weile mit ihrer Besatzung endlich wieder auftauchen. Der Sturm blies ganze Wolken von Gischt über sie hinweg. Die Männer im Ölzeug hatten keine Hand frei, unser gut gemeintes Winken zu erwidern.

Keiner von uns wäre in diesem Moment bereit gewesen, mit ihnen zu tauschen.

Die Wellen wurden jetzt länger und immer höher. Unser Schiff ritt sie sicher ab. Der Bug verschwand bisweilen in einer riesigen Wasserfontäne, die der Sturm über das ganze Vorschiff fegte.

Es war vielmehr die krängende Bewegung um die Längsachse der „FICHTE“, die zu schaffen machte. Stundenlang das Auf- und Abwärts auf der Steuerbord- oder Backbordseite, die einer Fahrt im Fahrstuhl gleichkam, der ohne Pause unentwegt acht Meter auf- und wieder abwärts fährt.

Nach zwei Tagen war es plötzlich vorüber. Der Sturm hatte sich über Nacht gelegt.

Eine andere Erfahrung unseres Mannes war, dass man in den nächsten Tagen keinem anderen Schiff begegnete. Bis zum Horizont schien man auf dem Meer allein zu sein. So blieb es, bis die Azoren passiert wurden. Vor Sao Miguel sah er die ersten Delfine. Sie erschienen ihm so elegant und schön.

Trotzdem wurde man aufmerksam beobachtet. Nach der Passage der Azoren besuchte uns eine Maschine der U.S. Navy. Sie überflog uns einmal von der Backbord-Seite, einmal von der Steuerbord-Seite und einmal mitschiffs. Trotzdem auf dem Atlantik keine Flagge geführt wurde, fotografierte die amerikanische Küstenwache jedes Schiff, das auf westlichem Kurs lief und registrierte es. Unsere Seeleute kannten das schon.

Jetzt konnte man spüren, dass wir in wärmere Gebiete kamen. Das Wasser schimmerte in einem fantastischen Blau. Das hing mit den Algen zusammen, die ihm eine solche Farbe gaben. Fregattvögel begleiteten uns immer öfter. Unser Mann wurde nicht müde, ihren

eleganten Flug zu beobachten. Mit einer Spannweite von gut zwei Metern segelten sie stundenlang ohne einen Flügelschlag dicht über der Wasseroberfläche.

Nach der Passage der Azoren gab es umfangreiche Dreharbeiten auf der Brücke, so dass wir Schwierigkeiten mit dem Sonnenstand bekamen, der sich natürlich schneller veränderte, als wir arbeiten konnten. Als wir deshalb die Szene unterbrechen wollten, gab Kapitän Schröder Befehl, das Schiff solange mit Kurs auf die Sonne zu halten, damit für uns etwa dieselben Lichtverhältnisse erhalten blieben, bis die Arbeit an der Szene beendet werden konnte. Das war eine große Hilfe.

Eine andere Eigentümlichkeit auf dem Atlantik war, dass man eine Wetterfront und ihre Grenzen auf dieser riesigen Fläche schon aus der Ferne erkennen konnte. Wir haben die Regenwolken dann einfach umfahren, um im sonnigen Bereich zu bleiben. Das ist einige Male geschehen.

In den tropischen Zonen konnte man Scharen von aufgeschreckten fliegenden Fischen sehen, die vor unserem Bug einige hundert Meter zur Seite flüchteten. Unser Mann hatte davon zwar schon öfter gehört, aber jetzt sah er das Schauspiel zum ersten Mal.

Die immer wärmer werdende Luft ließ ihn nachts schlecht schlafen. So ging er auf die Brücke und leistete der nächtlichen Wache Gesellschaft. Wo am Tage durch die Dreharbeiten eine gewisse Hektik und Trubel herrschten, war es jetzt beinahe still. Es wurde mit leiser Stimme gesprochen. Das Schiff zog seine Bahn durch die Dunkelheit. In dieser Nacht kündigte sich mit dem Feuer Abacco die Passage der Bahamas an. Das Licht des Leuchtturms war an Steuerbord zu sehen. Selbstverständlich wurde der Kurs während der gesamten Fahrt im Logbuch peinlich genau dokumentiert. Die entfernten Lichter an der Steuerbordseite ließen die Orte am Ufer erkennen. Man konnte auf der Seekarte ihre Namen lesen. Am kommenden Morgen sollten wir schon vor der amerikanischen Küste laufen.

Wirklich konnte man nach dem Frühstück auf dem Wasser schnelle Motorboote ausmachen. Sie hatten Schleppangeln in ihren Aufbauten stecken, die wie große Antennen aussahen. Es war gerade Wochenende und die amerikanischen Küstenbewohner machten es sich zum Vergnügen, einen Merlin oder Schwertfisch an ihre Angeln zu bekommen. Die schnellen Boote kreuzten manchmal gefährlich nahe unser Fahrwasser. Für unseren Drehstab war die Brücke jetzt gesperrt, weil während der Fahrt im Küstengewässer sehr genau navigiert werden musste. Durch ein Fernglas konnte man die Menschen auf den Straßen von Miami gut erkennen. Von der Reling sah unser Mann ein paar große Mantas und Hammerhaie im klaren Wasser. Vor dem Bug schwammen jetzt mehrere Delfine und er filmte sie mit seiner Bolex. Sie liefen bis Key West längs der amerikanischen Küste. Danach nahmen sie Kurs auf Havanna. Am nächsten Vormittag lagen sie dort auf Reede und warteten auf den Lotsen, der sie reinholen sollte.

Bevor er Stunden später das Schiff an seinen Liegeplatz bringen konnte, musste man innerhalb des Hafens einige komplizierte Manöver vollführen, um an den vielen Frachtern vorbeizukommen, die im Bereich der Piers auf ihre Entladung warteten und vor Anker lagen. Im Hafenbereich fiel auf, dass die frische Seebrise hier nicht hereinkam. Die schwüle Hitze nahm schlagartig zu. Endlich an der Pier festgemacht, wurden die Luken geöffnet und man begann sofort das Schiff zu entladen. Kapitän Schröder klärte uns auf. „Liegezeit ist teuer. Wir wollen sie so kurz wie möglich halten.“ Da wir Stückgut geladen hatten, ging das Löschen unserer Lasten nicht so zügig vonstatten. Wir blieben einige Tage im Hafen. An Bord hatte man uns belehrt, dass Kuba zu dieser Zeit gerade die Schweinepest überwunden hatte. An den Hafentoren gab es strenge Kontrollen, damit kein Fleisch ins Land gebracht wurde. Der Seemann eines anderen Schiffes wurde bei einer solchen Zollkontrolle mit einer eingewickelten Wurstschnitte erwischt und sein Kapitän musste 1000 Dollar Strafe für ihn zahlen. Wir konnten im Hafen kaum die Dreharbeiten fortsetzen. Gelegenheit, sich Havanna anzu-

sehen. Es liegt auf Hügeln über dem Atlantik. Im Zentrum steht noch immer das Regierungsgebäude des ehemaligen Diktators Batista, eine genaue Kopie des Capitols in Washington. Am liebsten hielt sich unser Mann auf dem Malecon auf, dem schönen Boulevard Havannas am Meer. Hier wehte immer ein leichter Seewind. Angler, die unter großer Zuschauerbeteiligung am Strand fischten, sorgten für spannende Unterhaltung. Überhaupt fiel ihm auf, dass die Kubaner auffallend gut gelaunt und kontaktfreudig waren. Es war ein buntes Völkergemisch aus den Nachkommen spanischer Einwanderer und afrikanischer Sklaven, aus Mestizen, Mulatten und Asiaten, aber niemals konnte unser Mann irgendwann auch nur die Spur von Rassismus oder Intoleranz unter ihnen wahrnehmen. Eine lehrreiche Erfahrung für Deutsche, die noch den Rassenwahn der Hitlerzeit erleben mussten.

Die Liegezeit gab Gelegenheit zu beeindruckenden Exkursionen. Unser Mann konnte mit kubanischen Freunden an Tauchgängen in die wunderbare Unterwasserwelt der Küstengewässer teilnehmen. Er sah das Haus, in dem der berühmte amerikanische Dichter Ernest Hemingway die letzten Jahre seines Lebens verbrachte und in dem er es später auf so tragische Weise selber beendete. Auf seinen Spuren kam er auch in die Kneipe, die noch heute den angeblich besten Mojito verkaufen soll und an deren Decke der Stuhl des Dichters hängt, damit ihn kein anderer mehr benutzen kann. Den Abschluss bildete ein Besuch des Tropicana, eines Revuetheaters mit hinreißender Musik und aufwändig kostümierten, temperamentvollen Tänzerinnen.

Als die Laderäume des Schiffes leer waren, wechselten wir nach Matanzas, um für die Rückfahrt Zucker zu laden. Wieder waren die Filmleute zum Pausieren verdammt, denn auch in diesem Hafen gab es nur wenig Gelegenheit für unsere Dreharbeiten.

Die Schiffsleitung hatte durch freundschaftliche Beziehungen einen Bus besorgt, mit dem wir nach Varadero fahren konnten. Monsieur Du Pont, der sich ein Vermögen mit Eisenbahnbau, Waffen und Chemieindustrie angehäuft hatte, ließ sich in der Vergangenheit an der schönsten Küste Kubas ein umfangreiches Anwesen bauen, das er bei seinen Aufenthalten auf der Insel bewohnte. Die verschiedenen Gebäude wurden gut erhalten und dienten jetzt den kubanischen Arbeitern als Ferienunterkunft. Das ganze Gebiet war einst gesperrt. Heute erinnert noch immer ein großes, gemauertes Tor an diese Zeit. Wenn man die Straße dorthin benutzen wollte, so wurde hier kontrolliert, ob man weiter fahren durfte. Seit der Revolution ist das Tor für alle offen.

Wir badeten einen ganzen Tag lang an den herrlichen Stränden. In den Häusern gab es eine gepflegte Restauration. Dort haben wir den berühmten kubanischen Daiquiri kennengelernt. Seine Zutaten erinnern an die Zeit des Sklavenhandels. Auf den Sklavenschiffen versuchte man die menschliche Ware mit Rum, Zucker und Zitronen am Leben zu erhalten, damit sie die lange Überfahrt von Afrika überstand. So wird bei diesem Cocktail Rum, Zucker und Zitronensaft mit zu Schnee zerstampftem Eis vermischt. Die Masse wird in einer Sektschale serviert. Es schmeckt köstlich erfrischend. Unsere Dolmetscherin riet aber zur Vorsicht, weil man in der Sonnenhitze sehr schnell von der Wirkung überrascht werden könnte. Sicher ein guter Rat, der wohl auf eigenen Erfahrungen beruhte.

Inzwischen wurden in Matanzas immer neue Zuckersäcke in langen Güterzügen an das Schiff herangefahren, von den schweißnassen Männern der kubanischen Lademannschaft in den Stauräumen des Schiffes gestapelt. Unser Mann staunte jedes Mal aufs Neue, wie die Mengen darin verschwanden, ohne dass man es deutlich bemerken konnte.

Die schwüle Hitze war schwer zu ertragen, trotzdem nach dem Kalender längst der Herbst angebrochen war. Es regnete jeden Tag etwa dreimal in kurzen, aber sehr heftigen Schauern. Doch kaum war der letzte Tropfen gefallen, schien schon wieder die Sonne und brannte alles trocken. Unangenehm war nur, dass vor jedem Regenschauer die Luken geschlossen werden mussten, damit die Laderäume trocken blieben. Ein Mann war extra dafür abgestellt,

das Wettergeschehen ständig zu beobachten. So kam es immer wieder zu zeitaufwändigen Unterbrechungen.

Auf den dicken Pollern an der Kaimauer ließen sich oft Pelikane nieder. Diese großen Vögel waren unserem Mann aus dem Berliner Tierpark natürlich wohlbekannt. Er hatte sie danach als hässlich und plump eingestuft. Hier auf Kuba sah er, was für elegante Segler sie waren, wenn sie sich mit ihrer Flügelspannweite von drei Metern ohne einen einzigen Flügelschlag in der Thermik kreisend über 1000 m in den Himmel erhoben. Oder wenn sie im Sturzflug in das Wasser eintauchten, um ihre Beute zu machen. Wahrscheinlich hatte man ihnen in Berlin die Flügel stutzen müssen, damit sie sich nicht auf und davon machen konnten. Dadurch hatte er dieses falsche Bild von ihnen bekommen. Trotzdem waren sie ihm hier jedesmal wie ein Gruß aus der Heimat erschienen, weil sie ihn an den schönen Berliner Tierpark erinnerten, wo er so manche Stunde mit seiner Familie verbracht hatte.

Das Nichtstun ging allen auf die Nerven. Matanzas war natürlich nicht vergleichbar mit Havanna. Es bot wenig Abwechslung. Die schwüle Hitze war überall gegenwärtig. Sie hatte sich längst in den Kammern ausgebreitet. Selbst in der Nacht wurde es nicht kühler. Man konnte kaum schlafen.

Er schrieb Tagebuch, musste dabei natürlich an zu Hause denken, an die Einschulung des Sohnes, an den Geburtstag der Tochter. Er hatte Grüße an die Familie für diese besonderen Tage schon auf der Hinreise, bei den Bahamas, über Funk absetzen müssen. Auch die Blumensträuße wurden von dort geordert, weil man Rügenradio von hier aus kaum erreichen konnte. Der Funker hatte ihm diesen Rat gegeben. Es soll an der Erdkrümmung liegen, wie er es uns Laien zu erklären versuchte. Heute, im Satellitenzeitalter ist das anders.

Alle von der Filmcrew warteten mit wachsender Ungeduld auf den Tag der Rückreise. Es waren noch so viele Einstellungen mit dem fahrenden Schiff zu machen. Man wollte Weih-



Zwei Kapitäne auf einem Schiff, das geht nicht gut! So sagt jedenfalls eine Spruchweisheit der Fahrensleute. Szene mit Horst Drinda (als Kapitän Karsten) und Erik S. Klein † (als „Havarie-Kapitän“ Langhans) aus der neunteiligen Serie „Zur See“. Foto: DDR-Fernsehen, DEFA-Hoefmann

nachten zu Hause sein. Kaum vorzustellen, dass man jetzt in Europa an Kälte und Schnee denken musste.

Schließlich kam die Stunde, wo die Laderäume endlich voll waren, wo die Luken für die Überfahrt geschlossen wurden, wo der Abschied von Matanzas kam.

Das Schiff nahm Kurs auf Europa. Die Arbeitstage der Rückreise waren sehr effektiv. Manches Problem der bevorstehenden Aufnahmen war in der Wartezeit von Matanzas schon vorsorglich besprochen und auch geklärt worden. Das wirkte sich positiv auf den weiteren Ablauf aus.

Was auf der Hinreise noch bestaunt wurde, die begleitenden Delfine, die fliegenden Fische, das Blau des Atlantik, das bewundernswerte Segeln der Albatrosse und Fregattvögel, die das Schiff begleiteten, wurde jetzt schon mit gemäßigttem Interesse zur Kenntnis genommen. Eine Sensation wurde noch die Begegnung mit einem Wal, der seine Fontäne auf der Backbordseite in die Luft blies. Vermutlich ein Einzelgänger, wie die Experten an Bord dieses Ereignis einschätzten. Unser Unternehmen wurde glücklicherweise vom Wetter begünstigt. Wir kamen mit der Arbeit gut voran.

Als das Schönwetterprogramm absolviert war, wurde der Himmel trüber und wir konnten ohne Zeitverlust mit den trüben und stürmischen Szenarien der Bücher beginnen. Wieder waren die Tage mit Arbeit ausgefüllt. Sie vergingen wie im Fluge. Wir bekamen kaum mit, dass die Temperaturen längst auf das europäische Normalmaß gesunken waren. Das lag zum Teil an der Kostümierung. Die geforderte Arbeitskleidung für die jetzt anfallenden Szenen war nämlich winterlich, nach Kleiderordnung der Seereederei.

Wieder vor der französischen Küste, hatte unser Mann noch ein beeindruckendes Erlebnis von der Art, wie man auf See einen Handel betreibt. Wir begegneten einem französischen Kutter, der mit seinem Fang offensichtlich seinem Heimathafen zustrebte, als unser Chieffmate vom Peildeck eine Flasche Cognac am gestreckten Arm in die Luft hielt. Der französische Kutter drehte bei und wir gingen mit der Maschine auf „Langsame Fahrt“, ließen eine Barkasse zu Wasser, die zu dem Kutter fuhr. Nach einer Verhandlung wurde die Barkasse mit drei Kisten Cognac beladen und wir übernahmen den Fang des Fischkutters. Zum nächsten Mittagessen gab es frischen Fisch für die ganze Besatzung.

Jetzt blieb uns nur noch der Seeweg durch den Englischen Kanal, der wiederum höchste Aufmerksamkeit, nicht nur wegen des aufkommenden Nebels, erforderte. Der dichte Schiffsverkehr und die querlaufenden Fährverbindungen zwischen England und dem europäischen Festland bedeuteten höchste Wachsamkeit für die Schiffsleitung auf der Brücke. Wir umfuhren Dänemark und liefen dann in der Ostsee auf Rostock zu. Fast bis zur letzten Minute wurde die Fahrt für die Aufnahmen genutzt. Sie konnten buchstäblich mit dem letzten Tag abgeschlossen werden.

Was übrig blieb, waren Szenen die in den Innenräumen des Schiffes und an Land spielten. Das waren Arbeiten für's Atelier in den Babelsberger Studios, wo die entsprechenden Dekorationen schon gebaut wurden.

Auf der Reede vor Warnemünde überwogen schon die Gedanken an die Familien, die zu Hause warteten, wo man sich auf das bevorstehende Weihnachtsfest vorbereitete. An Bord herrschte Aufbruchstimmung. Koffer wurden gepackt. Die genauen Abfahrtszeiten der Züge und Anschlüsse waren das Hauptthema in den Gesprächen. Jetzt wurde schon eher über Geschenke gesprochen.

Unser Mann hatte sich einen geheimen Traum erfüllt, der ihn sonst wohl bis ans Ende seines Lebens verfolgt hätte. Er war auf einem Handelsschiff als „Seemann“ über den Atlantik gefahren.

Aber an diesem Tag freute er sich, wie alle anderen, erst einmal auf das Wiedersehen mit seiner Familie. So fiel ihm der Abschied von seinen neuen Freunden auf dem Schiff leichter.

Eier nach Wahl

Jeder Junge träumt einmal davon, Feuerwehrmann, Pilot, Lokführer oder Kapitän zu werden. Mein Traum war es, als Matrose um die Welt zu schipperrn. Leider hatte ich mich erst nach der 8. Klasse und damit zu spät beworben. Ich sah mich auch schon jeden Morgen mit einer Brotbüchse unterm Arm im vollbesetzten stickigen Schichtbus in die Fabrik fahren. Da gab es aber dann im DDR-Fernsehen die Serie „Zur See“ und ich war sofort von meinem sächsischen Landsmann, dem Koch, begeistert und für mich stand fest, ich wollte als Smutje zur See fahren. Man hatte ja in seinem jugendlichen Leichtsinn keine Vorstellungen vom harten, aber auch fantastischen Abenteuer Seefahrt.

Für folgende Tätigkeiten an Bord werden Bewerbungen angenommen:

Decks- und Maschinenbetrieb

Voraussetzung ist der Abschluß einer Berufsausbildung in den Fachrichtungen Maschinenbau oder Metallbearbeitung bzw. Berufsausbildung mit Abitur in diesen Fachrichtungen.

Nach entsprechenden betrieblichen Weiterbildungsmaßnahmen erfolgt ein Einsatz im Decks- und Maschinenbetrieb der Handelsschiffe.

Die Entwicklungsperspektive besteht im Besuch einer Fach- bzw. Ingenieurhochschule der Seeschifffahrt zur Ausbildung als Schiffsoffizier.

Wirtschaftspersonal

- **Koch**
 - **Bäcker**
 - **Konditor** für den Einsatz als Schiffsbäcker
 - **Steward** (bei Vorhandensein einer Facharbeiterausbildung als Kellner)
 - **Stewardhelfer** (nur weiblich)
 - **Kabinenstewardess** (nur weiblich)
- weibliche und männliche Bewerber.

In der Bewerbung sind anzugeben: der jetzige Betrieb, der vorhergehende Betrieb.

In beiden Fällen mit konkreter Beschäftigungsdauer, der ausgeübten Tätigkeit, Abschluß in welchem Beruf, Angehörige der NVA bzw. Lehrlinge bewerben sich etwa 5 bis 6 Monate vor dem ehrenvollen Ausscheiden aus der NVA bzw. vor Lehrbeendigung.

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

Sprechzeiten für persönliche Rückfragen:

Dienstag und Freitag von 9 bis 11.30 und 13 bis 15.30 Uhr



Bewerbungen sind zu richten an:

VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI

Einstellungsbüro

25 Rostock Postfach 188

Neben dem Kapitän ist der wichtigste Mann an Bord, der KOCH! Ich hatte die große Ehre, der Gehilfe dieses eigentlich doch wichtigsten Mannes an Bord zu werden!

Meine erste Aufgabe in der Kombüse war das Schälen von Kartoffeln für rund 40 Mann! Wer wie ich nur backen konnte und vom Kochen keinen blassen Schimmer hatte, für den war es doch schon eine qualifizierte Aufgabe. Nach etwa drei Stunden war die Schälaktion beendet, inklusive einiger Schnittwunden und der Bemerkung von unserem „Springerkoch“ Ulli: „...das muss aber auf See viel schneller gehen!“

Ich hatte das große Glück, einen verständnisvollen Koch (Uwe Bratz) an meiner Seite zu haben, der mich in die Gepflogenheiten und Bräuche der christlichen Seefahrt einarbeitete. Denn einiges war doch ganz anders als an Land. Das ging schon mit den Ausdrücken los. Ein Eimer ist eine „Pütz“, Abfall ist „Fulbrass“, Türen sind „Schotten“, Proviantlager sind „Lasten“, Treppen sind „Niedergänge“, die Kantine ist eine „Pantry“, der Speisesaal eine „Messe“, Serviererinnen sind „Stewardessen“ „oder Miezen“ und so weiter. Das gilt auch für



Ein Bäcker auf MS WISMAR (2) bei der Arbeit

die Feiertage. So ist z.B. außer dem normalen Sonntag jeder Donnerstag „Seemannssonntag“. Das bedeutete für den Bäcker, Donnerstag und Sonntag Kuchen zu backen für die „Coffeetime“. Dienstag, Donnerstag und Sonntag war die Nacht gegen 3 Uhr für mich zu Ende. Nebenbei mussten ja auch noch Brötchen und Brot für genau 42 Besatzungsmitglieder gebacken werden.

Bei mir wurde zu jeder Coffeetime ein Wunschkuchen serviert, das heißt jeder konnte sich mal seinen Lieblingskuchen von mir backen lassen. Das kam auch sehr gut an und wurde sogleich mit 50 Mark Bordzulage pro Monat belohnt. Was dagegen gar nicht so gut ankam, war mein gebackenes Brot. Ich bin einfach nicht mit



den Verhältnissen in den Tropen klargekommen. Einmal war der Teig zu locker, einmal zu fest, einmal konnte man durch die Brote hindurchsehen, so riesige Löcher hatten sie. Erst nach unendlich vielen Testreihen, tonnenweiser Verfütterung von Ausschussbrot an Neptuns Reich und nach säckeweisem Mehlerverbrauch hatte ich dann endlich den Dreh raus. Mein Chefkoch stand während dieser Zeit kurz vor dem Kollaps. Es war ja auch schon peinlich, wenn der Koch das Brot durch die Brotschneidemaschine gejagt hatte und am Ende lagen nur Krümel in der Brotschale. Durch diesen Zwischenfall büßte ich die Bordzulage zunächst einmal wieder ein.

Der Arbeitstag des Bäckers begann in der Regel 6.30 Uhr, wenn er nicht backen musste. Da hatte auch der Koch schon das Frühstück für die Besatzung fertig. An den Tagen, wo ich backen musste, war es umgedreht und ich hatte das Frühstück für die Crew schon bereitet, wenn der Chefkoch die heiligen Hallen betrat. An Sonntagen gab es meist zum Frühstück „Eier nach Wahl“. Diese wurden dann nach persönlichen Wünschen in der Kombüse zubereitet. In der Regel war bis zur „Smoketime“ das Mittagessen auf dem Herd und wir genossen auf der Kammer ein Hafenbräu und eine „Club“. Kurz vor dem Ansturm auf die Messen ging das Essen per Fahrstuhl direkt in die Pantry und wurde dann von den „Miezen“ serviert. In den Tropen reichten wir als Nachtschicht Eis, was der Bäcker am Vorabend schon vorbereitet hatte. Meist war so gegen 13 Uhr alles abgewaschen (durch mich) und die Kombüse geschrubbt (wieder durch mich).

An Backtagen hatte ich danach frei und der Koch ging so gegen 14.30 Uhr wieder in die Kombüse Kaffee kochen für die Coffeetime und anschließend das Abendbrot vorbereiten. Ab 19 Uhr war dann die Kombüse dicht. Das heißt aber nicht, dass wir jetzt immer Feierabend hatten. Manchmal wartete auch noch ein Lotse auf der Brücke auf seine „Lotsenplatte“ und ab und zu stiegen wir in die Eislast hinab, um Eis für die Getränke zu holen. In den Tropen ein besonders wichtiger Gang. Je nachdem, wie gut das Team in der Kombüse eingespielt war, half man sich auch außerhalb seiner Arbeitszeiten beim Essen kochen und ganz besonders dann, wenn es mal wieder was zum Feiern gab wie zum Beispiel Weihnachten und Ostern.

An den Abenden, an denen gegrillt oder geräuchert wurde, konnte sich natürlich der Feierabend auch schon mal in den Sonnenaufgang verschieben. Auf einem Schiff zu arbeiten bedeutete, egal, welchen Dienstgrad man hatte, Feierabend gab es erst, wenn die Arbeit erledigt war.

Neben dem Essen kochen musste der Koch ständig den Bäcker und den Proviant im Auge behalten und notfalls beim Schiffshändler nachbestellen (natürlich den Proviant), was besonders in Antwerpen sehr beliebt war, da der Koch dort viele Werbeartikel bekam (Feuerzeuge, Kalender mit Frauen ohne was an oder so ...). Der Speiseplan war jede Woche neu zu gestalten und es war ständig aufzupassen, dass der Bäcker regelmäßig die Lasten feudelte und sauber hielt. Diese Arbeit habe ich vielleicht gehasst!

Das Gemüse, welches wir von der Schiffsversorgung bekamen, war auch nicht immer taufrisch. Ich erinnere mich „gern“ an die Zwiebeln, die etwas größer waren als Stecknadelköpfe. Das machte sich besonders gut bei Leber mit Zwiebel für über 40 Mann. Auch hinterließen sie bereits beim Laden einen sehr „fruchtig-feuchten“ Eindruck. Besonders litten aber die Unmengen Kohl, die dann auch in den Tropen aussahen, als wären sie von Malaria, Hitzschlag oder Seekrankheit befallen. Auch einem deutschen Kohl wird es bei Hitze und Schaukelei eben schnell schlecht!

Hatte sich an manchen Tagen der „Kujambel-Automat“ verabschiedet, kochten wir auch noch Tee für die Crew, welcher dann je nach Region und Jahreszeit mit Eis oder heiß serviert wurde.

Ein heikles Kapitel für jeden Seemann und speziell für den Koch war die Schaukelei. Besonders „schwer“ beeindruckt war ich von den 75-Kilo-Papier-Mehlsäcken, die uns die Schiffsversorgung lieferte. Es machte immer sehr viel „Vergnügen“, bei Seegang so einen Sack den Niedergang 'rauf zu hieven. Nach der alten Seemannsweisheit „... eine Hand für mich und eine für das Schiff“, hieß es hier „... eine Hand am Sack und eine an der Stange“.

Bis zu einem gewissen Grad Schaukelei konnte man noch ziemlich gut kochen. Das hieß, bis die Schlingerleisten auf dem Herd den Topf samt Inhalt hielten. Es gab natürlich auch Situationen, wo wegen des Seegangs improvisiert werden musste und die Mahlzeiten als Suppe verabreicht wurden.

Besonders in Erinnerung geblieben ist mir die Überfahrt von China nach Vietnam 1985 als wir mit fast leerem Schiff in einen Taifun gerieten.

Da hatte sich unser großer Kombüse-Kühlschrank über Nacht geöffnet und die für das Frühstück kühl gestellte Soljanka ausgeworfen. Soljanka war eine rote Suppe mit allen Resten aus der Kombüse und schmeckte sehr gut, wenn die Reste nicht zu alt waren. Der nun einmal in die Freiheit entlassene 50-Liter-Soljankatopf konnte bei dem Seegang (Neigung bis 37°) natürlich nichts für sich behalten. Als ich ahnungslos und noch im Halbschlaf gegen 3 Uhr die Kombüse betrat, bot sich mir ein Bild des Grauens. Ich sah ein Schlachtfeld, ein Gemetzel wie im Krieg, jeder gegen jeden. Eier gegen Wurst, Soljanka gegen Pflaumenmus, Butter gegen Bier, Milch gegen Bratensoße. Die Kombüse, ursprünglich schön in Weiß gehalten, strahlte mich in einem Gemisch aus saftigem Soljankarot, versetzt mit einem Hauch Biergelb und Pflaumenmusblau sowie Milchweiß, an. Die Schlacht musste gerade erst zu Ende gewesen sein, denn es herrschte Ruhe auf dem Kriegsschauplatz. Alle Beteiligten, auch der Soljankatopf, waren leer und erschöpft.

Jetzt das Ganze wieder einsammeln und zum Frühstück servieren, das wollte ich der Besatzung nun doch nicht zumuten. Also hieß es erst einmal aufräumen und dann weiter sehen! Ein ähnliches Malheur passierte auch auf einer anderen Reise unseren Miesen. In diesem Fall verabschiedete sich der Kühlschrank in der Pantry inklusive Wandverankerung und rund acht bis zehn Kästen Bier Inhalt. Neben dem fürchterlichen Rums gab es natürlich auch viel zu feudeln und es stank in der Pantry noch lange wie in einer Brauerei.

Auch das Kapitel Seekrankheit war unter „Wirtschafts-Fachleuten“ sehr ergiebig. Da alle, die das Essen zubereiteten, weniger an der frischen Luft arbeiteten, sondern vielmals auch in stickigen Räumen (unsere Klimaanlage in der Kombüse ging nie!), hatte man dort mehr Chancen auf Übelkeit. Fördernd waren dabei auch die Ausdünstungen aus dem Speigatt. Manch einem wurde aber auch schon schlecht, wenn der Funker die neue Wetterkarte durch die Messe trug!

Die Arbeit in der Kombüse machte mir sehr viel Spaß. Es umgaben einen ja auch ständig mehr oder weniger schöne Stewardessen, man hatte immer was zu essen und zu trinken und die Obermiese besaß den Schlüssel für alle wichtigen Räume (Transit- und Getränke-last). Als Mitglied der Kombüsencrew nahm man sowieso eine Sonderstellung an Bord ein. Ich habe jedenfalls sehr viel gelernt in der Kombüse, auch eine Vielzahl an Gerichten, die ich heute noch selber gern koche und die unser Gaumen bisher noch nicht kannte.

Danke für diese wunderschönen Monate und Jahre an Uwe, Birgit, Dalli, Regina, Lui, Stoni und die, die ich vergessen habe!

Der Haifischfang

Im Oktober 1969 befand sich das MS NIENBURG unter der Führung des legendären Kapitäns Fünning auf der Reise von Bombay nach Bhavnagar. Es war ein Tag wie ein Freund oder anders ausgedrückt: An so einem Tag werden Helden gezeugt. Es herrschte leichter Nordost-Monsun, ruhig zog das Schiff seine Bahn. Unten im „Keller“ fauchte der Sieben-Topf-Zerknallgastreibling „Emil“ rhythmisch vor sich hin. Keine Menschenhand griff in sein „Leben“ ein. Das Schiff lief im AUT 16-Betrieb. Die 04-08-Wache bereitete die Wachübergabe vor, die Ablösung und der Tagesstörn waren geweckt. Es herrschten allseits Bedingungen für einen wirklich schönen Seetag.

Als Erster erschien der „Kabelgeist“ an Deck, er grüßte zur Brücke, öffnete sein Kabelgatt und begab sich auf die Back. Er lehnte sich dann über das Schanzkleid, erstarrte und winkte mit den Armen. Großer Gott, was ist denn jetzt passiert? Haben wir einen Anker verloren? Ich beorderte einen Mann zur Back. Die Reaktion war ähnlich der des „Kabelgeistes“ und er meldete mir: „Chiefmate, wir haben einen Hai gefangen“. Ich reagierte sofort und fauchte: „Wer hat Euch erlaubt, nachts eine Angel auszubringen“. „Nein, nein, ohne Angel, der Haifisch liegt vorn am Steven“, war die Erwiderung. „So, so, am Steven ein Hai!“ Ich kam ins Grübeln. Wollen die mich auf den Arm nehmen? Im Seegebiet gab es Haifische, das war nichts Ungewöhnliches, aber ein Hai am Steven?

Unterdessen erschien der Tagestörn an Deck und begab sich zur Back, um das für mich noch Unfassbare zu betrachten. Ich war noch am Überlegen, informiere ich den Kapitän oder gehe ich der Sache erst einmal selber auf den Grund, da erschien er auch schon auf der Brücke mit der Weisung: „Chiefmate, wir haben einen Hai gefangen. Nehmen Sie ihn an Deck, ich fahre die Maschine herunter“. „Verdammt, aber ich darf doch wohl noch frühstücken?“ „Alles klar, so viel Zeit muss sein.“ In der O-Messe nervten mich die Stewardessen ebenfalls mit dem Haifisch. Ich habe nur freundlich geknurrte und so ließen sie mich in Ruhe. Nach einem guten Frühstück musste ich der Sache doch auf den Grund gehen. Die Maschine wurde bereits heruntergefahren, da hieß es nun wirklich aktiv werden.

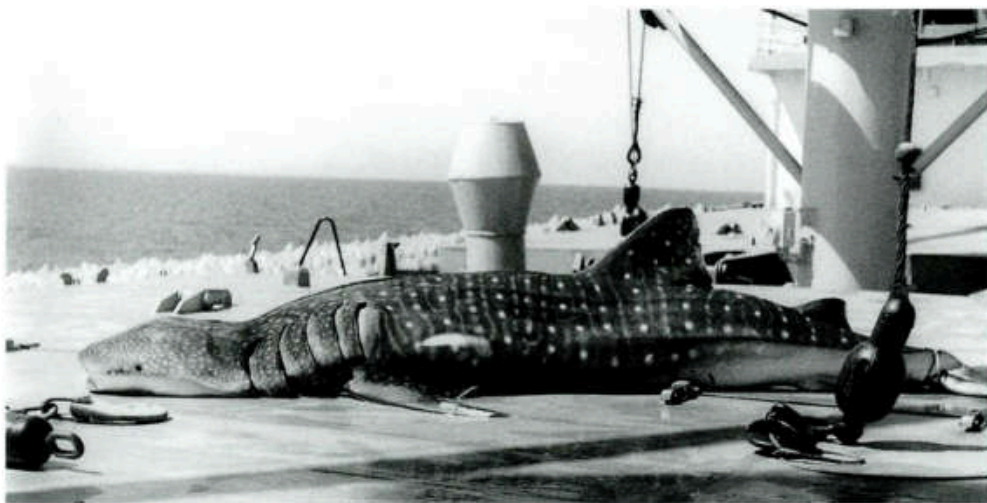


Nach allen Seiten sichernd begab ich mich an Deck, stets gegenwärtig, irgendwo ein grinsendes Gesicht zu sehen. Nichts dergleichen geschah! Der Tagestörn und die wachfreie Besatzung hatten sich auf der Back versammelt. Ohne Aufforderung wurde mir Platz gemacht. Ich beugte mich über das Schanzkleid und traute meinen Augen nicht, da hing wirklich ein prächtiger Hai am Steven. Der Kopf lag an der Backbord-Seite und der mächtige Körper an Steuerbord. Verletzungen waren nicht sichtbar. Der scharfe Steven hatte den Fisch direkt am Genick getroffen – tot.

Der Hai musste an Deck, da biss die Maus keinen Faden ab! Aber wie? Um die Schwanzflosse des Fisches musste eine Drahtschlinge gelegt werden. Leichter gesagt als getan. Ein Seemann schlug vor, den Anker zu fieren, an der Ankerkette hinabzuklettern und den Draht um die Schwanzflosse zu legen. Aus Sicherheitsgründen und wegen der geringen Erfolgsaussichten wurde dieser Vorschlag verworfen. Der „Kabelgeist“ hatte einen genügend langen 6-mm-Draht herbeigeschafft. Wir wollten versuchen, vom Vorschiff aus den Draht über die Schwanzflosse zu werfen. Der Kapitän wurde darüber informiert und gebeten, die Maschine auf VGL zu setzen, denn ich hatte die Befürchtung, dass durch den verringerten Fahrtdruck der Hai absinken könnte.

Mit Tricks, Gebrüll und Geschrei versuchte man nun, den Draht um die Schwanzflosse zu legen. Vergebens! Es wollte und wollte nicht gelingen.

„Bootsmann, Steuerbord-Rettungsboot klar machen zum Aussetzen, II. No., Eisbär und zwei Matrosen ins Boot.“ Nur so konnte es gelingen, den Draht um die Schwanzflosse zu legen. Der Kapitän bestätigte diese Entscheidung und stoppte die Maschine. Man ließ das Boot zu Wasser und mit V max. brauste der „Zweite“ zum Steuerbord-Vorschiff. Die Bootsbesatzung ergriff den ins Wasser gelassenen Heißdraht und mit einer seemännisch-artistischen Meisterleistung legte sie ihn um die Schwanzflosse des Hais. An Deck wurde der Draht steif geholt und belegt. Jetzt musste der Bordkran klargemacht, aufgetoppt und der Draht angeschlagen werden. Ein letzter prüfender Blick über das Klarlaufen des Drahtes und „Arrive“ Hiev up! Um jeden Fehlschlag auszuschließen, wurde das Boot noch in Stand-by-Position gehalten. Nun tauchte der Hai auf und hing senkrecht am Kranhaken. Es war ein stattlicher Bursche!



Zum Glück waren Deck und Luken ohne Decksladung und der Fisch wurde auf Luke III zur allgemeinen Besichtigung und zum Foto-Shooting abgelegt. Jedermann erwartete ein zähnefleischendes Haifischmaul zu sehen. Irrtum! Es war ein Plankton- und Kleintierfresser.



Unsere „Trophäenjäger“ beruhigten sich schnell. Immerhin war dieser „Fang“ schon eine kleine Sensation im seemannischen Alltag. Die Besatzung hatte den ganzen Tag ausreichend Gelegenheit, den Hai zu bewundern. Der Eine oder Andere schnitt sich ein Stück Haifischhaut heraus und der Koch säbelte sich ein mächtiges Stück Rückenflosse ab. „Das wird eine Haifischflossensuppe“, verkündete er stolz. Die Kombüse stank danach zwar penetrant nach Fisch, doch auf die Suppe warteten wir vergebens.

Last but not least – es war einmal ein anderer Tag. Die Erinnerung daran – die lebt noch heute!

Abkühlung im Golf von Suez

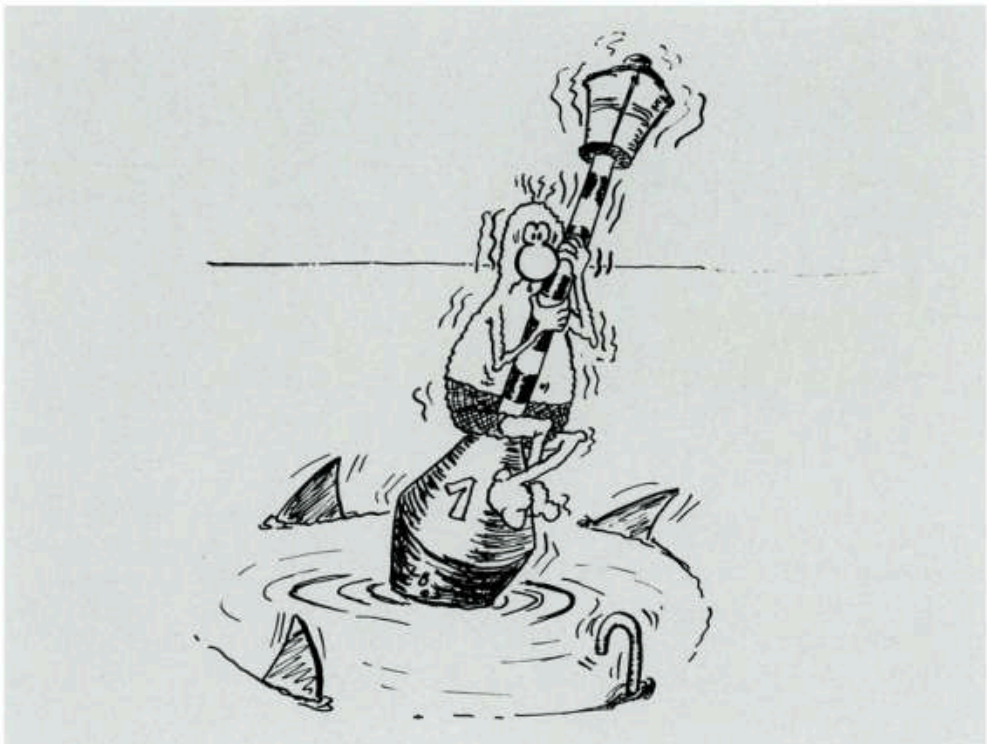
Das Typ IV-Schiff MS ERFURT lag heimkehrend von China auf der Reede von Suez und erwartete den nächsten Konvoi durch den Kanal. Es war unerträglich heiß und Klimaanlage gab es 1960 noch nicht auf unseren Schiffen.

Der Kapitän stand auf der Brücke und schaute dem bunten Treiben auf der Reede zu. Ein paar Schiffslängen weiter wurde ein Viehtransporter entladen. Dabei gingen oft Rinder über Bord, aber hier schien alles zu klappen.

Der I. Offizier kam auf die Brücke und brachte den Wunsch der Besatzung zum Ausdruck, die Zeit vor Anker mit Baden und Schwimmen auszunutzen.

Der Kapitän war recht ungehalten darüber. Ob der „Erste“ denn nicht wüsste, dass man im Hafen nicht baden dürfe und es außerdem wegen der Existenz von Haien sehr gefährlich sei!

Der Kapitän hatte sich gerade zur Ruhe begeben, als über die Bordsprechanlage im einladenden Ton Badeerlaubnis verkündet wurde. Er sauste daraufhin auf die Brücke, um den „Ersten“ noch am Mikrofon zu erwischen, der wohl nun einem „Sonnenstich“ erlegen war. Dieser aber stand ruhig, mit einem breiten Grinsen in der Nock der Brücke und zeigte auf einen im Wasser treibenden Rinderkadaver. Dessen starre Beine ragten gespenstisch aus dem Wasser. Zeitweise tauchte auch der große Schädel auf, der von einem riesigen Hai so angefressen wurde, dass das Krachen der zerbrechenden Knochen an Bord zu hören war. An Deck stand ein Häuflein Seeleute in Badehosen und mit Handtüchern in den hängenden Armen. Es war deutlich zu merken, dass es ihnen eiskalt über den Rücken lief. „Na, ist das nicht auch eine Abkühlung?“, fragte der I. Offizier.



Aus meiner Seefahrtszeit

Mein Wunsch war es schon immer, zur See zu fahren. So ging ich im April 1961 zum Institut für Hochseefischerei Rostock-Marienehe, wo ich als Kochsmaat/Bäcker gemustert wurde.

Meine erste Reise führte mich mit dem Logger ROS-105 KARL LIEBKNECHT über Norwegen und die Barentssee bis hoch nach Spitzbergen. Das wurde für mich eine durch die Seekrankheit geprägte Reise. Mit dem „seefest“ dauerte es so seine Zeit.

Ich wollte schon das Handtuch werfen. Aber dank der aufmunternden Worte durch den Koch Hans Tessner und Kapitän Störtebecker gab ich dieses Ansinnen wieder auf. Aber „alt“ wurde ich bei der Hochseefischerei nicht.

Im März 1962 wechselte ich zum VEB Deutsche Seereederei Rostock. Hier sah die Welt für mich schon ganz anders aus. Meine ersten beiden Schiffe waren die THEODOR KÖRNER (1) und die USEDOM. Im November jenes Jahres erhielt ich unter Kapitän Franz Macht auf der Westafrika-Reise meine Äquatortaufe. Danach folgte ein Wechsel auf das MS STUBBENKAMMER, wo ich zur Stammbesatzung gehörte. Wir befuhren das gesamte Mittelmeer und seine Randgebiete. In Erinnerung bleibt mir der Obersteward Paul Sachweh, der leider als einziges Besatzungsmitglied im November 1967 bei einer Kollision sein Leben lassen musste. Von ihm erhielt ich den Spitznamen „Eckl“, der mir bis heute erhalten blieb.

Der gebürtige Hallenser Paul Sachweh kannte nur ein Schiff und das war „seine“ STUBBENKAMMER. Dieses Schiff lief am 25. November 1967 gegen 3 Uhr mit 2700 Tonnen Stückgutladung über den Waalhaven von Rotterdam nach Tripoli/Libyen aus. Gegen 5 Uhr kollidierte es mit dem britischen 39.000-Tonnen-Tanker ZENATIA auf der angenäherten Position vor Hoek van Holland. Er traf die STUBBENKAMMER an der Steuerbordseite in Höhe der Luke I so schwer, dass sie sofort zu sinken begann. Rettungsboote konnten nicht mehr zu Wasser gebracht werden. Auf Anweisung des Kapitäns sprang die Besatzung vom Achterschiff aus ins Wasser. Alle Besatzungsmitglieder bis auf eines wurden vom niederländischen Lotsenschiff RIEGEL aus dem Wasser geborgen. Paul Sachweh schaffte es nicht mehr aus seiner Kammer herauszukommen und fand bei dieser Havarie den Seemannsod.

Zum Zeitpunkt dieses tragischen Ereignisses befand ich mich schon auf MS SAALE. Etwas früher, im Januar 1967, musste ich aber ebenfalls einen Seeunfall miterleben. Am 7. Januar 1967 kollidierte die SAALE mit dem britischen Tanker EDENFIELD im Englischen Kanal südlich von Beachy Head. Der Tanker rammte uns seitlich der Luke III. Wir hatten Baumwolle geladen und waren auf der Reise von Alexandria nach Esbjerg. Ich hatte meinen Plattenspieler an Bord und Freddy Quinn sang gerade „So schnell sieht ein Seemann nicht black“, als es geschah. Von der Besatzung wurde zum Glück keiner verletzt. Alle, bis auf den Kapitän, den Chief und den Funker, stiegen über das Heck auf den Tanker über. Hier wurden wir versorgt und anschließend mit einem britischen Seenotkreuzer an Land gebracht.

Das Schiff wurde zunächst geflutet, später wieder gehoben und letztendlich in die Marineverft Southampton verschleppt, wo eine provisorische Reparatur erfolgte. Anschließend ging die SAALE in die Werft nach Vlissingen.

Am 11. Juli des gleichen Jahres erlebte ich auf diesem Schiff die zweite Kollision. Diese ereignete sich in der Zandvliet-Schleuße. Wir stießen mit dem Motorschiff AYUTHIA/Dänemark zusammen. Einige Jahre später erfuhr man noch von einem dritten Seeunfall des MS SAALE im Mittelmeer, südlich der Insel Kephallinia. Am 4. Oktober 1970 kam das Schiff auf einer Untiefe fest. Angeblich hatte man diese Untiefe fälschlicher Weise aus der berichtigten Seekarte wieder ausradiert. Mir jedenfalls reichte schon das bisher Erlebte!

Aufgrund meiner Einsatzbereitschaft konnte ich im Dezember 1967 auf den „Bananenjäger“ MS THEODOR FONTANE aufsteigen. Mit dem Motorschiff ALBATROS ging es zunächst mit sechs Mann durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Antwerpen. Wegen Sturms in der Nordsee lagen wir drei Tage in Brunsbüttelkoog fest. Neben uns lag ein Küstenmotorschiff, das es bei diesem Wetter in der Nordsee stark erwischt hatte. Die Mannschaft wurde gerettet, der Kapitän jedoch verstarb im Krankenhaus. Ich dachte mir: Das kann ja wieder heiter werden! Auf der THEODOR FONTANE angekommen, freute ich mich über das gute Bordklima. Am 13. Dezember 1967 liefen wir aus. Zunächst über London nach Kanada. Weihnachten verbrachten wir in Halifax. Von dort ging es durch den Panamakanal nach Ecuador und wieder zurück bis Genua. Diese Reise fuhren wir noch für die Reederei Lauritzen/Dänemark. Anschließend wurden wir an die Reederei Salen/Schweden verchartert und die Fahrt führte uns als erstes DSR-Schiff nach Australien. Zunächst ging es vor Melbourne auf Reede. Dort kam Order für Hobart/Tasmanien. Der Empfang war sehr freundlich, insbesondere durch die seit langer Zeit ansässigen deutsch-stämmigen Bewohner. Es war ohnehin ein großes Ereignis, als das erste Schiff unter DDR-Flagge in einem australischen Hafen einlief. Nach dem Festmachen im Freihafen von Hobart und der Einklarierung entwickelte sich ein regelrechter „Leute-Auflauf“.

Für die Besatzung organisierte man eine Busausfahrt nach Port Arthur. Ich musste aber erst noch eine erneute Choleraimpfung bekommen. Mein Impfschutz war inzwischen abgelaufen. So erhielt ich auch gleich einen neuen Impfschein in toller Aufmachung, mit dem Känguru als Wappentier.

Die Fahrt ging zunächst zur ehemaligen Sträflingskolonie Port Arthur, auch Insel des Todes genannt. Hier wurden von 1830 bis 1877 mehr als 1100 Sträflinge und Soldaten begraben. Über die Tasmania-Brücke fuhren wir zurück zum Schiff. Unterwegs bekamen wir einen imposanten Eindruck von Nationalparks, zerklüfteten Bergen, sanft hügeligen Wiesen, dichten, uralten Wäldern und der reinen Luft. Unser Aufenthalt in Hobart, für mich ein tolles Erlebnis, betrug drei Tage. Die Ladung bestand aus Äpfeln und Birnen für Europa. Später hatte ich wieder Glück und durfte erneut auf der THEODOR FONTANE fahren. Mit diesem „Bananenjäger“ machte ich auch meine „Weltumsegelung“ vom 28. Juni 1971 bis 25. Januar 1972. Die Route führte von Kobe/Jugoslawien durch den Panamakanal nach Ecuador, über die Datumsgrenze nach Japan, Singapur und Somalia sowie rund um Afrika nach Italien.

Vorher war schon einmal mein Aufstieg auf die THEODOR FONTANE vorgesehen. Einschließlich Visum war alles klar zum Abflug nach Zagreb. Aber die Enttäuschung am Flughafen Berlin-Schönefeld war groß. Als Einziger der Reederei stand ich da und keiner wusste etwas von diesem Flug. Ahnungslos ging es am gleichen Tag wieder in meine Heimatstadt Güstrow und am nächsten Tag zur Dienststelle nach Rostock. Hier musste



MS THEODOR FONTANE Winter 1968 im Hafen Ventspils

ich mir dann etwas Luft machen. Das Versprechen zum Anheuern auf der THEODOR FONTANE wurde doch letztlich eingehalten.

Zwischendurch sahen mich viele Tanker und Massengutschiffe an Deck. Der „Ecki“ war eben überall beliebt.

So war ich auch auf dem Motortanker BABA-JUGUR mit Heimathafen Basrah/Irak, welcher im Rahmen der damaligen sozialistischen Wirtschaftshilfe von Seiten der DDR/DSR in Cadix/Spanien für den Irak in Dienst gestellt worden war. Es bestand ein zwischenzeitliches Abkommen DDR – Irak in Form der „Deutfracht-Irakische Ölkompagnie“. Der Irak beabsichtigte damals unter Führung von Ahmed Hassan Al-Bakr einen sozialistischen Weg. Die Staaten Irak, Ägypten und Syrien bemühten sich um eine Vereinigte Arabische Republik. Daher die sozialistische Hilfe der DDR.

Zur Indienststellung des ersten 30 000-t-Tankers BABA-JUGUR in Cadix, stellte die Reederei laut Vertrag für den Irak die 30köpfige Besatzung aus DSR-Seeleuten zusammen. Von der zukünftigen Schiffsführung waren Kapitän Ronnecke und der I. Offizier Strehle schon vor der Indienststellung vor Ort, um sich mit allen Besonderheiten vertraut zu machen. Am 7. Juli 1973 flog dann der Rest der Besatzung vom Flughafen Berlin-Schönefeld über Genf und Madrid nach Sevilla. Die Weiterfahrt nach Cadix erfolgte per Bus.

Wir bezogen Unterkunft im Hotel. Das Schiff war in der Werft komplett auszurüsten. So fuhren wir täglich mit dem Bus zur Werft und zurück. Wir fanden die Kombüse typisch fremdländisch vor. Mehr Teetöpfe als Notwendiges.

Mit Auslaufen bekam jeder des Wirtschaftsbereiches vom I. Offizier seinen Arbeitszeitplan zugestellt. Für anfallende Überstunden war vorher die Genehmigung einzuholen. Wir hatten anfänglich so manche Schwierigkeit zu meistern. Die Matrosen hatten ihre Probleme beim Festmachen in Tripolis/Libyen. Ich beim morgendlichen Brötchenbacken – da kam stets eine Stichflamme aus dem Schornstein. Schön war die ganze Reise nicht. Wir sahen Rio de Janeiro einschließlich der leichten Mädchen an Bord, aber so richtig abschalten konnte man nicht. Auf der Rückreise erfolgte in Fao/Irak die Ablösung. Jetzt gingen ausschließlich Iraker an Bord. Pkw vom Typ Moskwitsch brachten uns durch den Wüstensand nach Basrah. Der dortige Reedereivertreter organisierte den Rückflug über Bagdad, Istanbul und Prag nach Berlin. Die DDR-Botschaft in Bagdad versorgte uns noch eine Cholera-Impfung zwecks Einreise in die DDR. Die gesamte Reise dauerte vom 7. Juli bis 21. September 1973.

Anschließend fuhr ich auf der alten JOHN BRINKMAN. Dort bestand ein Patenschaftsvertrag mit der Stadt Güstrow und der John-Brinkman-Oberschule. Es gab einen Bordabend im Klub der Schule und einen an Bord des Schiffes in Rostock. Teilnehmer waren Bordmitglieder, Oberschüler, Lehrer und Vertreter der Stadt.

Mit Ende des Jahres wechselte ich auf die neue JOHN BRINKMAN. Es war wieder ein Schiff zum Wohlfühlen und man gehörte zur Stammbesatzung. Viele schöne Reisen führten uns über die Meere. Vom westlichsten Punkt Europas, dem Cap da Roca (Sintra/Portugal), ging es in die Karibik, nach Martinique, Guadeloupe usw.

Die Schiffsleitung schickte mich im September 1976 zum Erwachsenenlehrgang für Köche nach Rostock-Marienehe, welchen ich auch mit einem guten Ergebnis abschließen konnte. In dieser Funktion folgten noch zahlreiche Reisen auf vielen Schiffen der DSR-Flotte. Ab 1989 war ich aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr in der Lage, Fernreisen zu fahren. Eine Weiterbeschäftigung fand ich im Fährbetrieb Saßnitz. Im Jahre 1994 traf mich die volle Erwerbsunfähigkeit und ich musste der Seefahrt gänzlich ade sagen.

Die schönsten Jahre meiner 33-jährigen Seefahrtszeit erlebte ich bei der Deutschen Seereederei Rostock. Erlebnisreiche Reisen und sympathische Stammbesatzungen bleiben mir in ewiger Erinnerung.

C A B O D A R O C A O P O N T O

MAIS OCIDENTAL DA EUROPA

MAIS OCIDENTAL DA EUROPA



CERTIFICO que
 Eckhard Reincke esteve
 no Cabo da Roca, Sintra-Portugal,
 o ponto mais Ocidental da Europa, "onde a terra se
 acaba e o mar começa" e onde palpita o Espírito da
 Fé e da Aventura, que levou as Caravelas de Por-
 tugal em busca de novos mundos para o mundo.

Sintra 17 de Novembro de 1975

Comissão Municipal
 de Turismo de Sintra

O Presidente

Pedro Passos



C A B O D A R O C A O

Es wird hiermit bescheinigt, dass das Besatzungsmitglied Eckhard Reincke am „Kap-Roca“ Sintra-Portugal war, dem westlichsten Punkt Europas, wo das Land endet und das Meer beginnt, und wo Glaube und Unternehmungsgeist die portugiesischen Karavellen zur Entdeckung neuer Welten führte.

Elf Elefanten reisen von Bombay nach Tunis

Vorwort:

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen!

Wenn man zur See gefahren ist, dann kann man noch mehr erzählen.

Eine dieser Reisen ist mir in besonderer Erinnerung geblieben. So habe ich viele Jahre nach meinen Tagebüchern aus meiner Fahrzeit gesucht, leider ohne Erfolg. 15 Jahre später wurde ich durch einen Zufall in Holland fündig, als ich auf der Suche nach den Menschen war, zwischen denen und mir sich während dieser Reise eine wunderbare Freundschaft entwickelte (die ja damals nicht geduldet wurde, da diese beiden aus Österreich waren). Sie begleiteten einen Tiertransport der ganz besonderen Art. Elf Elefanten in fünf Containern sollten auf unserem MS BOIZENBURG ihre Reise von Bombay nach Tunis antreten.

Für uns alle auf dem Schiff war dies sehr aufregend, denn keiner konnte sich so genau ein Bild davon machen, wie das alles funktionieren sollte. Auch konnte keiner ermessen, welche Schwierigkeiten so ein Transport in sich birgt (Futter besorgen, Temperaturen beachten, denn so ein Container hat ja keine Klimaanlage. Was ist, wenn mal ein Tier krank wird? Pflege der Tiere, Entmisten usw.). Für uns war klar, wir würden die Elefanten von einem Hafen in den anderen bringen und das war es dann auch schon. Die Aufzeichnungen geben lustige aber auch ernste Begebenheiten wieder, die schon fast in Vergessenheit geraten waren.

Aus dem Tagebuch von Monique und Thai Bechter:

Montag, 17. Oktober 1977

Die acht Kampur-Elefanten kommen nach 2½ Stunden Wanderung quer durch Bombay um 4.30 Uhr im Hafen an und werden nahe beim Schiff an den Kränen festgemacht. Die Hafenleitung hat Angst, sie könnten die Kräne umwerfen! Vom Schiff aus wird alles neugierig bestaunt.

Dienstag, 18. Oktober 1977

Thai ist heute Nacht mit den drei Delhi-Elefanten hergelaufen. Werden gleich in Container verladen und an Deck gehievt. Drei Container auf der Ladeluke, je ein Container links und rechts an Deck und der Futtercontainer werden auf dem Mittelcontainer aufgebaut. Ein oranger Turm an Deck eines Schiffes!

Mittwoch, 19. Oktober 1977

Um 8 Uhr geht's los. Werden vom Lotsenboot durch die Schleuse geschleppt. Dann geht's ans Arbeiten!

Elf Elefanten geben ganz schön Arbeit. Die Tiere stehen gut in den Containern, haben Platz genug, nur müssen wir unbedingt schauen, dass wir Ketten bekommen (auf dem Schiff gibt's keine passenden), denn die Seile schneiden den Tieren mit der Zeit ins Fleisch. Abends Kino, die Hälfte läuft nach dem ersten Teil davon. Ich auch, kann nicht mehr. Thai „säuft“ noch herum!

Donnerstag, 20. Oktober 1977

6 Uhr Tagwache. Ausmisten und Füttern vor unserem Frühstück. Thai hat Ketten und Schemel organisiert – Resultat des gestrigen Saufgelages!!! Vier Elefanten an die Ketten gelegt.

Heute ist die übliche Donnerstag-Coffeetime. „Müssen“ zum Eistand Cognac ausgeben. Abends fängt's an zu regnen und somit ist auch der Grillabend auf dem Achterdeck verregnet. Nach 3½ Monaten mal ein Steak und ein Glas Wein, schmecken trotz des Regens.

Freitag, 21. Oktober 1977

Außenreede von Colombo erreicht. Weitere drei Elefanten angekettet. Die drei kleinsten erhalten ein Holzgatter am Containereingang eingebaut und können sich so einige Stunden am Tag darin frei bewegen.

Nach der Arbeit Rommeeabend mit Tamy.

Samstag, 22. Oktober 1977

Werden wir heute einlaufen? Einen weiteren Elefanten angekettet. Ist zum Ausmisten der Container auch viel praktischer. Nachmittags Container gewaschen, Elefanten gebürstet – finden Gefallen daran. Seit gestern große Erleichterung. Zwei Matrosen schaufeln den Elefantenmist über Bord, uff! Auch schon mal Elefantenmist geschauelt??? Am Heu haben sie nach wie vor keine große Freude. Zuckerrohr reicht gerade, falls wir morgen nun endlich einlaufen, sonst wird's kritisch! Abends Rommee mit „Hexlein“ = Tamy!

Sonntag, 23. Oktober 1977

Um 4.30 Uhr sollten wir einlaufen. Aber die haben uns wohl wieder vergessen ...?

Morgens gleich großes Reinemachen, falls wir doch mal Einlaufen sollten! Beim Mittagessen ist es dann soweit. Wir kommen an die Pier. Da Sonntag, lohnt es sich aber nicht, an Land zu gehen. Futter über Schiffshändler bestellt.

Der Ausflug wird vorgestellt. Mein „Alter“ wird sich opfern (Danke!) und lässt mich mitfahren. Am Nachmittag wird geladen. Stört die Elefanten aber nicht sehr. Abends setzt Regen ein. Luke auf, Luke zu. Auch Füttern in Intervallen. Viel Heu, da fast kein Zuckerrohr mehr vorhanden ist. Wenn man Hunger hat, frisst man es sogar.

Montag, 24. Oktober 1977

Thai verbringt den ganzen Vormittag und halben Nachmittag damit, Ketten, Schekel und eine Mistgabel zu finden. Später Besuch im Zoo, die können nur mit einer Tagesration Futter helfen. Händler will zu viel Geld für Zuckerrohr. Morgen früh um 8 Uhr soll's losgehen: Schiffsausflug nach Candy, ich freu mich darauf!

Dienstag, 25. Oktober 1977

Es regnet nicht ... oh Wunder. Um 6 Uhr Tagwache, ausgemistet, getränkt und gefüttert, gefrühstückt und ich bin tatsächlich um 8 Uhr reisefertig. Thai ist schon weg zum Zoo. Heute ist ja große Futterorganisation.

Der Bus startet bei guter Laune. Fahrt durch die unwahrscheinlich üppige Vegetation Ceylons. Auf dem Weg nach Candy werden eine Tee-



fabrik, eine Gummiverarbeitungs- und Batikfabrik und Kokosnussschnitzereien besucht.

Wir durchstöbern auch einige Märkte, was aber außer Schuhen für Hexlein nicht fruchtbar ist. Nach einem Besuch des Buddhatempels in Candy, in dem ein Zahn Buddhas als Reliquie aufbewahrt wird, geht es zur Attraktion des Tages. Ritt auf einem Elefanten. Hexlein stirbt fast vor Angst, vor allem, als sich der Elefant selbstständig macht. Aber der Elefant überlebt es.

Um 20 Uhr sind wir wieder an Bord. Da Thai den ganzen Tag mit „Futterorganisation“ beschäftigt war, hat die gesamte Mannschaft das Füttern übernommen. Im Zoo können sie kein Futter hergeben. Zum Händler gefahren: Grünfutter – die Tonne 2.000 Rp. plus Transport 2.500 Rp.!!! Aber selbst ist der Mann – sprich Thai. Organisiert sich ein paar Leute und geht selber Futter schneiden: „Unsere“ Mannschaft“ schleppt alles von Hand aufs Schiff. Massen von frischem Grünfutter belagern das Achterdeck. Zuckerrohr, Bananenbüsche, balsaartige Baumstämme und Stauden. Die Tiere können sich wieder mal den Bauch mit Grünem vollschlagen und schwelgen, alle „Elfe“, im Grünzeug!!! Abends dann noch verschiedene „Hocke“, erst bei uns, dann beim Ing. und zum Schluss noch bei Hexlein.



Mittwoch, 26. Oktober 1977

Gegen 13 Uhr zum Obsthändler, wo wir zum Essen eingeladen sind. Elf Kinder und noch immer nicht genug, die letzten sind Zwillinge, etwa einen Monat alt. Die Mama sieht aber noch immer wie im neunten Monat aus. Nach und nach tritt die ganze

Familie plus Brüder, Neffen und Cousins an und beschaut und bestaunt uns. Es gibt Cocosnuss-Arak. Schmeckt ausgezeichnet – 42 Grad!!! Dann wird für uns das Essen gerichtet:

Ein etwa fünf mal zwei Meter großer Tisch, davor vier Stühle (Thai, ich, Hexlein und der 3.) und auf dem Tisch ein kaltes Buffett. Dann mussten wir essen, aber nur wir. Die gesamte Familie schaute zu, wie wir damit fertig wurden. Aus lauter Höflichkeit mussten wir uns „voll fressen“. Hexlein platzte bald, nur der 3. war unersättlich.

Anschließend fuhr uns der „private“ Taxifahrer zum Buddhatempel, wo Buddha zum ersten Mal auf Ceylon gepredigt hatte. Prächtige Malereien, eine goldene liegende Buddha-statue. Um 17 Uhr sind wir wieder auf dem Schiff. Abends Geburtstagsparty beim Koch, anschließend noch eine kleine Rommeerunde mit Hexlein.

Donnerstag, 27. Oktober 1977

Bin um 6 Uhr beim Tränken, Hexlein dagegen ist fast nicht wach zukriegen. Strahlender Tag, die Hitze ebenfalls. Die Tiere fühlen sich mit dem üppigen Grünzeug äußerst wohl.

Freitag, 28. Oktober 1977

Letzter Ladetag. Müssen unser Geld loswerden: Letzter Colombo-Bummel. Wir erstehen ein wunderschönes Mondsteincollier mit dazu passendem Armband. Auch für Hexlein finden wir noch etwas, eine Vogelgottmaske, die bedeutet, dass Liebe, Gesundheit und Glück im Haus wohnen. (Diese Maske hängt heute noch immer in meinem Haus.)

Samstag, 29. Oktober 1977

7.30 Uhr laufen wir tatsächlich aus. Wer hätte das für möglich gehalten. Gutes Wetter, ruhige See. Alle Tiere o.k. Nur Delhi's „Warze“ wächst sich immer mehr aus. Die Beine müssen bei fast allen behandelt werden. Die Seile hatten sich trotz der kurzen Zeit eingeschnitten. Aber ans neue Futter haben sie sich gut gewöhnt. Reis, Brot, Heu, alles geht weg. Vom Grünzeug ganz zu schweigen. Unser einziges Problem sind die Baumstämme. Motorsäge soll kaputt sein. Und alles von Hand aufarbeiten ist fast unmöglich. 2 ½ Stunden für einen Baumstamm.

Das große Bordgeheimnis: Morgen früh um 5.30 Uhr ist Feueralarm. Nur weiß es das ganze Schiff!!!

Abends ist Film, den wir aber gerne verpassen. Dafür spielen wir noch eine Partie Rommee mit Hexlein.

Sonntag, 30. Oktober 1977

5.30 Uhr ist tatsächlich Feueralarm. Dann geht die Motorsägefrage wieder los. Unmöglich, sagt die „Obrigkeit“, aber dann erscheint der Bootsmann und es geht anscheinend doch. In kurze Blöcke gesägt, gespalten, scheint es den Elefanten herrlich zu schmecken.

Mittags gibt es (endlich mal) Pommes frites. Dann um 15.30 Uhr Coffeetime ... zieht sich, unterbrochen von Abendbrot und Elefantenfüttern, bis um 22.30 Uhr hin. Das Wasser im Pool ist auch wieder eingelassen worden und es gibt ein wasserreiches Vergnügen, sehr zum Ärger der Oberstewardess und ihrer Wasserstoffsperoxydhaare!!!

Montag, 31. Oktober 1977

Strahlendes Wetter, ruhige See, durstige Elefanten. Endlich sind alle an Ketten. Bei den meisten müssen die Beine versorgt werden. Nach dem Frühstück großes Elefanten- und Containerwaschen. Sie fressen wie die Löcher danach. Thai ist jeden Tag ganz schön mit Blöckespalten beschäftigt. Mittags die Badestunde für die Elefanten (wie oft noch?). Da wir jetzt den Rhythmus gefunden haben, gibt es doch ab und zu mal 'ne kurze Pause.

Dienstag, 01. November 1977

Solange es noch so heiß ist, werden die Elefanten jeden Tag in der Früh geschrubbt – lauter zufriedene Gesichter!!! Außer den Beinen, besonders bei Moti, alles bestens. Thai baut nachmittags Sonnensegel für die Container auf. Die Container werden täglich mehrmals abgespritzt. So ist es drinnen einigermaßen erträglich.

Thai findet seine ersten Schachpartner: Herr Stragge (Passagier) und den Chieff. Beim Chieff muss er sogar mitdenken!

Mittwoch, 02. November 1977

Das Sonnensegel bewährt sich. Es ist merklich kühler in den Containern. Das Grünzeug geht seinem Ende zu. Wird auch Zeit, ist schon nicht mehr ganz frisch und nicht mehr so begehrt.

Abends mal wieder Rommee mit Hexlein (Der Ärger mit unserem Ausflug hat sich gelegt. Hoffentlich hat das für Hexlein keine Folgen!).

Donnerstag, 03. November 1977

Der Tag des Sportfestes!!! Die „Kampfarten“ sind: Ringwerfen, Schießen, Blasrohr, Tauchen und Tauziehen. Mein „Alter“ erlebt den Sporttriumph seines Lebens. Er wird „Erster“ – eine Urkunde, ein schöner Wimpel, eine Flasche Brandy und eine Flasche Rotwein. Er kann es nicht fassen. Ich hingegen enttäusche ihn und erscheine unter ferner, am fernsten, liefen ...!

Tiere alle o.k. Thai sieht für morgen Behandlung von Moti vor: Ausbrennen.

Freitag, 04. November 1977

Wir haben Glück mit dem Wetter. Die befürchtete Hitze im Roten Meer ist ausgeblieben, es ist leicht bewölkt.

Um 16 Uhr ist Moti dran. Nach der Betäubung fällt er planmäßig um. Wunde wird gesäubert und dann mit einem glühenden Rohr ausgebrannt. Dann erfolgt das große Aufstehen – er will nicht. Erster Versuch mit Manneskraft misslingt. Dann mit Bändern – misslingt. Schließlich mit zwei Gurten und zwei Flaschenzügen (von der Mannschaft auf die Schnelle gebaut) wird der Herr auf die Beine gestellt ... und steht. War bloß zu faul, erholt sich aber gut. Ist bis nachts wieder fit, frisst gut und steht wieder fest auf den Beinen.

Das Letzte an Grünfutter ist verfüttert. Ab sofort gibt es nur noch Heu, Brot (da hat der Bäcker ganz schön zu tun), Reis und Baumstämme.

Samstag, 05. November 1977

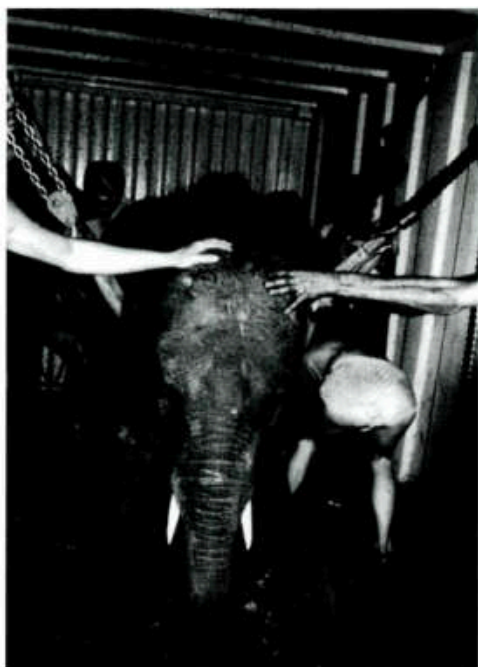
Heute ist Delhi 3 dran. Mit einer Minimalbetäubung liegt sie nach nur acht Minuten. Derselbe Vorgang wie gestern. Auch sie hat keine Lust, anschließend wieder aufzustehen. Wir hatten aber diesmal gleich Gurte untergelegt und die starken Bordmänner versuchten (vergebens) sie aufzuziehen.

Flaschenzug muss her. Als sie das Kettenrasseln hört, steht sie dann von alleine auf

Abends wieder mal ein Bordfest. Der 1. Ing. hat Geburtstag und veranstaltet seine Party am (im) Pool. Es wird langsam kühl. Zum ersten Mal seit vier Monaten wieder ein Pullover! Um Mitternacht erreichen wir den Suezkanal und gehen auf Außenreede vor Anker.

Sonntag, 06. November 1977

Um 2.30 Uhr gehen wir auf Innenreede. Um 8 Uhr kommt der Lotse und um 11 Uhr geht's endlich los. Um 14 Uhr sind wir im Bittersee, wo wir bis 16 Uhr stehen bleiben. Wir nutzen die Windstille, um die Elefanten ein letztes Mal zu waschen. Nachts um 23 Uhr fahren wir ins Mittelmeer ein. Abends geben wir eine Party: Offizierscrew und Wirtschaft. Netter Abend.



Montag, 07. November 1977

Frische Brise empfängt einen in der Frühe um 6.30 Uhr. Gestern haben wir die Container bis auf einen Luftspalt dichtgemacht. Die Temperatur in den Containern ist in der Frühe angenehm bis warm. Heute werden sie zum ersten Mal trockengeschrubbt. Temperatur 18°C.



Dienstag, 08. November 1977

Futterplanänderung: Vor dem Frühstück tranken, dann erst Holz, worauf die „Futtermittelverwertung“ gleich um 50 Prozent gestiegen ist, dann erst Heu und Reis. Bubi bekommt nach wie vor Milch dazu (er ist erst neun Monate alt). Ausgebrannte Beinwunden heilen sehr schön. Temperatur 17°C.

Mittwoch, 09. November 1977

Fütterung wie gestern. Bei geschlossenen Containern Temperaturen drinnen nach wie vor gut. Heute Abend erstmals Stroh eingestreut. Wird von einigen gleich als Futter verwertet. Mehr Brot verfüttert (4 Brote (= 6 kg) für jeden Elefant). Ab Morgen gibt es auch mehr Reis. Temperatur 16°C, mehr Wind. Gegen 22 Uhr Außenreede von Rijeka erreicht. Windstill in der Bucht. See ruhig.

Donnerstag, 10. November 1977

So richtig europäisches Spätherbstwetter – feucht und kühl. Die Temperatur in den Containern nach wie vor angenehm. Mit dem Mist wird's problematisch, muss an Bord „gestapelt“ werden. Elefanten alle o.k. Erfahren per Telegramm, dass ein Elefant von hier aus nach Lubljana/Jugoslawien gehen soll.

Freitag, 11. November 1977

11.11., 11:11 Uhr!!! Da gibt's ein Glas Sekt in der Kombüse!!! Abends Stadtbummel mit Hexlein.

Samstag, 12. November 1977

Können in der Früh nur zum Teil ausmisten, nass, neblig und zu kalt. Die Temperatur in den geschlossenen Containern noch immer recht erträglich. Nachmittags nochmals mit Hexlein in die Stadt, haben schon ein Stammlokal, wo wir uns dann „treffen“.

Sonntag, 13. November 1977

Gestern Nacht geregnet. Sehr feucht. Nicht ausgemistet. Tiere o.k. Abends mit Hexlein „getroffen“ und zum Essen gegangen.

Montag, 14. November 1977

Zum ersten Mal sehen wir in der Früh Rijeka – nebelfrei! Dafür ziemlich kalt. Können noch immer nicht ausmisten.

Dienstag, 15. November 1977

Wenn das Wetter so anhält, liegen wir hier noch mindestens zwei Wochen. Elefanten o.k., nur der Mist „wächst“ und „wächst“. Morgen früh sollen wir Futter bekommen: Heu und Zuckerrüben. Immerhin leichter als Holzhacken! Thai heute nach Italien gefahren, um mit Zoo über den Verkauf eines weiteren Elefanten zu verhandeln.

Mittwoch, 16. November 1977

Wetter einigermaßen, nicht zu kalt. 25 Mann verlassen das Schiff für einen Tagestrip (Tropfsteinhöhlen). Eine Ruhe auf dem Schiff!!! Gegen 9.30 Uhr kommt der Tierarzt, der Lastwagen kommt gegen Mittag. Dazu gießt es wieder mal. Wir müssen warten, bis es aufhört, da der Lastwagen Heu für die Elefanten geladen hat. Gegen 13 Uhr können wir dann loslegen. Erst den Elefanten in Backbord-Container geführt, da fürs Verladen leichter. Beim zweiten Versuch klappt es dann endlich, ihn auf den Lastwagen zu bekommen.

Donnerstag, 17. November 1977

Klarer Tag, aber kalt. In den Containern noch immer relativ gut, Elefanten o.k.

Freitag, 18. November 1977

Die Zuckerrüben aus Lubljana sind nicht angekommen. Bekomme Verstärkung durch ein Ehepaar.

Samstag, 19. November 1977

Wetter relativ gut. Wir schaffen es, am Nachmittag alle Elefanten gründlich zu bürsten. Sie genießen es!

Sonntag, 20. November 1977

Laufen wir aus ... laufen wir nicht aus ... wann??? Wird auf 14 Uhr angesetzt. Ich wette eine Flasche Wodka, dass nicht – wir laufen um 19 Uhr aus!!! So wat schön!!!

Zu kalt, um Elefanten zu bürsten. Futter wird gerade bis Tunis reichen. Nachdem wir die Bucht von Rijeka verlassen haben, „dürfen“ wir endlich den Mist über Bord kippen. Mit Herrn Stragge als viertem Mann geht es ruck-zuck. Die Elefanten stehen den Umständen entsprechend gut da. Die meisten Beinwunden sind gut verheilt. Wetter gut, See glatt, kein Wind, Temperatur leicht steigend. In später Abendstunde verwettete Flasche noch entkorkt!!!

Montag, 21. November 1977

Der Tag des Ausmistens. Herr Stragge ist wieder mit dabei. Wir schaffen bis abends um 20 Uhr vier Container. Dann kommt Wind auf, was gleich die Temperatur beträchtlich runtersetzt. Zudem sind wir alle geschafft! Wir kriechen fast auf allen Vieren in unsere Kojen.

Dienstag, 22. November 1977

Wir erreichen nachmittags um 14.30 Uhr die Reede von Tunis. Wir bringen die Elefanten ein letztes Mal auf Hochglanz. Am Abend ein letztes gemütliches Zusammensitzen mit Hexlein, die „offiziell“ die Erlaubnis erhalten hat, mit mir Abschied feiern zu dürfen.

Mittwoch, 23. November 1977

Morgens um 6 Uhr kommt der Pilot an Bord, beim Frühstück sind wir bereits im Hafen. Die Elefanten werden für den Transport versorgt. Wetter unfreundlich und kalt. Gegen Mittag sind alle Elefanten von Bord und ich auch. Ein letzter Blick zurück, ein letztes Winken. Hexlein steht traurig und unbeweglich an Deck. Werden wir uns jemals wiedersehen???

Eine Fußballreise

Fußball war auf den Schiffen der Deutschen Seereederei Rostock ein beliebtes Freizeitvergnügen, das während der Hafenliegezeiten überall dort, wo sich die Gelegenheit dazu bot, eifrig betrieben wurde. Die Reederei hatte ihren Teil zur Förderung dieses Massensports beigetragen und die Besatzungen mit Trikots und Schuhen in Mannschaftsstärke ausgestattet.

Meist hing es vom Engagement einzelner ab, welche Dimensionen diese oft schweißtreibende Beschäftigung annahm. Für weniger Fußballbegeisterte war es rätselhaft, woher die Motivation kam, von Colombo bis Paranagua bei tropischer Hitze über staubige Pisten dem runden Leder nachzujagen. Die Schlagkraft der Mannschaft wurde dadurch bestimmt, welche Kämpfernaturen die Arbeitskräfte lenkung für die laufende Reise zusammengeführt hatte. Bei der Reise I / II / 71 des MS RONNEBURG nach Fernost, als das Schiff am 23. April 1971 um Mitternacht den Überseehafen Rostock verließ, hatte sie dabei offensichtlich ein glückliches Händchen gehabt. Vor allem dem E-Ing. Dieter Oehmler war die erfolgreiche Fußballbilanz des Schiffes auf diesem Fernost-Törn zu danken.

Ausreisend fiel dazu in Rotterdam der Startschuss. Das Spiel gegen eine Mannschaft des Zolls, die sich in Erinnerung an die von der Besatzung in einem früheren Spiel gezeigte Mittelmäßigkeit gute Siegeschancen ausgerechnet hatte, endete mit einem eindeutigen 6:1–Erfolg der Farben Blau-Rot-Blau und der optimistischen Feststellung der Aktiven: Diesmal hat sich eine starke Mannschaft zusammengefunden!

Ansonsten bot sich für Gesundheit und Fitness in Rotterdam der Fußmarsch vom Waalhaven durch den Maastunnel zum De-Heuvel-Park am Fuße des Euro-Mastes über knapp zwei Kilometer an. Wer die durch Devisenschwäche gestärkten Waden weiter strapazieren wollte, konnte den Marsch über weitere zwei Kilometer bis ins Stadtzentrum ausdehnen. Auf einen solchen Auslauf musste vier Wochen während der Überfahrt vom Kontinent um das Kap der Guten Hoffnung nach Singapore verzichtet werden.

Anfangs war der hohe Fußball-Sieg noch Gesprächsstoff, bis das Thema von aktuelleren Ereignissen abgelöst wurde. Querab Dakar wurde der Dampfer zwei Stunden gestoppt, weil ein Lehrling bei Reinigungsarbeiten im Maschinenraum eine Klobürste in die Technik hatte fallen lassen und es umfangreicher Demontearbeiten bedurfte, um das unaussprechliche Handwerkszeug wieder ans Tageslicht zu befördern. Wahrscheinlich, schon um dem Spott der Besatzung zu entgehen, hatte sich der Verursacher gleich noch Gehörschutzwatte so weit ins Ohr gestopft, dass diese selbst der II. Offizier als Hilfsmediziner nicht sofort entfernen konnte.

Nach eifrigen Äquatortaufscheinkontrollen stellte das Taufkomitee fest, dass nur der Bäcker, ein Maschinenassistent und ein Matrose die Linie noch nicht passiert hatten. Der Matrose musste dann zur Taufe auch noch mit Samthandschuhen angefasst werden, weil er sich zwei Tage zuvor mit dem Hammer vor den Kopf geschlagen und eine aufgeplatzte Stirn hatte. Aber verzichten wollte der vergnügungssüchtige Teil der Besatzung auf das Gaudi in keinem Fall.

Bei ruhiger See wurde ein Bootsmanöver durchgeführt. Alle Frauen nach Seemannsbrauch zuerst ins Boot. Zurück das Gleiche unter anderem Vorzeichen – über die Jakobsleiter die Bordwand hinauf. Nur mit Sicherheitsgurt und Hiev-up-Geschrei ließ sich eine Stewardess dazu bewegen, wieder das Hauptdeck zu betreten.

Vor Namibia begann der Dampfer das erste Mal auf der Reise zu rollen und zu stampfen. Nach unruhiger Nacht trafen sich Mannschaften und Offiziere mit verdrießlicher Miene zum

Frühstück in der Messe. Die mitreisenden Ehefrauen ließen sich drei Tage nicht blicken. Die Kombüse kochte für sie Haferschleim. Die Schaukelei hielt für jedermann belastend bis weit in den Indischen Ozean hinein an.

Wer mit wem – der Kampf um die jungfräulich aufgestiegenen Stewardessen erregte als zusätzliches Thema die Gemüter. Lange währte der Geschlechterkampf nicht, die männliche Seite zog und die weibliche sank hin.

Am 3. Juni 1971 traf die RONNEBURG auf Reede Singapore ein. Ein Fußballspiel war schon terminiert, scheiterte aber dann an der kurzen Hafendurchlaufzeit. Der sportliche Ehrgeiz der Besatzung musste sich vorerst darauf beschränken, in den Tschinscherstraßen von Singapore gekaufte batteriegetriebene braune Dackel mit „Wau, wau“ durch die Gänge der Aufbauten Rennen laufen zu lassen.

Hongkong und die japanischen Häfen Yokohama und Kobe waren kein Pflaster für die hohe Kunst des Balltretens. Die nächste Gelegenheit bot sich erst wieder in Shanghai. Am 28. Juni lief das Schiff in das Yangtze-River-Delta hinein. Die Ladearbeiten für 1200 Tonnen Konserven, Textilien und Tee zogen sich hin. Die gesamte Liegezeit schlichen zwei Gardisten mit grünen Uniformen und Ballonmützen durch die Aufbauten. Sie trauten uns Brüdern nicht. Die Nachwehen der Großen Proletarischen Kulturrevolution lagen auch als Schriften im Seemannsclub aus. Zwei Reisen zuvor hatten die Chinesen bei der Ausklarierung neben einer Toilettenschüssel die „Peking Rundschau“ entdeckt, wodurch das Schiff erst nach langwierigen Diskussionen und großer Reue aus Whampoa auslaufen durfte. Maos Worte waren allerorten, auf dem Kassenzettel des Friendship Store oder als Vorspann des internationalen Seewetterberichtes. Am Ufer des Huangpu Rivers, an dem Schanghai liegt, plärrten Lautsprecher Propagandasprüche, die hin und wieder geradezu wohltuend von der „Internationale“ unterbrochen wurden. 1971 war der Höhepunkt jener Zeiten mit Beschimpfungen der sowjet-revisionistischen Renegatenclique bereits überschritten. Bezeichnen-derweise war der Zoll in Rostock schärfer hinter der Mao-Bibel her als hinter dem „Goldenen Blatt“ und anderen Produkten der Regenbogenpresse. Deshalb wurden auch auf dieser Reise die Schriften nach Ablaufen Asien eingesammelt und über Bord geschauelt.

Am 5. Juli gewann bei brütender Nachmittagshitze die Mannschaft der RONNEBURG ein Spiel gegen den Schweizer Frachter BASELIA mit 6:0.

Höhe- und Wendepunkt jeder Fernostreise war der Hafen Chungjin an der Japanischen See in Nordkorea (582 480 Einwohner, 1993), der einzigartigen Bedingungen bot, wie die folgenden Episoden deutlich machen.

Chungjin wurde in den 1930er Jahren von den Japanern als Zentrum der Schwermetallurgie und stahlverarbeitenden Industrie entwickelt. Noch in den 70er Jahren wurden auch von DSR-Schiffen überwiegend Metalle verschifft: Kupfer, Messing, Zink, Blei, Cadmium, Silber. Die Einklarierung zog sich über Stunden hin. Peinlich genau wurde die Seekarte von den Behörden studiert, ob der Kurs nicht zu nahe an der Küste abgesetzt worden sei und so das Ausspionieren von Festungsanlagen hätte ermöglichen können. Aller drei Stunden musste das Schiff telegrafisch den Standort melden, sonst wäre es möglicherweise aufgebracht worden. Paradoxerweise hatte die Einklarierung den Dampfer auf Reede beim ersten Anlaufen über mehrere Stunden nicht gefunden, weil es neblig war. Als die Port-Authorities nach Einlaufen die Kartoffellast versiegelten, weil angeblich Skorpione in den in Japan gekauften Kartoffeln herumkröchen und die Besatzung etliche Tage von Reis und Nudeln leben musste, war man sich einig, dass solche Schikanen selbst das aus Rostock gewohnte Maß übertrafen.

Der Chiefmate stand eines Tages während der langwierigen Ladearbeiten an Deck in angeregter Diskussion mit dem Vormann der koreanische Schauergang. Offensichtlich wurde man sich nicht handelseinig, denn als sich der Chiefmate abwandte, trat ihn der Koreaner

kräftig in den Allerwertesten. Um keine diplomatischen Verwicklungen heraufzubeschwören, hielt sich der Chiefmate vornehm zurück. Verzweiflungsgründe gab es genug, zum Beispiel wenn Ladung gelöscht werden musste, die just am Vortag übernommen worden, aber auf dem falschen Dampfer gelandet war.

Der Kapitän wurde mit einem Telegramm aus Rostock gewarnt, dass im Hafen Chungjin an der Pier eine gefährliche Untiefe sei, auf der kürzlich ein Grieche während des Ladens Grundberührung hatte und auseinandergebrochen war. Als das Schiff tatsächlich auf diesen Liegeplatz verholten musste, wurde von der Crew die Tiefe gelotet. Dieser Frevel wurde prompt mit dem entsprechenden Protestgeschrei als eine Einmischung in die inneren Angelegenheiten der Koreanischen Volksdemokratischen Republik ausgelegt. Die Untiefe wurde hartnäckig geleugnet, obwohl sie durch das Lot zweifelsfrei festgestellt wurde. Schließlich durfte das Schiff auf einen anderen Liegeplatz verholten.

Eines schönen Morgens waren über Nacht die Arbeitsflöße zum Außenbordmalen abgetrieben, weil ein Matrosenlehrling keinen ordentlichen Knoten gemacht hatte. Der Hafenschlepper fing sie irgendwo vor der Hafenmole wieder ein und schleppte sie zu einem polnischen Frachter, der draußen auf Reede lag. Dort rief man auch „Hier“ als gefragt wurde, ob es ihre Flöße seien. Schließlich landeten sie aber doch wieder beim rechtmäßigen Besitzer.

Stets vor dem Klassenfeind auf der Hut, waren im Hafen vor allen Gangways Marinesoldaten mit Waffe stationiert, bei denen sich jeder beim Passieren mit dem Seefahrtsbuch ausweisen musste. Im Seefahrtsbuch lag dazu ergänzend ein etwa 4 x 5 cm großer handgeschriebener Zettel mit koreanischen Schriftzeichen unbekannten Inhalts. Am Schichtschluss der Löscharbeiten beauftragte der Ladungsoffizier den Wachmatrosen, vorn und achtern den Tiefgang abzulesen. Der jumppte in seinem Schmuddelpäckchen und natürlich ohne Seefahrtsbuch am Posten vorbei an Land. Nach erledigter Arbeit wollte er wieder an Bord zurück. Denkste, der Posten ließ ihn ohne Seefahrtsbuch

nicht passieren, was Jan Maat absolut nicht einsehen konnte. Es kam zum Handgemenge und beide begannen, sich um die Kalaschnikow zu streiten. Vom Wachposten fiel die Bändermütze in den Bach. Schließlich hatte der Posten mit der Kalaschnikow doch die besseren Argumente. Zur Wachablösung des Postens erschien ein höherer Offizier, der unserem Mann Absolution erteilte. Kaum war der Matrose an Bord, kam der nächste Landgänger ohne Seefahrtsbuch vom Besuch eines westdeutschen Frachters zurück. Das Buch hatte man beim Verlassen des Schiffes konfisziert, weil der innerdeutsche kleine Grenzverkehr selbst in Korea verboten war. Unser Mann blieb an der Pier. Es nahte die Abendbrotzeit, sie ging vorüber. Er saß mit knurrendem Magen und unter dem großen Palaver seiner Kollegen, die das Drama über das Schanzkleid gelehnt verfolgten, auf dem nächsten Poller. Die Ste-

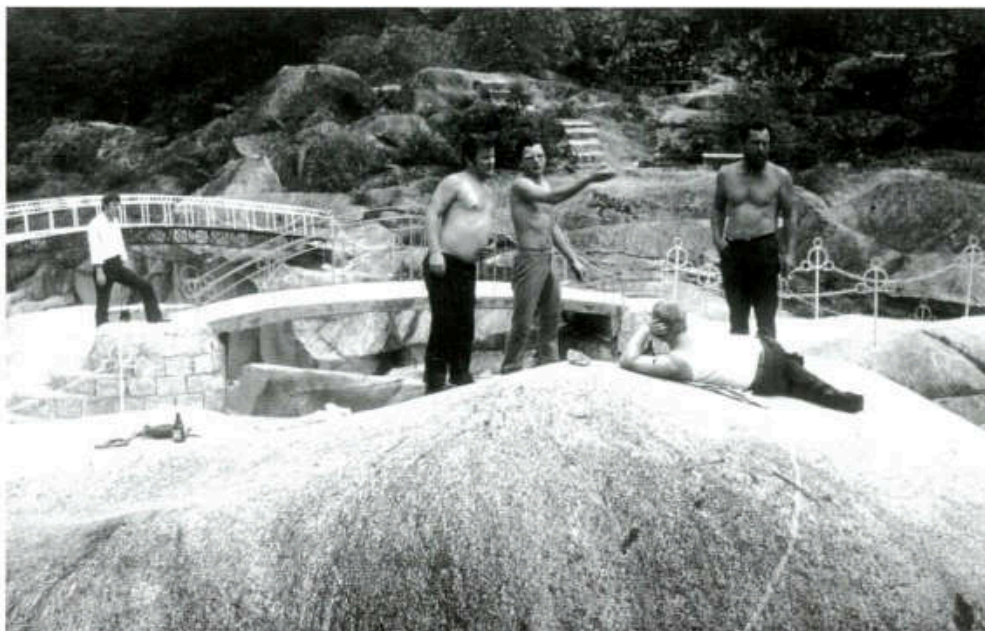


Matrose Eckelmann von MS RONNEBURG beim Ladebaum malen 1971

wardessen erbarmten sich und brachten das Bauernfrühstück die Gangway hinunter. Wesen Sitten und Gebräuche an Land den Nordkoreanern nicht passten, dessen Seefahrtsbuch wurde kurzerhand für die Dauer der Liegezeit eingezogen.

Schon ein Jahr zuvor war die deutsch-koreanische Freundschaft auf eine harte Bewährungsprobe gestellt worden, als der Dampfer am 1. Mai in Chungjin lag und die Lords mit drei Flaschen Hafenbräu im Bauch begannen, den Posten anzupöbeln. Um Schlimmeres zu verhindern, verkündete der Alte den Ausnahmezustand, ließ die Gangway anheben und verbot den Leuten das Betreten des Hauptdecks. Die Landgangsbedingungen boten immer wieder Anlass zu Reibereien, aber schließlich machten die Seelords aller Nationen aus der Not eine Tugend.

In keinem anderen Hafen der Welt ließen die Seeleute den proletarischen Internationalismus höher leben. Das war dem Umstand zu verdanken, dass sich der Landgang auf das Hafengelände beschränken musste. Auf Nachfrage hieß es einmal, Landgang wäre nicht möglich, weil die Straßen gebaut würden. Wegen dieser widrigen Umstände wuchsen alle Nationen im Hafen zu einer verschworenen Gemeinschaft zusammen, die bei jedem Auslaufen schmerzhaft auseinandergerissen wurde. Von den Koreanern wurde beim Landgang einmal Entgegenkommen gezeigt, als für die Besatzung Busfahrten ins nahe Gebirge in eine Erholungslandschaft mit heißen Quellen, munteren Bächlein und kunstvollen Brückchen organisiert wurden. Fotografieren war nur dort erlaubt. Der Schau-ins-Land-Blick durch den Feldstecher aus der Brückennock war schon unerwünscht. Einblicke in die



Lebensverhältnisse der Bevölkerung waren dadurch erst recht nicht möglich. Auf den breiten Straßen fuhren einzelne Busse. In Erinnerung ist auch geblieben, wie in der Abenddämmerung bei der Vorbeifahrt an den Plattenbauten der großen Stadt das Licht der nackten Glühlampen, immer an der gleichen Stelle der Decke aus den gardinenlosen Fenstern wie eine Laola-Welle vorbeiglitte, symbolhaft für die Gleichheit und Uniformität dieser Gesellschaft, noch viel stärker als in der DDR.

Chungjin hatte einen zweiten, kleineren Hafen im Osten der Stadt. Dieser lag landschaftlich

schöner mit Blick auf die Berge und in die Stadt hinein. Löschte das Schiff im Osthafen, gab es überhaupt keinen Landgang, aber es wurde ein Transfer zum Seemannsclub angeboten. Der Bus kostete etwa 40 Cent. Im Mai 69 lag die BOIZENBURG im Westhafen. Der Seemannsclub hatte das Nachsehen. Alles stürzte auf das Schwesterschiff zum Umtrunk bis die Beine wegnickten. Der Bustransfer wurde gleich wieder eingestellt.

Am 10. Juli 1971 gaben die koreanischen Klassenbrüder für die sowjetischen und deutschen Genossen einen Empfang anlässlich des Geburtstages des Vaters von Kim Il Sun, dem großen Vorsitzenden. Aufgeführt wurde ein Kinostreifen mit heroischem Befreiungsinhalt. Anschließend Stehbankett mit Äpfeln und Bier. Die Koreaner standen mit der Bierflasche im Hintergrund und füllten nach jedem Schluck dem Gast das Glas randvoll nach. Blume war Fehlanzeige. Es war eine Tortur für verwöhnte deutsche Biertrinkerkehlen.

Der Landgang war bis 23 Uhr in den Seemannsclub sowie auf ausgesuchte Schiffe erlaubt: Sowjetflotte, Polen, DSR. Neben dem Seemannsclub lag ebenfalls im Hafengelände ein Fußballfeld, auf dem während jeder Liegezeit fast täglich Spiele mit einem starken internationalen Publikum stattfanden. Jedes Schiff spielte gegen jedes der übrigen drei oder vier im Hafen liegenden. Das erste Spiel dieser Liegezeit wurde gegen eine Praktikantenauswahl eines Passagierschiffes der sowjetischen Fernostflotte bestritten. Angefeuert durch die besonders hübschen Praktikantinnen, wogte der Kampf hin und her und endete schließlich nach 60 Minuten mit einem 8:7-Sieg der DSR-Farben. Die Einsatzfreudigkeit des durch Entbehrung weiblicher Zuwendung gezeichneten Mannes schien sich durch das reizende Publikum zu verdoppeln.

Die Herausforderung durch die selbstbewusste Mannschaft eines Schiffes der sowjetischen Schwarzmeerflotte endete mit deren 0:1-Niederlage. Man wollte es noch einmal wissen. 0:0 hieß der Endstand des Rückspiels.

Zu schaffen machte eine flinke und drahtige griechische Crew, eine Auswahl zweier Schiffe. Aber auch diese scheiterten an den schwergewichtigen Männern unserer Abwehr.

Auch die Junges von der POL Gdynia hielten dem Sturm nicht stand und verloren mit 0:6. Schließlich war es Tradition, dass die stärkste Mannschaft eines solchen improvisierten Turniers von der Fußballsektion des Hafens Chungjin herausgefordert wurde. Bei strömendem Regen, aber einem tapfer ausharrenden Publikum musste sich die Elf der RONNEBURG der besseren, durchtrainierten Mannschaft mit 0:3 beugen.

Nach den Spielen wurde abends im Seemannsclub ausgiebig gefeiert und die Stimmung



Fußballmannschaft des MS RONNEBURG 1971

war auf dem Siedepunkt, wenn alle Nationen gemeinsam das schöne Lied vom „Mädchen aus Piräus“ anstimmten. Was weiter geschah im Dunstkreis von König Alkohol, darüber fällt der Mantel der Geschichte.

Unter dem Dröhnen der Typhone der im Hafen bleibenden Frachter strebte die RONNEBURG am 23. Juli 1971 wieder dem offenen Meer zu, gute Freunde zurücklassend. Ein wehmütiger, berührender Augenblick, der den Hals zuschnürte. Dann Jubel im Schiff bei der Lotsenabgabe. Heimwärts ging es, das tröstete über trübe Gedanken hinweg.

Während der Hafenliegezeit Rotterdam wurde die praktische Facharbeiterprüfung für die Maschinenlehrlinge durchgeführt. Dabei kam es zum wohl letzten kleinen Zwischenfall der Reise. Ein angehende Maschinenassistent hatte beim Anlassen des Notdiesels statt der Pressluftflasche den daneben hängenden Kohlendioxidschneelöcher aufgedreht. Aber Fußball spielen konnte er prima.

Im Rahmen der „Internationalen Sportwoche für Seeleute“, veranstaltet vom norwegischen Seemannsclub, bestritt das Schiff neben verschiedenen Leichtathletikdisziplinen, die der Mannschaft einen guten Platz in der Gesamtwertung verschafften, auch drei Fußballbegegnungen.

Gegen den jugoslawischen Frachter MATSKO LAGINIA behielt das Schiff mit 5:2 die Oberhand, die Elf des panamesischen Schiffes KULAND wurde mit 3:0 geschlagen und auch die Fußballer des westdeutschen Schiffes TINI OLDENDORF zogen mit 0:5 den Kürzeren. Torschützenkönig der Reise wurde Maschinenassistent Arno Tyzak, der insgesamt 15 Treffer erzielte. Mit einem Punktestand von 19:3 und einem Torverhältnis von 41:15 bei elf ausgetragenen Spielen konnte sich die Fußballbilanz dieser Reise durchaus sehen lassen.

Am 2. September 1971 verließ die RONNEBURG den Rijnhaven Rotterdam via Hamburg nach Rostock. Eine 140-Tage-Reise neigte sich dem Ende zu.



RONNEBURG überholt ZWICKAU vor der brasilianischen Küste, ca 1972

Der Archangelsk-Nagel

Für MS ROSTOCK (2) war im Sommer 1984 nicht viel zu tun. Das Schiff war für eine Wertzeit eingeplant, aber der Liegeplatz in der Werft war noch nicht frei. Im Hafen einfach so abliegen ging auch nicht und so wurde es als Versuchsschiff zum Zelluloseholztransport von Archangelsk nach Szczecin eingesetzt.



Zelluloseholz ist Nadelholz mit einem Durchmesser von 10 bis 15 Zentimetern und einer ungefähren Länge von einem bis zwei Metern. Die Stämme werden in Netzbrocken an Bord gehievt und dann einzeln per Hand gestapelt. Dies braucht natürlich so seine Zeit. Die Liegezeit für Vollschiff lag bei zwei bis drei Wochen und die gleiche Zeit benötigte man noch einmal beim Löschen.

Auf der Hinreise nach Archangelsk ging es dann los. Der zweite Ingenieur (N.S.) war schon mehrmals in Archangelsk gewesen und berichtete uns von den „berühmten“ Nägeln aus der nordrussischen eisfreien Hafenstadt. So waren wir dann alle richtig heiß darauf, solch



einen etwa dreißig Zentimeter langen Nagel in unseren Besitz zu bringen. Immer wieder erzählte uns N.S. Stories über die Vorzüge und Gebrauchseigenschaften eines solchen Nagels. Wenn der Zweite sprach, hörten alle stets gespannt zu, denn er wusste uns immer neue Verwendungszwecke zu suggerieren. Obwohl kein anderer die Nägel je gesehen hatte, wollte nun jeder unter allen Umständen solch einen Nagel in seinen Besitz bringen, denn was konnte man denn sonst noch aus diesem nördlichen Zipfel Erde mit nach Hause nehmen?

Nach unserer Ankunft an der Sägemühle Nr.17, hier wurde nur Zelluloseholz geschnitten, konnte die Aktion „Archangelsk-Nagel“ endlich beginnen.

Die Piers im hohen Norden Russlands sind aus Witterungsgründen aus starken Bohlen bzw. aus Baumstämmen gebaut und um nun diese zusammenzufügen, wurden sie mit riesigen handgeschmiedeten Nägeln verbunden. Aber wie nun die Sache anstellen? Die Dinger herauszuziehen war nicht so ganz einfach, es brauchte seine Zeit. Man wollte sich bei dieser Arbeit auch nicht stören lassen oder etwa den Unmut der russischen Behörden auf sich ziehen. Man stelle sich vor, ein fremdes Schiff legt an und dessen Besatzung geht kurz darauf von Bord und zerlegt die Pier.

So wurde erst einmal die weitere Umgebung des Schiffes nach freiliegenden Holzflächen abgesucht und alle herausragenden Nägel in Augenschein genommen. Wir machten uns



nicht sofort an die Arbeit, sondern warteten ab, denn unsere Arbeitsgeräte waren nicht gerade klein und leicht. Ein Kuhfuß und eine große, zwei Meter lange Brechstange brauchten wir bei unserem Vorhaben unbedingt. Also sondierten wir das Gelände bis die Stauer Feierabend hatten. Dann gingen wir furchend ans Werk zu unseren vorher ausgesuchten Nägeln. Wir hatten Glück mit dem Wetter und es war Polarsommer, so spielte die Uhrzeit keine große Rolle, wenn man sich auf den Weg machte, um Nägel zu ziehen. Nach getaner Arbeit wurden die gezogenen Nägel an Bord gebracht und dort erst einmal gesammelt.

An einem Sonnabendnachmittag wurde dann die Verschönerung der kultigen Nägel in Angriff genommen. Die Nägelköpfe wurden umgeschmiedet, sodass man sie zum Öffnen von Flaschen nutzen konnte. Aber so einfach einen rostigen Nagel wollte auch keiner haben und so wurden die Nägel dann gegläht und anschließend in Altöl abgeschreckt. Das war jedoch noch nicht alles, denn die warmen Nägel wurden noch mit einer Messingdrahtbürste bearbeitet und erhielten zum Abschluss einen bronzenen Anstrich.

Fertig waren sie jetzt ein heißbegehrtes Souvenir und wurden auf Solidaritätsbasaren gerne gekauft. Ich glaube, wenn alle Seeleute, die je in Archangelsk waren, so viele Nägel gezogen hätten wie wir von der ROSTOCK (2), dann müssten die Piers dort zusammenbrechen. Zum Glück gab es aber viele Sägewerke, an denen unsere Schiffe anlegten, sodass der Verlust „einzelner“ Nägel nicht weiter auffiel.

Neujahrsspringen auf MS ALTENBURG – Typ XD

Die letzten Stunden des Jahres 1989 gehen langsam dem Ende entgegen. Auf hoher See im Indischen Ozean machen sich bei einer Außentemperatur von mehr als 30°C einige Besatzungsmitglieder über einen Höhepunkt im Bordleben Gedanken. Nicht die Silvester-Party, sondern ein sportliches Ereignis am 1. Januar 1990 um 10 Uhr steht an erster Stelle des Bordplanes.

Wie auch in den vergangenen Jahren sollte wieder ein Neujahrsspringen durchgeführt werden. Ganz nach dem großen Vorbild der Vierschanzentournee mit dem traditionellen Springen am Neujahrsmorgen in Garmisch, wird dieses Ereignis auch an Bord von MS ALTENBURG sehr sorgfältig geplant.

Matrosen, Maschinisten, der E-Mix und auch die Lehrlinge haben lange trainiert, sind fit und haben auch schon die notwendige „Skisprunkleidung“ ausgesucht.

In der Mannschaftsmesse herrscht ab 9 Uhr reges Treiben und eilige Vorbereitung.

Die Back an der rechten Seite des Eingangs in die Messe dient als Sprungschanze. Um genügend Platz für den Auslauf zu haben, werden die davor stehenden Stühle entfernt. Natürlich sind auch die richtigen Wetterbedingungen geschaffen. Dazu wird ein transportabler Laderaumlüfter etwa vier Meter vor der Back aufgestellt und angeschlossen. Dieser wird nun als Schneekanone genutzt – gefüttert mit reichlich Papierkonfetti, das nichts anderes ist als die Überbleibsel der Lochstreifen vom Fernschreiber unserer Funkerin Jutta Hommel. So wird für reichlich „Schneesturm“ gesorgt. Eine Plastiktüte voll, rund 1 kg, wird hoffentlich genug sein, um gutes Gleiten der Ski zu gewährleisten.

Auf der Fensterseite, an Steuerbord, haben auch schon die Kampfrichter, nautische und technische Offiziere sowie das Wirtschaftspersonal Platz genommen. Hinter den Banden (Backs) sitzen die Zuschauer und Fans der Springer. Die Kampfrichter haben Karten mit den Ziffern 1 bis 5 zur Hand, mit denen sie die Haltung auf der Schanze, den Absprung vom Schanzentisch, den Flug, die Landung sowie die Korrektheit der Anzugsordnung bewerten.



Auch ein Sanitätsteam, bestehend aus den Vollmatrosen Dirk Dietrich und dem 2. Nautischen Offizier Bernd Wittkowski ist mit einer Krankentrage für den Fall eines Sturzes zur Stelle.

Dann, um 10 Uhr ist es endlich soweit. Der erste Springer, Vollmatrose Norbert Stephan (Herby) aus Greifswald, betritt unter tosendem Beifall die Messe. Ruhig und konzentriert steigt er an die Ablaufmarke. In der Hocke nimmt er die Position auf der Schanze für die „Fahrt“ nach unten ein. Leicht in den Knien federnd geht es dann ab. Ein kraftvoller und sicherer Abdruck vom Schanzentisch bringt ihn in die Luft. Er fliegt. Die Haltung, leicht nach vorn gebeugt und ein wenig mit den Händen rudern, ist in Ordnung. Die Landung sehr gut gestanden, jedoch die Weite überzeugt nicht. Kopfschüttelnd gleitet er in den Auslauf. Doch die Zuschauer und seine Fans jubeln. Nun kommt die Bewertung der Kampfrichter und 3,2 Wertungspunkte sind eine gute Vorlage, die aber für den Sieg nicht reichen wird.

Der zweite Springer, Vollmatrose Carol Würker (Fridolin) aus Greiz (Thüringer Wald), steht nun am Ablauf. Sein besonderes Zeichen ist die Panzerhaube. An der Ablaufmarke wird die Brille noch einmal gelüftet und mit einem Blick in die Tiefe geht es rasant auf den Schanzentisch zu. Hier sieht man den Profi, der die Konkurrenz hinter sich lassen will. Ein sehr guter Absprung, eine Top-Haltung beim Flug und auch die Weite stimmt. Mit einem sauber gestandenen Telemark krönt er seine tadellose Leistung. Nur durch die falsche



Ausrüstung, denn Jesuslatschen sind keine Springerstiefel und kurze Hosen sind auch keine Wettkampfkleidung, sinkt die Bewertung der Kampfrichter auf 3,7 Punkte.

Der nächste Springer ist wieder einer vom Flachland aus Wismar. Es ist Vollmatrose Eduard Schmidt (Eddy). Er ist schon in der Absprungposition und rutscht mit hoher Geschwindigkeit die Schanze hinunter. Ein guter Absprung und er fliegt weit durch die Luft. Leider gibt es bei der Landung einige Fehler und so liegt die Wertung bei 3,5 Punkten. Recht gut, wenn man bedenkt, dass das Training nur auf den Dünen am Ostseestrand durchgeführt wurde.

Es folgen noch zwei weitere Springer aus dem Mittelfeld, dann betritt der Maschinenassistent Peter Sommer, genannt „Elke“, aus Neubrandenburg die Messe. Die Zuschauer sind begeistert und winken mit Fahnen und Plakaten ihrem Idol. Hier sieht man einen wahren Profi.

Selbst das starke Schneetreiben stört ihn nicht. Noch einmal die Hand zum Gruß an die Fans gehoben und dann geht es hinab.

Ein grandioser, sehr weiter Sprung mit einem perfekt gestandenen Telemark. Die Zuschauer und Fans von „Elke“ jubeln. Alle fragen sich: „Haben wir hier schon den Sieger gesehen“?

Drei weitere Springer, die ebenfalls richtig Gas geben, folgen.

Unter ihnen der bekannte Skiflieger E-Mix Mathias Scharen (de Schareen) aus Zittau. Er konnte schon viele Sprünge für sich entscheiden.

Sie bestätigen ihre guten Trainingsergebnisse, können aber in diesem Jahr das Ergebnis nicht mehr verändern.

Alle sind begeistert. „Eddy am Schanzentisch“

Ein sprungreicher und schöner Wettkampf geht langsam zu Ende.

Es folgt die Siegerehrung und wie erwartet landet auf dem ersten Platz der Springer aus Neubrandenburg Peter Sommer. Unsere „Elke“ hat es geschafft. Auf den Plätzen folgen Carol Würker und Eduard Schmidt. Wieder jubeln die Zuschauer und schütteln den glücklichen Siegern die Hände. Mit einem schönen Gruppenfoto endet dieses Springen nach fast zwei Stunden.

In diesem Jahr nahmen leider nur deutsche Sportler am Springen teil. Am 1. Januar 1989 gab es in Nuevitas auf Kuba auch ein Springen mit internationaler Beteiligung.

Fest an der Pier vertäut, lag uns ein russisches Handelsschiff gegenüber. Auch dort ist man bekanntermaßen sportlich sehr interessiert. Ein nautischer Offizier wollte es sich nach seiner Wache nicht nehmen lassen, uns sein Können im Skispringen zu zeigen. Leider hatte er das eigentliche Ziel, exakte Sprunghaltung, Landung und Anzugsordnung nicht so ganz





erkannt. Für ihn ging es allein um die Weite und so mussten wir unten aufpassen, dass er nicht bei jedem seiner Sprünge in der Blumenbank landete. Vor Lachen bekamen wir uns gar nicht wieder ein und freuten uns schon und das nicht ganz ohne Grund auf die nächsten Springen.



Leider geht mit dem Ende der Handelsflotte auch ein sportliches Kapitel der Seefahrt zu Ende, aber in den Erinnerungen und Gedanken lebt das Skispringen auf MS ALTENBURG weiter. So mancher Seemann klettert heute noch zur Freude von Verwandten und Freunden auf einen Tisch, um die Technik des professionellen Skisprungs mit Telemark zu erklären.

Freizeit an Bord – eine Bildserie



„Stewardess mit dem Eintänzer“ MS GEORG SCHUMANN – 1981,
Sonderpreis im Fotowettbewerb des DSR-Seeleute e.V. 2002, Hermann Winkler



„Damenchor“ nach einer Äquatortaufe auf MS POTSDAM – 1988



Karneval auf MS GEORG HANDKE



Sportfest auf MS GERHART HAUPTMANN – 1989



Sport auf MS ERNST SCHNELLER – 1975



Grillparty auf dem Brückendeck MS RONNEBURG

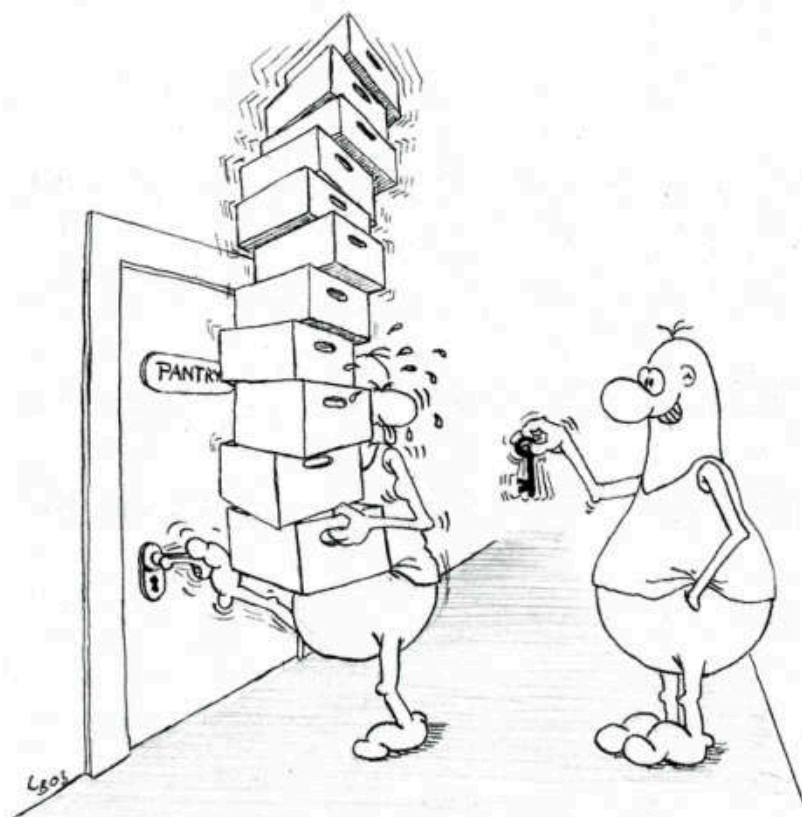


Poolparty auf MS RUDOLF DIESEL – 1987

Der Wettkönig oder Durst ist schlimmer als Heimweh

Jeder, der schon einmal mit einem unklimatisierten Schiff in den Sommermonaten im Roten Meer, im Persischen Golf oder in Indien im Einsatz war, kann bestätigen, *Durst ist schlimmer als Heimweh*. Ich habe diese Erfahrung 1962 auf dem Typ IV-Schiff HALBERSTADT als Matrose gemacht. Die in Warnemünde gebauten Typ IV-Schiffe waren allgemein als Arbeitsschiffe bekannt. Nach Feierabend wurde immer eine Kiste „Hafenbräu“ aus der Rostocker Brauerei geleert, um den im Laufe des Tages angesammelten Durst doch noch zu stillen und den Nachtschlaf vorzubereiten. Die Bezahlung der Kiste(n), war immer denjenigen Besatzungsmitgliedern überlassen, die im Laufe des Tages bei einer Nachlässigkeit erwischt worden waren. So musste eine Kiste Bier ausgeben, wer Farbe verschüttet hatte, wer Werkzeug aus dem Mast, von der Stellage oder vom Bootsmannstuhl an Deck oder außenbords fallen ließ. Auch eine ungereinigte Toilette nach der Benutzung wurde auf diese Weise geahndet. Die Geburtstagskinder durften die Gäste auch mit „Hafenbräu“ bewirten. Nach einigen Monaten wurde das Bier zwar flockig und bekam die Bezeichnung „Hafenbrühe“, war aber durch ein Haarsieb gegossen durchaus noch zu genießen. Der Qualitätsverlust des Bieres war nicht den Rostocker Braumeistern anzulasten, sondern wurde durch die ungenügenden Lagerbedingungen an Bord verursacht. Da mit einer Kiste „Hafenbräu“ der Durst einer so zahlreichen Besatzung nicht zu löschen ist, klärte man die Bezahlung weiterer Kisten beim Würfelspiel und Streichholzraten. Am beliebtesten waren die Würfelspiele *Mex* und *Chicago scharf*. Decksmann Klein aus Lütten-Klein war ein gewiefter Spieler und ließ auch keine Gelegenheit zum Wetten aus. Eines Tages hatte er sich den Matrosen T. R. zum Wetten ausgesucht, der wegen einiger Ähnlichkeiten den Spitznamen der „brave Soldat ...“ hatte. Folgende Wette bot er für eine Kiste „Hafenbräu“ an: „Ich wette, dass du keine drei Schläge auf der Tischplatte aushältst, wenn du darunter sitzt. Du kommst vor dem dritten Schlag unter dem Tisch hervorgekrochen.“ Nach der Rückversicherung, dass er unter dem Tisch nicht von irgend jemandem attackiert wurde, ging T. R. auf die Wette ein. Er setzte sich unter den Tisch und hielt mit Leichtigkeit die ersten zwei Schläge auf der Tischplatte aus. Der dritte Schlag wurde nie vollzogen. Daher kroch T. R. nach 20 Minuten laut schimpfend unter dem Tisch hervor und hatte die Wette verloren. Zur Versöhnung bot Decksmann Klein eine neue Wette an, um T. R. die Gelegenheit zu geben, die Kiste Bier zurückzugewinnen. Das Risiko war natürlich, eine weitere Kiste zu verlieren. T. R. sollte eine Minute lang jede vom Decksmann Klein gestellte Frage mit „Ja“ beantworten. Zur Sicherheit ließ sich T. R. bestätigen, dass die Ja-Antworten nach dieser Minute keine Gültigkeit hatten, damit eventuelle Fragen nach Freibier, die er auch mit „Ja“ beantworten musste, wenn er die Wette gewinnen sollte, nicht anschließend als versprochen galten. Nach Wettbeginn stellte Decksmann Klein die ersten 45 Sekunden alle möglichen und unmöglichen Fragen, angefangen mit „Bist du blöd?“ bis „Hast du schon mal mit Deiner Schwester geschlafen?“, die T. R. alle mit „Ja“ beantwortete. Danach sagte Decksmann Klein mit normaler Stimme: „Ich merke schon, dass ich die Wette verloren habe. Du kanntest wohl die Wette schon?“ T. R.'s Antwort: „Nein!“ Damit war die Bezahlung der zweiten Kiste „Hafenbräu“ geklärt. Fairerweise gab Decksmann Klein dem Matrosen T. R. noch eine Chance, eine Kiste Bier zurückzugewinnen. Diesmal sollte T. R. eine Minute lang schweigen. Als Regel wurde festgelegt, wenn der Sekundenzeiger der Uhr drei Sekunden vor der Zwölf ankommt, sagt Decksmann Klein „Jetzt“, darauf muss T. R. „Los“ sagen und danach beginnt die Minute für T. R. zu zählen, in der er kein Wort sagen darf. Mit den Worten, damit es hinterher nicht zu Streitereien kommt, erkläre ich dir die Regel noch einmal: „Du musst eine Minute lang schweigen, ich kann

sagen, was ich will. Wie schon gesagt, ich sage „Jetzt“ und du sagst „Los“ und danach beginnt die Minute.“ Da diese einfache Regel noch mehrmals wiederholt wurde, setzte sich im Unterbewusstsein von T. R. der Gedanke fest: Da muss irgendwo eine Falle in der Regel versteckt sein. Nachdem er sich zusichern ließ, dass er während der Schweigeminute von niemandem berührt oder anderweitig belästigt wird und auch seine eigene Armbanduhr zur Zeitnahme zugelassen wird, nahm er auch diese Wette an. Nach „Jetzt“ und „Los“ rief der Decksmann Klein sofort: „Ha, schon verloren!“ Prompt kam beleidigt die Rückfrage: „Wieso?“ und verloren war die dritte Kiste Bier. Nachdem die drei Kisten „Hafenbräu“ gelenzt waren, war noch das Leergut in die Pantry zu bringen. Eine weitere Wette wurde von einem Maschinenassistenten angeboten. Wer die drei übereinander gestellten Kisten Leergut anheben kann und sie ohne Hilfe und ohne abzusetzen in die Pantry bringt, solle eine Kiste Bier bekommen. Die damaligen Hartholz-Getränkekisten waren wesentlich schwerer als die heutigen Plastekisten. Auch diese Wette wurde von T. R. angenommen. Er war kräftig genug, drei Kisten Leergut auf einmal zu tragen, kam damit quer durch die Mannschaftsmesse bis zur Pantrytür, setzte sein Knie unter die unterste Kiste, drückte alle drei Kisten mit seinem Körper gegen die Wand neben der Tür, bekam dadurch eine Hand zum Türöffnen frei und fand die Tür verschlossen, obwohl sie sonst die ganze Reise nicht verschlossen war. Diese unfaire Wette wurde also auch verloren, aber nie bezahlt. Zum Schluss habe ich mich auch noch an einer Wette beteiligt und dabei eine halbe Kiste Bier verloren. Matrose P. S. hatte behauptet, dass er nach dem reichlichen Biergenuss noch in der Lage sei, 15 Klimmzüge zu schaffen. Das hat er uns auf dem Oberdeck bei Luke 5 locker vorgeführt.



Wie MS SANGERHAUSEN zu einem anderen Namen kam

Es war im Sommer 1984 und wie bei jeder Hafenliegezeit in Rostock. MS SANGERHAUSEN kehrte von einer seiner Fernostreisen zum Heimathafen zurück und wurde wieder für eine neue Reise fit gemacht. Man löschte die Ladung und verstaute die neuen Güter sicher im Schiff. Mitglieder der Stammbesatzung traten ihren verdienten Urlaub an und wurden für eine Reise durch Springer ersetzt.

So kam es auch, dass eine neue Stewardess, nennen wir sie „Monika“, aufstieg. Sie kam aus dem Urlaub von ihren Eltern und freute sich auf die Reise nach Japan.

Als sie mir während der Hafenzzeit im Schiff begegnete, fiel mir auf, dass ihre Jeans ziemlich stramm saßen. Ich dachte so bei mir, na, du hast ja auch schon ein kleines Kartoffelbäuchlein. Da bei einem guten DSR-Koch auch bei den Stewardessen nicht immer „Model-Maße“ zu halten waren, maß ich meiner Beobachtung keine weitere Bedeutung bei, da ja eigentlich an Bord die Arbeitsleistung jedes Besatzungsmitgliedes entscheidend war.

Die Reise begann wie stets über Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen. In Antwerpen ergab sich fast immer eine sogenannte „Bauernnacht“, die meist genutzt wurde, einen ersten Fassbierabend durchzuführen. Dieser diente dann dazu, die Urlaubserlebnisse auszutauschen und auf Familienereignisse anzustoßen, wie Hochzeit und anderes. Monika nahm an diesem Abend ebenfalls teil!

Am nächsten Morgen rief mich Monika an und teilte mir mit, dass sie ihren Dienst nicht antreten kann, da sie starke Schmerzen im Bauchraum hat. Ich sagte ihr, dass ich noch vor dem Frühstück bei ihr reinschaue. Als ich die Kammer betrat, lag sie noch in der Kojе und sagte, dass sie wohl eine Unterleibserkältung hätte. Meine Frage, ob sie schwanger sei, verneinte sie. Mir blieb nur die eine Entscheidung. Ich sagte, wir bestellen ein Taxi, das sie zum Arzt bringt. Es war auch Eile geboten, da wir nach Ende der Tagesschicht auslaufen wollten.

Das Taxi kam und die Fahrt zum Arzt begann. Es dauerte auch nicht lange und die Agentur teilte uns mit, dass wir ein „neues Besatzungsmitglied“ haben, Monika war in Antwerpen Mutter geworden und dies nach knapp einer Woche seit Reisebeginn. Die Überraschung für alle war perfekt!

Dies hatte ja keiner in der Besatzung vermutet und sie selbst wahrscheinlich auch nicht, zumal der Abend vorher ganz normal verlaufen war.

Als ich dieses Ereignis der Oberstewardess mitteilte, erwiderte diese, dass Monika ihr früh gesagt hätte, sie hätte sich wohl die Blase erkältet, denn sie müsse oft zur Toilette. Aber wie wir hinterher wussten, war es bereits das Fruchtwasser und die Wehen hatten schon vor der Fahrt zum Arzt eingesetzt. Wie wir vom Taxifahrer erfuhren, war er froh, dass er seinen Fahrgast noch bis in das Vorzimmer des Arztes bringen konnte.

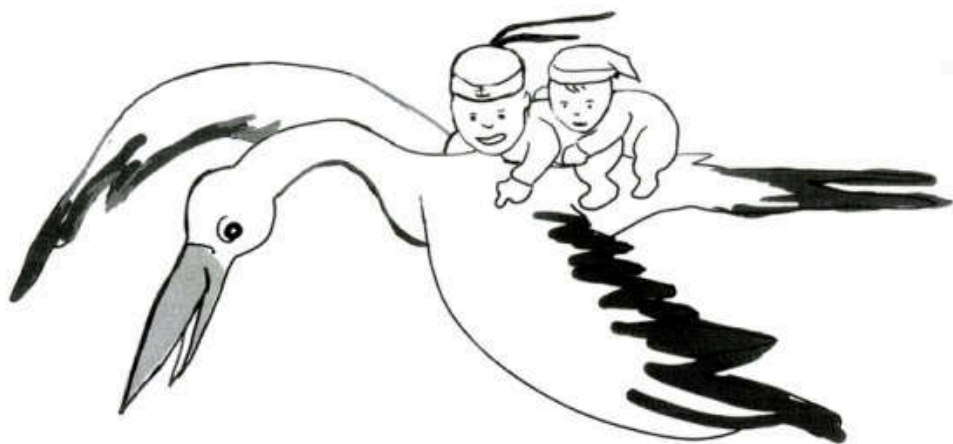
Ich beauftragte dann unseren Politoffizier, sich mit einem Blumenstrauß zu bewaffnen und bei ihr einen ersten Besuch zu machen. Zwischenzeitlich war Monika mit ihrem Baby in einem Krankenhaus untergebracht. Als der Polit mit den Blumen beim Pförtner nach Monika fragte, wurde er mit einer Gegenfrage begrüßt: „Ach, sie sind wohl der Vater?“ Die Vaterschaftsfrage blieb für uns ein Geheimnis. Unsere Monika war wohl auf und das Baby auch. Die Geburt war reibungslos gelaufen, denn dem Polit sagte sie, sie könnte abends schon wieder arbeiten.

Als der Polit sie fragte, ob sie denn vorher nichts gemerkt hätte, verneinte sie dies und sagte, sie wäre vor der Seefahrt beim Leistungssport gewesen und ein Sportarzt hätte ihr gesagt, sie könne keine Kinder bekommen. Wie wir später erfuhren, sind ihre Eltern auch aus allen Wolken gefallen.

Unsere Reise setzten wir programmgemäß fort und unsere Reedereivertretung übernahm die weitere Betreuung von Monika und ihrem Baby.

Unser damaliger Generaldirektor Artur Maul soll in einer Leitungssitzung dazu gesagt haben: „Was sind das für Männer an Bord, die nicht eine schwangere Frau von einer nicht-schwangeren unterscheiden können!“ Die Folge war, dass alle mitreisenden Frauen vor Antritt einer Seereise eine ärztliche Untersuchung in dieser Angelegenheit nachweisen mussten. Selbst die Mediziner unserer Patenstadt Sangerhausen hielten es nicht für möglich, dass eine Frau bis zur Geburt eine Schwangerschaft nicht bemerken würde. Aber man konnte doch Monika auch nicht unterstellen, dass sie in der Biscaya oder im Mittelmeer lediglich mit Hilfe des Gesundheitsoffiziers (II. Offizier) ein Baby bekommen wollte.

Unter den Seeleuten der DSR-Flotte wurde nach diesem wohl einmaligen Ereignis wenige Tage nach Verlassen von Rostock die SANGERHAUSEN in „SCHWANGERHAUSEN“ umgetauft.



Uwe Schwarz

Werfterlebnisse in Rijeka

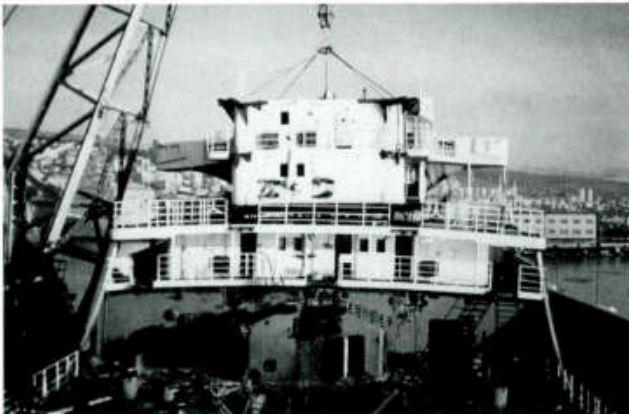
Während meiner Fahrenszeit als E-Mix von 1966 bis 1973 hatte ich mehrmals die Gelegenheit auf DSR-Schiffen einige schöne Wertzeiten in Rijeka/Jugoslawien mitzuerleben. Das betraf den Umbau des Tankers LEUNA II zum Erzfrachter DESSAU, die Übernahme des Tankers ZEITZ (2) und Klassereparaturen am Erz-Öl-Schiff ZWICKAU.

Im Jahr 1967 wollte die Reederei eventuell alle Tanker des Typs „Leuna“ als Erzschiffe umrüsten. Es gab sicherlich mehrere Gründe dafür. Sie waren mit ihren 11.670 t als zu kleine Tanker unwirtschaftlich geworden. Der erste Versuch wurde mit der LEUNA II unternommen und dabei blieb es. Im Dezember 1967 ging ich als 2. E-Mix für etwa sechs Monate in die Werft. Sie lag inmitten der Stadt, im alten Hafen von Rijeka. Es blieb nur ein kleiner Teil der Besatzung an Bord. Kapitän N., drei Wachmatrosen, Chief Apfel, der I. Ing. Jakob und später der II. Ing. Boysen, wir beiden E-Mixer Gerd Bürkle und ich sowie drei Assis. Wir hatten uns zur Aufgabe gestellt, einen großen Teil der Anlagen in Eigenleistung zu überholen. Herr Holz war von der Reederei für die Bauaufsicht und Herr Marketitsch als Bauleiter der Werft verantwortlich. Unser Kapitän handelte für sich und unsere Besatzung die besten Konditionen mit der Werft aus. Das betraf die Unterkunft, die Verpflegung sowie das übliche Wertgeld. Unterkunft und Verpflegung erfolgten im Hotel „Bonavia“ und im Hotel „Zagreb“ in Rijeka.



MS LEUNA II während einer früheren Wertzeit in Rijeka

Zu Beginn der Arbeiten wurde das Schiff von allen Aufbauten abgewrackt. Die Brücke mit der Kapitänskammer transportierte man komplett mit dem Schwimmkran in die Nähe von Martinscica zur dort neu entstehenden Werft von „Viktor Lenac“. Sie wurde vorerst abgestellt, später aber als Bootsklub für die Jugoslawen ausgebaut. Wir hätten nie geglaubt, dass



aus diesem Schrotthaufen am Ende wieder ein funktionsfähiges Schiff werden könnte. Am schönsten waren für uns immer die Ausflüge in die Berge und entlang der Adria, die wir am Wochenende mit dem Werftbus unternahmen. Ich erinnere nur an die Grotten von Postonja, mit insgesamt 23 km Länge die größten Europas, wo man 8 km mit der Kleinbahn fährt. Ebenfalls an die Wasserfälle von

Plitvice oder die Werftbaude in der Nähe von Fucine. Der Bauleiter kaufte früh auf dem Markt einen lebenden Hammel, den dann die Küchenfeen der Bergbaude für uns zubereiteten, natürlich mit dem nötigen Wein und Slivowitz dazu.

Einmal hatte uns der Winter in der Bergbaude überrascht. Am Nachmittag nach dem satten Mahl fing es derartig an zu schneien, dass der Bus uns in den Abendstunden nicht mehr abholen konnte. So blieben wir über Nacht, in der Hoffnung, am nächsten Tag abgeholt zu werden. Das Gelage ging dann am nächsten Morgen gleich weiter. Als die Vorräte in der Baude ausgingen und kein Bus durch den inzwischen auf 50 cm angewachsenen Schnee zu uns kam, entschlossen wir uns, bis zur nächsten Bahnstation zu Fuß zu gehen.

Die Frauen stülpten sich Plastiktüten über die Füße, um nicht mit ihren Stöckelschuhen im Schnee stecken zu bleiben. Es war ein herrlicher Anblick. Im Gänsemarsch, nur leicht bekleidet mit Sommerklamotten und spärlichem Schuhwerk kämpften wir uns stark schwankend, jedoch ohne Verluste bis zur nächsten Bahnstation. Unten in Rijeka war das schönste Sommerwetter.

Ein weiteres Mal wanderten wir nach reichhaltigem Mittagessen in der Baude durch den Wald und bemerkten, dass hier massenweise Birkenpilze, Rotkappen, Steinpilze und viele andere Sorten wuchsen. In der Folgezeit hatte ich in Chief Günter Boettcher einen guten Verbündeten. Wir fuhrten am nächsten Wochenende mit dem Zug in die Berge, um Pilze zu sammeln. Nach kurzer Zeit hatte jeder von uns Beiden zwei „HB-Tüten“ randvoll mit gemischten Pilzen.

Wir statteten dem Wirt der Baude noch einen Besuch ab, um ihm von unserem Erfolg zu berichten. Er war mächtig erstaunt, dass wir dieses „Zeug“ sammelten. Als er noch ein paar Würmer darin entdeckte, war er ganz fassungslos. Im Zug wunderte man sich ebenfalls, was für eigenartige Ware wir da mit uns führten. Wahrscheinlich kannten die Jugoslawen damals nur „Champis“ aus der Dose. Es war ein mächtiges Mahl, das wir uns auf dem Schiff zubereiteten. Nur schade, dass wir nicht noch mehr fortschleppen konnten. Der Wirt hat sich ein paar Tage später beim Bauleiter der Werft erkundigt, ob die Besatzung noch am Leben ist. Es fanden auf der damaligen Rennstrecke zwischen Rijeka und Opatia auch Motorradrennen statt, unter anderem mit dem deutschen Meister von 1967 Gerhard Hellwig. Ein Matrose hatte ihn ausfindig gemacht und aufs Schiff eingeladen. Eine willkommene Abwechslung für ihn und die Besatzung.

An einem anderen Tag spielte eine DDR-Fußballmannschaft in Rijeka. Wir rückten mit vier Typhons und Signalhörnern aus den Rettungsbooten und allen möglichen Flaggen und Wimpeln an. Obwohl wir nur ein paar Leute waren, haben wir mit Lautstärke und Anfeuerungsrufen die Jugoslawen weit übertroffen.

Dass in solchen Wertzeiten vieles an Land gezogen und verwertet wurde, sei ebenfalls erwähnt.

So mussten die Wachmatrosen das Holz vom Deck der LEUNA II, das abgerissen wurde, von Teer befreien und fein säuberlich für den Kapitän als Feuerholz in der vorderen Trockenlast, unter der Back auf Paletten stapeln. Damit war der Jahresbedarf einer Holzhandlung gedeckt oder er feuert mit diesem Holz wohl heute noch. Weiterhin wurden größere Aquarien gebaut und Bulleyeglas besorgt, natürlich nur aus Abfällen sowie elektrische Heizstrahler beschafft, die nach der Wertzeit absolut keine Verwendung mehr fanden.

Selbst das alte Arbeitsboot wurde von der Werft zur Barkasse für Herrn Kapitän aufgemöbelt. Nur wurde es nie auf Schwimmfähigkeit getestet, da es schon lange auf der LEUNA II spazieren gefahren wurde. Nachdem wir mit Erz auf der ersten Rückreise in Rostock ankamen, holte der Schüttgutkran dieses Ding aus der vorderen Trockenlast und setzte es aus. Ich möchte hier keine weiteren Ausführungen über die anschließenden Taucheinsätze machen. Wer auch immer hier seine Hände im Spiel hatte ...

Basarscheine – die „harte“ Währung der DSR-Seeleute

Mit Datum vom Dezember 1963 lässt sich erstmals in einer Dienstanweisung der Deutschen Seereederei Rostock eine umfassende Regelung „über die Aufnahme und Verwendung von Zahlungsmitteln im Ausland“ nachweisen. Sie aktualisierte alle seit 1959 erlassenen Verfügungen und fasste diese in übersichtlicher Form zusammen. Bestandteil waren auch der Umgang mit dem Handgeld und die Festlegung der unterschiedlichen Sätze. Für die im Ausland nicht verbrauchten Tagegelder bekam der Seemann in DDR-Häfen sogenannte Valutaberechtigungsscheine. Mit diesen konnte er in dem seit 1959 bestehenden „Internationalen Basar“ des VEB Deutsche Schiffsmaklerei Rostock seine Einkäufe tätigen. Ihr Gegenwert war zusätzlich in Deutscher Mark der DDR zu bezahlen.

Die bei Fahrensleuten übliche Bezeichnung „Basarscheine“ resultierte aus dem Einkauf mit diesen Berechtigungsscheinen im „Basar“.

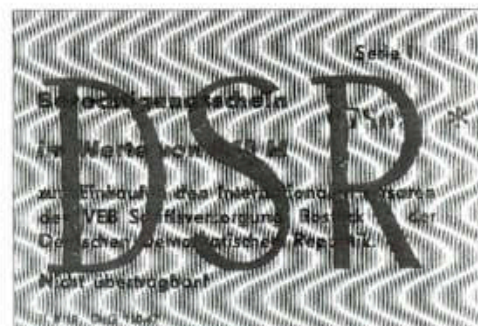
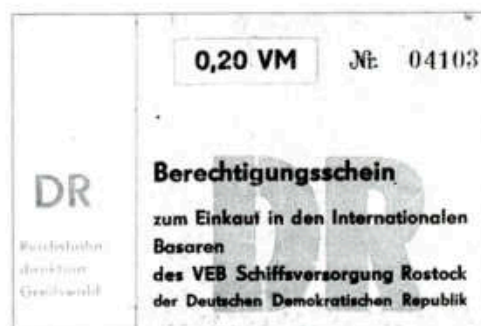
Ausgewiesen wurden in der Verordnung von 1963 neun unterschiedliche Nominale, welche auf D(eutsche) M(ark) lauteten. Es gab Scheine zu 0,10, 0,50, 1, 2, 5, 10, 20, 50 und 100 DM. Diese, wie auch frühere Scheine, die nur eine Gültigkeit von einem Jahr hatten, sind heute nicht mehr nachweisbar.

Die erste Serie von Valutaberechtigungsscheinen, laut Druckvermerk 1967 hergestellt, wies die gleiche Stückelung wie vorstehend angegeben auf. Ihre Wertbezeichnung lautete jedoch auf M(ark), um sich dadurch von der auch in der Bundesrepublik Deutschland gebräuchlichen Währungsbezeichnung DM zu unterscheiden. Im Gegensatz zur vorhergehenden Ausgabe wurden die Berechtigungsscheine dieser Serie in Blöcken zusammengeheftet. Für jede Wertstufe gab es eigene Wertblocks. Somit haben alle Scheine auf der linken Seite einen Perforationsstreifen, der ein leichtes Abtrennen vom Block ermöglichte. Im März 1971 wurde das Handgeld für Besatzungsmitglieder der DSR erhöht. Gleichzeitig wurde die erforderliche Nachweisführung für die neuen, nun auf V(aluta) M(ark) lautenden Valutaberechtigungsscheine kontrollierbarer geregelt. Die Bestimmungen bekamen genauere Formulierungen. Mit der Nachweisführung betraute man die Bordfunker. Der 100-Mark-Wertbon wurde bei den geringen Tagessätzen kaum benötigt, folglich auch nicht mehr gedruckt. Bei den niedrigen Wertstufen gab es, bedingt durch deren hohen Verschleiß, sogar Nachauflagen. Den Druck besorgte der VEB Ostseedruck Rostock.

Auf Weisung des Verkehrsministeriums der DDR kam es 1970 zu einer Ausgliederung der Spezialschifffahrt und zur Gründung einer zweiten Reederei, des VEB Deutfracht Internationale Befrachtung und Reederei. Auch diese Reederei benötigte kurzfristig für ihr fahrendes Personal Valutaberechtigungsscheine, die schnell verfügbar sein mussten. Mangels anderen Papiers wurden nun diese Wertbons auf sogenanntem „EDV-Papier“ von Robotron Dresden gedruckt. Diese Scheine waren erheblich größer als die bisherigen der DSR, somit auch unhandlicher und einem schnellen Verschleiß unterworfen. Auch hier druckte man 1971 alle bisher üblichen Nominale außer dem 100-VM-Schein.

Die Handgeldsätze für die Tage außerhalb der DDR (incl. Reede) wurden durch das Ministerium der Finanzen der DDR festgelegt. Bezugsberechtigt hierfür war jedes in der Musterungsrolle geführte Besatzungsmitglied der DDR-Schiffe.

Die Berechtigungsscheine der DSR und der Deutfracht – wie auch die hier nicht erwähnten der beiden Fischkombinate Rostock und Saßnitz, der Fähren der Deutschen Reichsbahn sowie die Scheine des Kombinates Seeverkehr und Hafenwirtschaft für Schwerpunktaufgaben in den drei Seehäfen Rostock, Wismar und Stralsund – wurden in den Basaren der Schiffsversorgung gleichermaßen entgegengenommen. So kam es häufig dazu, dass man



auch „Wechselgeld“ anderer Reedereien erhielt, was allgemein akzeptiert wurde. Das Geld war somit untereinander austauschbar.

Der VEB Deutfracht wurde 1974 mit dem VEB Deutsche Seereederei Rostock in das neu gegründete Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft – Deutfracht/Seereederei eingegliedert. Aus rechtlichen Gründen, insbesondere auf dem internationalen Frachtenmarkt, musste sich der Name nun auf beide Reedereien beziehen. Die Beibehaltung des Namens Deutfracht wie auch des Namens Seereederei, vereint in dem alten Kürzel **DSR**, entsprach diesem Erfordernis. Die Reederei hieß nun VEB Deutfracht/Seereederei Rostock, was sich auch auf den neuen „Basarscheinen“ von 1974 niederschlug.

Die Dienstanweisung vom 15. Februar 1975 trug diesem Umstand Rechnung, indem sie unter Punkt 5 detaillierte Ausführungen zu den Valutaberechtigungsscheinen machte. In der Serie gab es als neues Nominal einen Schein zu 0,20 Valutamark. Man folgte damit der Praxis in der DDR, wo bereits seit 1969 eine 20-Pfennig-Messingmünze kursierte. Diese „Basarscheine“ wurden in Bad Doberan gedruckt. Sie waren von einfacher Ausführung und keinesfalls fälschungssicher.

Indiz für eine zweite Auflage ist die parallele Verwendung des Buchstabens **A** und die des Buchstabens **B** vor der jeweiligen Kontrollziffer des Valutaberechtigungsscheines. Nicht nachgewiesen ist bisher, ob alle Nominalen mit jeweils beiden Buchstaben existieren.

Eine weitere Dienstanweisung vom 1. Oktober 1985 behandelte eingehend den Umgang mit Valutaberechtigungsscheinen.

Sicher nicht zuletzt wegen der zunehmenden Fälschungen der „Basarscheine“ für das seefahrende Personal erhielt der VEB Wertzeichendruckerei in Leipzig den Druckauftrag für die 1987 ausgelieferte letzte Serie von Berechtigungsscheinen. Sie war weitgehend fälschungssicher gestaltet. Außerdem war die Serie, obwohl auf „Deutfracht/Seereederei“ lautend, für alle Bedarfsträger der DDR gleichermaßen gültig. Alle vorhergehenden Zahlungsmittel wurden ungültig und mussten bis zu einem bestimmten Stichtag eingelöst werden. Sie wurden „mit großer Konsequenz und unter Aufsicht“ vernichtet. Das erklärt ihre heutige Seltenheit. Als Nominalen dieser letzten Serie, von denen auch Vorlagen mit der Kontrollnummer „0 000 000“ bekannt sind, waren bis zum 31. Dezember 1990 sieben Wertstufen im Umlauf.

Mit der Währungsunion am 1. Juli 1990 hatten die Valutaberechtigungsscheine der DDR-Reedereien ihre Grundlage verloren und wurden eingelöst.

Anmerkung der Redaktion:

Der Autor möchte diese Thematik gern lückenlos dokumentieren und bittet alle Leser mit Insiderwissen um Unterstützung durch sachliche Hinweise oder leihweise Überlassung von Belegmaterial. Kontaktaufnahme unter 03 81 / 66 99 01

Handgeld-Tagessätze der Seeleute				
Heuergruppe	12/1963	03/1971	10/1985	04-12/1990
Kapitäne und leitende Offiziere	2,80	4,30	6,40	7,00
sonstige Offiziere	2,80	4,00	6,00	7,00
Unteroffiziere	2,00	3,50	5,20	7,00
Mannschaften	1,70	3,50	5,20	7,00
Lehrlinge	0,70	1,00/1,50	- ? -	- ? -

Komplexablösung auf MS FLAMINGO

Laut telegrafischer Mitteilung von AÖ war die Komplexablösung für das MS FLAMINGO auf den 31. Mai 1983, 14 Uhr im Überseehafen Rostock festgelegt. Das Schiff sollte noch am gleichen Tag wieder auslaufen.

Die außerhalb von Rostock wohnenden Besatzungsmitglieder waren zum festgelegten Zeitpunkt angereist, suchten das Schiff jedoch vergeblich. Nach einem Anruf und der Mitteilung des Dispatchers sollte das Schiff erst gegen 18 Uhr einlaufen. Daraufhin wurde mit AÖ besprochen, dass die betreffenden „Genossen“ im „Haus Sonne“ übernachteten und die Ablösung auf den nächsten Tag 8 Uhr verschoben wird. Die Rostocker aber wussten von dieser Abmachung nichts und hatten vorsichtshalber zwischen 11 Uhr und 13 Uhr bei der AÖ nochmals angerufen. Diese Schlaumeier! Dabei hatten sie jedoch unterschiedliche Zeitangaben und Liegeplätze für das Einlaufen und Festmachen der FLAMINGO erhalten. Der Chief bekam die Auskunft: Liegeplatz 68, 17 Uhr. Unser „Alter“ erfuhr: Liegeplatz 43, zwischen 19 und 20 Uhr.

Um 16 Uhr fuhr der Chief mit seinem gesamten Gepäck per Stadtbus Richtung Überseehafen. Um 17 Uhr kam er schwer beladen, in der rechten Hand seinen Kofferwagen, darauf einen großen Koffer und Reisetasche und in der Linken einen großen Beutel nebst einem frischen Blumenstrauß aus seinem Garten am Haupttor beim „Einlassdienst“ an. Höflich fragte er, wo die FLAMINGO liegt bzw. wann sie einläuft. Keine Auskunft! Ein Achselzucken war alles! Also setzte er sich in Richtung 60-er Pier in Bewegung und suchte Liegeplatz 68. Es war ein herrlicher Tag mit Sonnenschein und 27 Grad im Schatten. Auf seinem Marsch fiel ihm auf, dass außer schwedischen „Dumper“-Fahrern ihn keine weiteren Menschen begegneten. Hier und da bewegte sich ein Kran, aber das war auch schon alles. Plötzlich tauchte hinter einem Haufen Eisen ein Hafenarbeiter auf, den unser Chief auch sogleich nach Liegeplatz 68 fragte. Der feixte nur blöd: „Siehst du nicht da vorn den Bauplatz. Dort kommt mal die 68 hin. Vielleicht im nächsten Jahr!“ Der AÖ mehr vertrauend, stand der Chief bald am Ende der Pier und starrte auf die Hafeneinfahrt. Von der FLAMINGO war nichts zu sehen. Es war mittlerweile 17.40 Uhr. Auf zum nächsten Telefon. In der linken Hand die langsam verwelkenden Blumen. Vorbei am „Blauen Wunder“, den Einlassdienst passiert, hin zur „Faultierfarm“. Eine großköpfige Pförtnerin fragte, was er hier um diese Zeit wolle? Ans Telefon, die Nummer 6111 gewählt, aber niemand meldete sich am anderen Ende der langen Leitung. Die Ausweichnummer probiert und Glück gehabt, der Hauptdispatcher meldete sich. „Hier ist der Chief der FLAMINGO, wann kommt das Schiff und wo macht es fest?“. „Sie sind nicht der Erste, der danach fragt. MS FLAMINGO ist an der Ansteuerung und wird gegen 20 Uhr am Liegeplatz 43 festmachen.“ „Danke für die Auskunft, gute Wache und tschüss“. Zurück zum Einlassdienst. Sein Seefahrtbuch brauchte er beim Betreten des Hafengeländes nicht mehr vorzuzeigen. Man kannte ihn unterdessen. Mit Kofferwagen, Beutel und den gewesenen Blumen Richtung Liegeplatz 43. Es kam ihm wie eine Ewigkeit vor, als endlich die FLAMINGO auftauchte.

Schon von weitem riefen ihm die Kollegen zu, dass die Ablösung erst am nächsten Morgen ist und er eigentlich wieder abhauen könne. Es war 19.45 Uhr, der nächste Bus fuhr vom Hafentor 20 Uhr. Am Ende der Pier begegnete er unserem „Alten“. In der einen Hand einen großen Koffer, in der anderen Hand eine schwere Reisetasche, voll mit Ablöser-Unterlagen. Die musste unser Kapitän immer mit nach Hause und von Schiff zu Schiff schleppen. So standen sich beide schweißtriend gegenüber. Der Chief froh, wenigstens einen Bekannten getroffen zu haben, informierte den „Alten“ über die neue Lage und wollte schnell weiter

zu seinem Bus. Ein Blick auf die Uhr genügte, um festzustellen, der Bus war weg! Beide stellten nun ihr Gepäck auf der FLAMINGO ab und fuhren im Moskwitsch des Kapitäns zurück nach Rostock. Den anderen „auswärts“ wohnenden Besatzungsmitgliedern aus den Südstaaten erging es nicht viel besser. Sie mussten den ganzen Abend in der Kneipe hocken und auf den nächsten Tag warten.

Irgendwie wurde aber alles gut überstanden und am anderen Tag konnten die Kollegen von MS FLAMINGO abgelöst und das Schiff nebst Inventar übernommen werden.

Die Stelle der Stewardess musste jedoch notgedrungen, da keine Ablösung vorhanden, zum wievielten Male eigentlich (?), wieder von einem Matrosen oder Assi besetzt werden. Nach Übernahme der Ressorts, Ausrüstung, Proviant, Getränke, Bunker etc. war das Schiff um 20 Uhr wieder seeklar. Kurz darauf war der Lotse an Bord. Plötzlich kam die Meldung, „Bb-Seitenlaterne ausgefallen!“ Also, E-Mix ran und „dawei!“ Da stand nun der lange Lulatsch vor der „Posi-Tafel“ wie eine Kuh vorm neuen Tor. Der arme Kerl hatte doch gar keine Ahnung von E-Technik, geschweige denn von Schiffs-E-Technik! Er hatte doch „nur“ Elektroniker gelernt. Da musste er Widerstände und andere kleine Teile auf Leiterplatten löten. Was jetzt zu tun war, das hatten ihm seine Lehrausbilder vergessen zu sagen. Was nun? Der Chief muss ran! Aber der hatte auch nicht viel mehr Ahnung von E-Technik. Also wurde in Gemeinschaftsarbeit durch Kapitän, Chief und Funkoffizier eine Kabellampe als Notbehelf zurechtgefummelt. Später wurde dann festgestellt, dass der Defekt in der Laterne nur eine reine Kontaktfrage am Sicherungssockel war.

Aber auch die Nautiker standen nach der Übernahme des Schiffes vor einem Problem, das erst in Göteborg geklärt werden konnte.

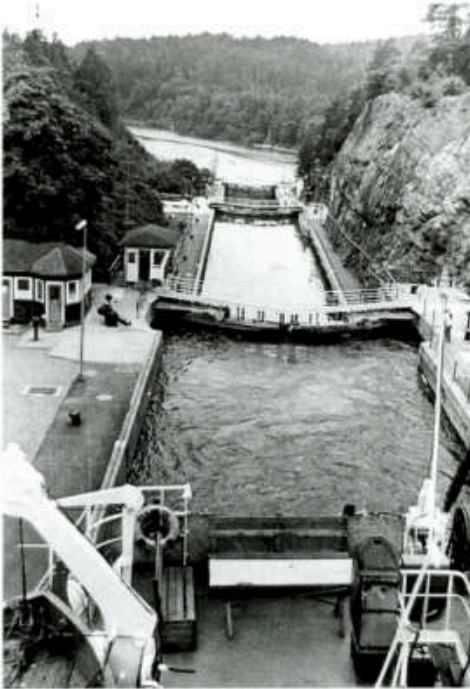
Das Schiff wurde in Gdansk mit Salz beladen, welches in Skoghall gelöscht werden sollte. Dabei war von der Stammbesatzung bei der Beladung eine wichtige Anweisung der schwedischen Kanal-Behörden übersehen worden. Laut dieser Anweisung war der Tiefgang für unsere „Vogel-Klasse“ vorn mit maximal 5,00 und achtern mit 5,20 Metern zulässig. Das Schiff hatte aber nach Übernahme der Ausrüstung und Bunker einen Tiefgang vorn und achtern von 5,23 Metern.

Am 2. Juni machten wir um 20 Uhr in Göteborg fest. Vom Makler wurde mitgeteilt, dass die Kanalbehörden ausnahmsweise dem Schiff die Genehmigung auch mit diesem Tiefgang erteilten.

Aufatmen! Am 3. Juni, um 7 Uhr legten wir in Göteborg ab, Richtung Göta-älv-Kanal mit seinen sechs Schleusen und mehreren Brückendurchfahrten. Beim Einlaufen und Festma-

chen in der zweiten Schleuse kam es in der Maschine zu einem „Black-out“. Obwohl die Wiederherstellung der Stromversorgung und der damit verbundenen Manövrierfähigkeit nur eine Minute in Anspruch nahm, entstand für das Schiff eine gefährvolle Situation. Ein Glück, dass die Fahrt bereits aufgestoppt und die Vorleine an Land war. Eine Minute eher



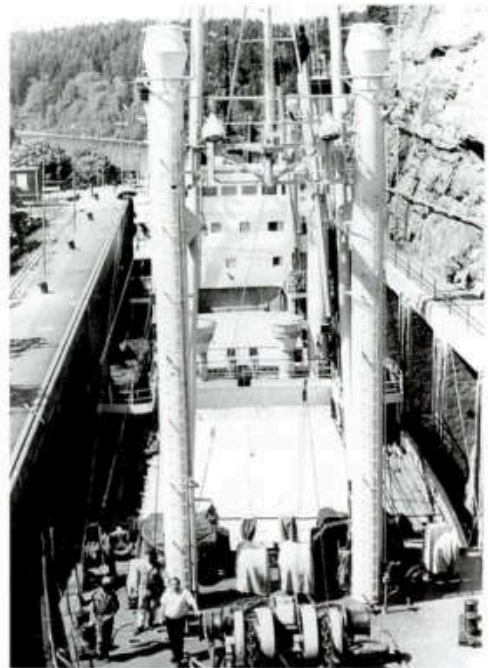


Die Schleusen wurden 1916 erbaut und sind bis - 30°C eisfrei!

die er noch im Tagesdienst hatte, keine Angst zu haben brauchten, jemals arbeitslos zu werden. Die Maschinen-Gang, bestehend aus „Arnie“, Duwe, genannt „Doofe“, „Glowie“ den I.TO in Vertretung, und Karsten, genannt „Bulette“, hingen nun wie Bilgenkrebse mit ihren Farbbollen zwischen den Rohrleitungen und das bei einer Temperatur von 35 Grad Celsius. Die Decksgang war besser dran. In frischer Luft und bei Sonnenschein hingen die „Mastaffen“ oben im Geschirr und wurden dabei noch braun. Am zweiten Tag im Masteinsatz stellte auf einmal Thomas, genannt „Baby-Face“, fest, dass er nicht schwindelfrei ist. Er hätte noch nie im Mast gehangen. Dabei fährt er schon ein paar Jahre als Vollmatrose an Deck und hat natürlich die volle Seetauglichkeit. Also musste unser Boss einen anderen in den Mast jagen. Wen? „Bulette“ war ja noch in der Maschine eingesetzt. Unseren „Opa“ (Matrose) konnte er auch nicht nehmen, der war ja in Rostock zur „Stewardess“ befördert worden. Warum er „Opa“ genannt wurde, weiß ich auch nicht. Wahrscheinlich kam es aber daher, weil er auf der achteren

und es wäre ein Havariebericht fällig gewesen. Im „Keller“ sind sie rumgehüpft wie angeschlossene Hasen.

Am Sonnabend dem 4. Juni, kurz nach Mitternacht hatte dann das Schiff an der Pier eines großen Chemiebetriebes festgemacht, um dort die 2026 Tonnen Salz zu löschen. Es war jedoch Wochenende und somit im Hafen arbeitsfrei. Nur mit ökonomischen Grundkenntnissen ausgestattet, war es dennoch unverständlich, weshalb wir aus dem Hafen Rostock regelrecht „herausgetrieben“ worden waren, trotz Reparaturen, nur um hier wertvolle Valuta „abzuliegen“. Schwerpunkt unserer durchzuführenden Arbeiten an Deck und in der Maschine war die Konservierung. Wir hatten allerdings zu wenig Farbe an Bord. Also wurde beschlossen, erst den Maschinenraum zu malen, um anschließend mit dem Rest an weißer Farbe an Deck weiterzumachen. Unser Boss, genannt der „Schotte“, hatte jedoch noch genügend andere Farben zum malen der Lademasten und Bäume, sodass er und seine zwei „Piepels“,



Die Schleusenbecken sind 13,10 Meter breit und 87 Meter lang



Endlich Wachende, die 8 - 12 Wache beim „Wachsbier“

Manöverstation eingesetzt war und diese Station von unserem „Alten“ aufgrund ihres „Tempos“ beim An- und Ablegen als „Rentner-Station“ bezeichnet wurde. Jedenfalls musste nun „Baby-Face“ gegen einen Wachgänger eingetauscht werden. Die Wahl fiel auf Jörg, genannt „Titte“. Aber das war „Titte“ gar nicht recht. Er hatte sich so an die 4-8 Wache auf der Brücke gewöhnt und es sich in der Nock so richtig gemütlich eingerichtet. Aber es nützte alles nichts, er musste seine Ecke räumen und ab ging es in den Mast! „Baby-Face“ grinste! Er hatte nun wieder „seinen“ Job und die Ruhe vorm Boss! In der Maschine wurde derweilen richtig rangeklotzt und bald war auch die Farbe alle. Jetzt musste „Bulette“ wieder aus der Maschine raus und ebenfalls hoch in den Mast.

Unterdessen war die Ladung in Skoghall um 15 Uhr gelöscht und es begann die große Reinigungsaktion mit Fegen und Spülen der Laderäume, die bis Karlstad, unserem nächsten Ladehafen, für die Zellulose-Ladung sauber und trocken sein mussten. Da der Reiseweg bis dahin nur zwei Stunden beträgt, wurden diese Arbeiten mit vollem Einsatz und mit Überstunden erledigt. Das war schon o.K. Dass das Schiff aber dann in Karlstad von Dienstag bis Sonnabend, den 11. Juni, 15 Uhr (Mittwoch kein Ladebetrieb und am Donnerstag nur zwei Stunden) für die Übernahme von 1820 Tonnen Zellulose liegen musste und dabei der Sonnabend noch mit Überstunden bezahlt wurde, dafür hatten wir kein Verständnis. Die Ursachen dafür lagen unserer Meinung nach bei der bevorzugten Abfertigung von Linienschiffen und zum anderen an den uns unbekannten Charterverträgen, bei denen wahrscheinlich kein Ladetermin mit exakter Zeitvorgabe festgelegt war. Nach Fertigstellung und Auslaufen des Schiffes galt es nun, sich wieder auf die bevorstehende Reise nach Vyborg mit Schleusen-Kanalfahrt und fünfstündiger Revierfahrt vorzubereiten.

So landschaftlich schön und reizvoll die Gegend auch links und rechts des „Göta-älf-Kanals“ ist, so anstrengend ist die Fahrt aber auch mit ihren engen Schleusen und Brückendurchfahrten. Nicht nur für die Wachgänger, sondern auch für die Freiwache, da diese zum Festmachen in den Schleusen und zum „Fenderdienst“ eingesetzt werden musste. Das bedeutete für viele Kollegen einen Arbeitstag von bis zu 18 Stunden. Noch anstrengender

und gefährvoller ist solch eine Kanalpassage nachts oder auch bei schlechter Sicht. Ohne Bugstrahler und Verstell-Propeller, aber vor allem mit den zum Teil veralteten und meist defekten Radaranlagen. Wir hatten dieses Mal einigermaßen gute Sicht, überstanden die Kanalpassage ohne Vorkommnisse und setzten die Fahrt mit „VV“ in Richtung Vyborg fort. Aber auch jetzt hatten wir wieder einmal die Rechnung ohne den Wirt gemacht.

Der Kapitän erhielt eine Anweisung von der Reederei, dass das Schiff Warnemünde-Reede zwecks Abgabe von zwei Besatzungsmitgliedern anzusteuern hatte. Es betraf den neu angemusterten III. TO und den Funkoffizier. Ein großes Rätselraten entstand bei der Besatzung. Warum? Beim III. TO gab es eine Erklärung, da er von „Strohbie“ in Rostock die feste Zusage erhalten hatte, die Reise nur bis Gdansk mitmachen zu müssen, um dann abgelöst zu werden. Aber warum jetzt schon, in Warnemünde, mit einem Umweg von zwanzig Stunden? Für den Funkoffizier konnten wir keine Erklärung finden, da dieser bis zum nächsten Einlaufen Mitte Juni auf unserem Schiff bleiben sollte.

Der Kapitän hatte rechtzeitig unser ETA für 12 Uhr Warnemünde abgegeben und die Zusage erhalten, dass die betreffenden Kollegen mit einem Boot an Land gebracht würden. Pünktlich lag das Schiff am Montag, dem 13. Juni auf Reede Warnemünde vor Anker. Erst gegen 16 Uhr wurden beide mit einem Schlepper abgeholt. Für den III. TO war unsere Vermutung richtig und er konnte sich schon auf seinen Urlaub freuen. Für den FO war die Nachricht, dass er sofort auf MS WOLFEN umsteigen musste, keine so gute Info, da sein Urlaubsplatz durch diese anschließende Reise in Frage gestellt wurde. Beide Kollegen verabschiedeten wir also mit guten Wünschen und mit viel Optimismus, dann konnten wir unsere Fahrt „pünktlich“ 16.15 Uhr Richtung Vyborg fortsetzen. Da für den III. TO kein Ersatzmann gestellt wurde, mussten der I. TO und der II. TO diese Wache mit übernehmen, was für jeden zwölf Stunden Seewache bedeutete.

Mit Anlaufen Warnemünde ergab sich ein 24-stündiger Zeitverlust mit entsprechendem Brennstoffverbrauch. Auf der Weiterfahrt nach Vyborg ermittelten unsere Nautiker, dass bei Einhaltung der Geschwindigkeit das Schiff am Donnerstag dem 16. Juni gegen 4 Uhr den Zielhafen erreichen müsste. Da um diese Zeit der Lotse in Vyborg noch schläft, wurde von der Schiffsleitung festgelegt, bei Erreichen der Hoborgs-Bank südlich von Gotland das Schiff aufzustoppen, um den Speiseplan durch das Angeln von Dorsch abwechslungsreicher zu gestalten. Kaum war das Schiff außer Fahrt, flogen schon die ersten Blinker ins Wasser. Schon nach zwei Minuten hatte der Chieffemate den ersten Dorsch am Haken. Weitere Fänge folgten. Wenngleich das Ergebnis nicht gerade das war, welches wir erwartet hatten, so reichte es doch für eine reichliche Mahlzeit mit Nachschlag. „Moni“, unser Goldstück, hatte dabei die meiste Arbeit. Früh gegen 7 Uhr wie vorgesehen, lagen wir auf Vyborg Reede und hofften auf ein baldiges Einlaufen und eine schnelle Abfertigung. Telefonische Mitteilung der Agentur INFLOT: „Einlaufen am Freitag, dem 18. Juni, Fertigstellung am 19. Juni“.

Es gibt zwar eine KA 4/78 „Treibstoffsparende Flottensteuerung“, diese kann aber für das Anlaufen von SU-Häfen nicht angewendet werden, da diese Agenturen keine genauen Termin- und Zeitangaben der Abfertigung geben können. Nach zwei Tagen Reedezeit hieß es dann „Anker auf“ und „Einlaufen“. Um Mitternacht lagen wir fest an der Pier vertäut. Mit dem Löschen wurde auch gleich begonnen und Sonntag um 10.20 Uhr war schon Löschen-de. Nun warteten wir nur noch auf den Radar-Service, der das Stb-Radargerät reparieren sollte. Gegen 15 Uhr, nach erfolgreicher Reparatur, ging es in Ballast nach Gdansk.

Auf der Fahrt gab es plötzlich gegen Mitternacht ein lautes Gepolter auf dem Peildeck. Der II. NO, „der rasende Roland“, und der III. NO „Harry der Verantwortliche für Hafenbräu und Fußball“, die eben bei ihrer Wachübergabe und Übernahme waren, guckten sich beide ganz verdattert an und glaubten im ersten Moment, die Hauptmaschine stünde an Deck.

Aber nein! Es war nur die obere Fahrstörlaterne, die sich vom Mast gelöst hatte und auf die drehende Radarantenne fiel. Dabei hatte sich das Kabel der Laterne so blöd um die Antenne gewickelt, dass deren Motor blockierte und sich lautstark verabschiedete.

Nun standen unsere Nautiker wieder im „Finstern“, da auch das Bb-Radargerät lediglich zum Festhalten zu benutzen war. Schließlich gab es früher auch keine Radargeräte und so sind wir dennoch dort angekommen, wo wir hinwollten – in Gdansk.

Unser „Elektronik-Rat“ hatte unterdessen die Laterne wieder oben am Mast angehängen und alle waren gespannt, wie sich die Reise weiter entwickeln würde. Zwei Probleme standen fortan in den Messen zur Debatte. Erstens: Hält „Strohbie“ sein Versprechen und schickt uns einen III. TO sowie eine Ablösung für „Bulette“ und eine Ablösung für die II. Köchin, „die quiekende Madeleine“? Wenn ja – wen?

Zum Frühstück wussten wir dann Bescheid. Gekommen waren früh um 5 Uhr mit dem Nacht-express Berlin-Gdansk unser neu vermähltes Ehepaar, die Familie Krüger aus den Schluch-



Bereich Technik v.l.n.r.:
III. TO F. Vollrath, I. TO H. Schultheiß, II. TO G. Malchow, LTO G. Bandura



Decksbrigade „Tatendrang“ v.l.n.r.:
VM TH. Winkler, M.-Assi L. Arnold, M.-Assi J. Stiral, Matrose L. Petzold, BM H. Arndt



Brigade Wirtschaft v.l.n.r.:
II. Köchin M. Glowatz, I. Köchin D. Krüger



Maschinenbrigade v.l.n.r.:
M.-Assi P. Glowatz, Elektriker Th. Dabelstein, M.-Assi R. Krüger, M.-Assi P. Duwe

ten bei Oschatz. Sie Köchin, er Assi. Das hat hier nichts mit „Asozialer“ zu tun, sondern heißt „Maschinenassistent“! Beide blass und abgespannt. Der uns zugesicherte III. TO war wohl unterwegs verloren gegangen, denn Krügers hatten niemanden weiter in Berlin gesehen. Herr Krüger musste nun als Messe-Steward fahren. Das war für beide nun doch etwas ungewohnt. Unsere kleine Doris, Frau Krüger, hatte sich jedoch schnell wieder gefangen

und stand einem Einsatz ihres „Chefs“ als Steward letztendlich positiv gegenüber. Ab sofort war er Tag und Nacht unter ihrer ständigen Kontrolle und Anleitung. So konnte er gleich von Anfang an zum richtigen und zuverlässigen „Haushalt-Angestellten“ erzogen werden. Er durfte nun „auf- und abbacken“, Geschirr waschen, Staub saugen, wischen, bohren, Wäsche waschen und sortieren und

Dieses Problem war also gelöst und das kein III. TO mitgeschickt wurde, machte letztendlich unseren Mechanikern auch nichts aus. Es musste eben weiterhin zwölf Stunden Wache gegangen werden. Dafür wurde man schließlich auch fürstlich entlohnt.

Nebenbei warteten wir wieder einmal auf unsere Reparaturfritzen, die unsere Radaran-tenne zum Drehen animieren sollten. Mittags kamen dann zwei Leute, bauten die Antenne ab, brachten diese in eine Werkstatt in die Nähe von Gdynia ...

Gegen 20 Uhr kamen dann drei Mann mit der Antenne zurück, montierten sie und verstellten abschließend versehentlich die Vorausmarke um nicht viel weniger als 14 Grad. Das Bild war jedenfalls scharf und gut. Die kleine Abweichung bekamen unsere beiden Unzertrennlichen, der „Alte“ und „Günti“, auch schnell wieder in den Griff.

In der Zwischenzeit hatten wir aber auch schon über 2000 Tonnen neue Ladung im Bauch. Außerdem waren da noch Subbotnik, Versammlungen, Schulungen, Manöver, Antihavarie-training und vieles mehr. Das kann ganz interessant sein, da man so vieles dazulernt. Vor



Der Mitautor Frank „Harry“ Glaß auf Motivsuche

allem bei den sogenannten „mmA-Schulungen und Manövern“. Was man da alles im Kopf behalten musste. Zum Beispiel, wenn man durch ein verseuchtes Gebiet fährt. Alles äußerst anstrengend und aufregend. Später hatten wir im Laderaum einen Brand zu löschen. Nebenbei mussten noch einige Geschosslöcher in der Außenhaut abgedichtet werden. Dann explodierte da auch noch eine Mine. Letztendlich hatten wir jedoch von allem die Schnauze voll.

Nun muss ich aber mit meinem Bericht zu Ende kommen. Erstens beginnt nun wieder eine neue Rundreise und zweitens will diesen Quatsch vielleicht gar keiner lesen. Meine Unterschrift unter diesen Bericht zu setzen, ist auch nicht ganz so einfach, denn wenn ein höher gestellter Dienstgrad dies liest, würde ich vielleicht sofort befördert!? Ich bin doch froh, dass ich hier diesen Job habe, oder hatte. Wer weiß. Es lebe die christliche Seefahrt, die Liebe und

Erinnerungen an den Flottenbereich Mittelmeer/Afrika

Als ich im Jahre 1977 den Einführungslehrgang auf dem MS GEORG BÜCHNER sowie die Hafenarbeitstage im Überseehafen Rostock absolvierte, erhielt ich von der Arbeitskräftelenkung Rostock die Anweisung, mich umgehend in Wismar im Flottenbereich Mittelmeer/Afrika zu melden. Mit einem Arbeitsvertrag als Decksmann/M und dem Qualifizierungsvertrag zum Motoren-Anwärter ging es von Rostock nach Wismar. Spät abends kam ich dort an.

Wo sollte ich nun übernachten? Ich sah, wie DSR-Leute aus Richtung Stadt leicht unsicheren Schrittes zum Hafen steuerten. Ich kam mit ihnen ins Gespräch und wurde kurzerhand mit auf ihr Schiff genommen. Es war MS SEEDLER, ein Fracht-Motorschiff der so genannten „Vogelklasse“.

Als DSR-Neuling beobachtete ich besonders den Umgangston, freute mich auf die mir zugewiesene Koje, war aber auch infolge der vielen neuen Eindrücke sehr aufgeregt und konnte diese Nacht kaum schlafen. Am nächsten Morgen zum Frühstück in der Messe der SEEDLER saß auch ein Mitarbeiter der Arbeitskräftelenkung an der Back. Er war an Bord gekommen, um den Arbeitskräfteeinsatz zu koordinieren.

Das Schiff stand kurz vor Ladeende und eine neue Reise ins Mittelmeer war geplant. Laut Besatzungsrolle für dieses Schiff ergab sich da ein Problem. Es fehlte ein Maschinen-Assistent. Der Auslauftermin stand somit ernstlich in Frage.

Aller Blick fiel nun auf mich. Als Kfz-Techniker besaß ich schließlich motorentechnische Grundkenntnisse.

Von Seiten der Arbeitskräftelenkung wurde in Rücksprache mit der Schiffsleitung mein Einsatz mit Sondergenehmigung beschlossen.

„Nun gut“, dachte ich und versuchte von den Mitgliedern der Stammbesatzung (Maschine) einen groben technischen Überblick zu bekommen. Noch gab es zwei Hafentage und ich wollte die Möglichkeit zur Einweisung in den Wachdienst/Maschine nutzen.

Wie bei so vielen Ereignissen im Leben wurde auch ich von einer Panne nicht verschont. In der zweiten Hafen-Nachtwache (ich war allein im Maschinenraum) passierte es. Der Hilfsdiesel zur Stromversorgung versagte seinen Dienst – „Black out“. Ich hatte zwar Kenntnis über die Füllung der Kraftstoffagetanks I und II, vergaß aber das Umstellen des Ventils. Natürlich wurde ich belächelt und durfte die obligatorische Kiste Hafenbräusponsoren.

Nun folgte meine erste Seereise, von Wismar über Skagen nach Durres/Albanien. Die Luken waren mit Fassgut gefüllt und die Decksladung bestand aus landwirtschaftlichen Geräten. Während dieser Reise wurde ich dem III. Technischen Offizier (8-12/20-24 Wache) zugeteilt. Mit seiner Hilfe erarbeitete ich Rohrnetzpläne und wurde intensiv in den Überwachungs- und Wartungsdienst eingewiesen. Er half mir bei der Erfüllung der Aufgaben gemäß meines Qualifizierungsvertrages.

Natürlich bin ich an Bord als DSR-Neuling nicht von den üblichen Späßen verschont geblieben. Es gab außer vorsichtigem Abtasten auch viele Gelegenheiten zur „Verablung“. So sollte ich mein Reisegepäck in den Kofferdamm verstauen (Kofferdamm = ungenutzter Raum im Schiffskörper, dient zur Isolierung) oder auch meine Post auf die Brücke bringen, da diese in die Gibraltarpostboje gegeben werden sollte. Spaß musste eben sein !

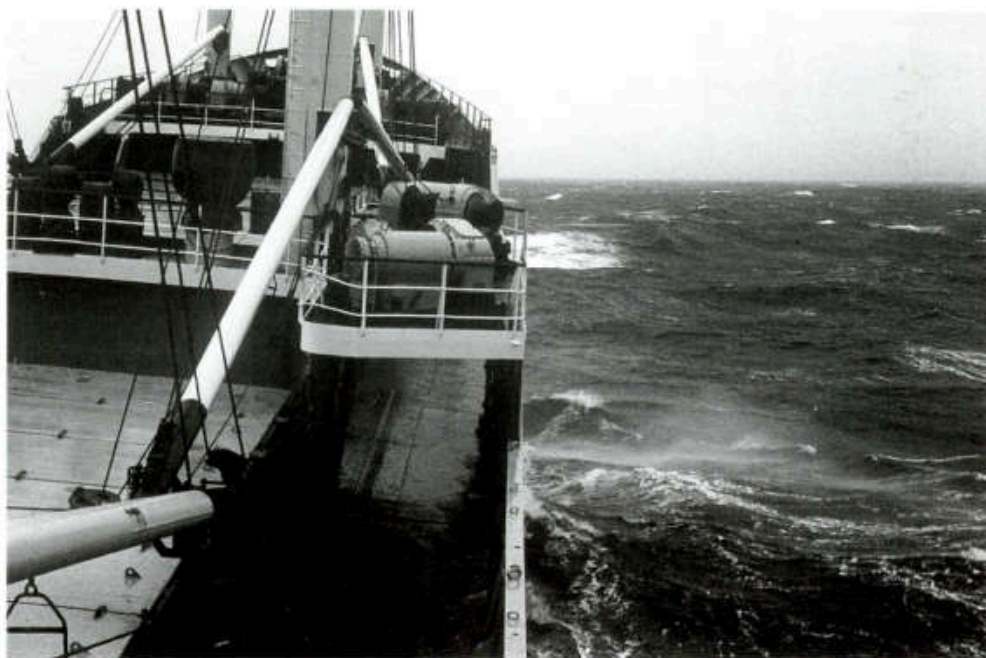
Außerhalb meines Wachdienstes meldete ich mich oft nach dem Mittagessen auf der Brücke. Mit dem II. Nautischen Offizier und dem Wachmatrosen plauderte ich dabei gern in der Nock. Ich sah von dort aus dem Wellenspiel und den Schiffsbewegungen zu.

Wir erreichten den Zielhafen Durres/Albanien. Hier wurde die Ladung komplett gelöscht und Fracht für Wismar bereitgestellt. Diese bestand aus Kupfer, Zigaretten sowie Arbeitsbekleidung. Nun lernte ich auch den richtigen Hafenwachdienst kennen, ging in der Freiwache mit anderen Besatzungsmitgliedern in den Interclub oder angelte vom Schiff aus nach Tintenfischen. Alles in allem, ich war stolz und fühlte mich sehr gut.

Auf der Heimreise wurde der Hafen Ceuta/Spanisch-Marokko zur Treibstoffübernahme angelaufen. Nach erfolgter Bebunkerung fuhren wir durch die Straße von Gibraltar Richtung Biskaya, die uns mit einer heftigen Schlechtwetterfront empfing. MS SEEADLER kämpfte sich viele Tage durch diese Wetterunbilden. Ich lernte so auch die Fortbewegung, das Essen und das Schlafen bei Seegang kennen.

Das Schiff stampfte und rollte sich durch die Biskaya und trotz längeren Aufenthaltes in dieser Schlechtwetterfront erreichten wir unbeschadet den Heimathafen Wismar. Nach dieser Reise wurde ich zum Motoren-Wärter umgemustert.

Am 31. März 1978 sank MS SEEADLER nach einer Kollision im Nebel mit dem sowjetischen Frachtmotorschiff „Inzhener Nechiporenko“ in der Irbenstraße/Rigaer Bucht, nördlich Kolka-Leuchtturm auf der Reise von Riga nach Stralsund. Die 22-köpfige Besatzung konnte gerettet werden.



Im Flottenbereich Mittelmeer/Afrika fuhr ich außerdem auf den Alttonnageschiffen WERRA und ROSENORT, absolvierte einen Schweißerlehrgang in Rostock und einen Kesselwärterlehrgang an der Seefahrtsschule Warnemünde. Man kannte mich dort unter dem Namen „Bummi“.

Auf meinen Reisen lernte ich viele neue Besatzungsmitglieder kennen. Auch nach meiner DSR-Fahrenszeit halte ich gern zu vielen ehemaligen Kollegen Kontakt und bin deshalb auch Mitglied im DSR-Seeleute e.V.

Mit dem Kühlschiff FRITZ REUTER (2) durch den Panama-Kanal

Aus dem Tagebuch einer Stewardess:

16. Mai 1974:

Kurz nach 22 Uhr verließ unser Schiff den Überseehafen Rostock. Das uns bekannte Reiseziel hieß Ecuador – Kolumbien. Es befanden sich noch fünf norwegische Monteure an Bord, da unsere Maschine leider einige „Macken“ hatte. Die FRITZ REUTER (2) wurde im November 1973 von der Reederei Sigurd Herlofson & Co. in Oslo/Norwegen als Alttonnage gekauft. Unsere Reise war die dritte unter DSR-Flagge. Zunächst steuerten wir Oslo an. Die Maschine sollte dort noch einer Reparatur unterzogen werden.

17. Mai 1974:

Am Abend erfolgte die Lotsenübernahme, denn der Oslo-Fjord war erreicht. Die Fahrt durch die Fjorde und Schären war wunderschön, doch zum Fotografieren war es schon etwas zu dunkel. Gegen 22 Uhr machte unser Schiff in Oslo fest. In vier Tagen brachte man die Maschine wieder in Ordnung. In diesen Tagen war ich mit meiner Kollegin nach Feierabend zweimal an Land.

21. Mai 1974:

Es war wieder Abend als wir in Oslo ausliefen. Die norwegischen Monteure machten die Reise mit und arbeiteten täglich von 8 bis 22 Uhr. Nachmittags bekamen sie zusätzlich zu den normalen Mahlzeiten Kaffee und Gebäck und nach Feierabend ein kleines Abendbrot. Da es sehr nette Leute mit recht guten Deutsch-Kenntnissen waren, konnten wir sie überreden, nachmittags Thermoskannen-Kaffee zu trinken. So mussten wir Stewardessen unsere nachmittägliche „Sonnenbad-Pause“ nicht unterbrechen.

23. Mai 1974:

Nachmittags lagen wir in Southampton/Großbritannien fest, um 140 Pkw für Ecuador zu laden. Zum Landgang reichte die Zeit nicht. Bereits 24 Stunden später liefen wir schon wieder aus. Kurz vorher bestaunten wir beim Einlaufen die FRANCE, das damals größte französische Passagierschiff, welches aber wegen Unrentabilität stillgelegt werden sollte.



Miraflores-Schleuse auf der Pazifik-Seite

Die Atlantik-Überfahrt war wettermäßig herrlich, sodass für uns tägliches Sonnenbaden angesagt war.

3. Juni 1974:

Noch vor dem Mittagessen kamen wir auf der Atlantik-Seite von Reede Cristobal/Panama an. Am nächsten Morgen begann die eigentliche Kanal-Passage, welche dann gegen nachmittag bei Balboa/Panama auf der Pazifik-Seite endete. Da die

FRITZ REUTER (2) ein Klima-Schiff war und draußen über 40°C mit fast 100 Prozent Luftfeuchtigkeit herrschten, stellten wir an Bord einen kleinen Tisch auf und setzten einen wachfreien Mann daneben, der auf alle unsere Fotoapparate aufpasste. So konnte jeder in einer arbeitsfreien Minute schnell fotografieren, ohne erst warten zu müssen, bis die „Beschlagenheit“ der Kameras bei den Temperaturschwankungen abgeklungen war.

Die Fahrt war einmalig schön. Es gab drei oder vier Schleusen, in die man mit eigener Kraft fährt. Vorn und achtern am Schiff je zwei Dieselloks. Diese haben den Zweck, das Schiff genau in der Mitte zu halten. Interessant ist, wie der Höhenunterschied von etwa fünf Metern überwunden wurde. Zwischen den Schienen für die Räder der Loks befand sich noch eine besondere Schiene, in die ein Zahnradkranz unter die Lok greift.

Etwa die Hälfte des Kanals führt durch Urwald. Unwillkürlich musste ich daran denken, unter welchen mörderischen Bedingungen der Kanal damals gebaut worden war und wie viele Menschen wohl in diesem Klima unter Moskitos und den technischen Arbeitsbedingungen ihr Leben lassen mussten. Das Wetter wechselte an diesem Tag zwischen stechendem Sonnenschein und starken Regengüssen. Unser gesamtes Deck dampfte nur noch.

5. Juni 1974:

Sang- und klanglos passierte unser Schiff am späten Nachmittag den Äquator. Wohl deshalb, weil wir am Abend in Manta/Ecuador sein sollten und es noch einige Vorbereitungsarbeiten für das Löschen der Pkw gab. Außerdem ist der dortige Zoll mit Alkohol sehr streng. Wird ein Besatzungsmitglied „angeschossen“ gesehen, wäre mit scharfen Kontrollen zu rechnen gewesen und das wollten wir nicht riskieren. Schließlich war unser „Alter“ so clever, bei der letzten Transitausgabe den Alkohol kistenweise (nicht flaschenweise) pro Nase freizugeben, damit wir etwas zum Tschinschen hatten. Das fanden wir sehr anständig von ihm. Aber, um nochmals auf den Äquator zurückzukommen: Ich war schwer enttäuscht! Es war sehr kalt, trüb und regnerisch. Bei einer Taufe hätten wir uns bestimmt eine Erkältung eingefangen. Die Taufe sollte später nachgeholt werden. Am späten Abend waren wir in Manta/Ecuador fest und die Einklarierung kam mit 14 Mann. Bis zur Stadt schien es, nach den entfernten Lichtern zu urteilen, ziemlich weit zu sein.

6. Juni 1974:

Nach dem Frühstück verließen wir Manta schon wieder und waren zur Abendbrotzeit auf Reede Esmeraldas/Ecuador. Noch am gleichen Abend begann man mit dem Laden von Bananen. Da hatte sich in den letzten zehn Jahren auch einiges geändert. Auf der alten JOHN BRINKMAN wurden noch ganze Stauden geladen, mit allen Spinnen und Schlangen. So konnte mit der „Reifekontrolle“ erst nach einigen Tagen begonnen werden, wenn die „lieben Tierchen“ bis zur Erstarrung heruntergekühlt waren.

Jetzt sah das Laden etwas anders aus. An jeder Ladeluke machten backbord und steuerbord je eine große Schute fest, bei unseren vier Luken also acht Schuten. Die Arbeiter bildeten von der Schute bis zu den Fruchtschotten in der Bordwand eine Kette und so wanderte jeder Karton durch viele Hände in die Laderäume. Als die Arbeiter mit recht modernen Einbäumen (mit Außenbordmotor) das Schiff ansteuerten und an Bord kamen, konnte man richtig Angst bekommen. So ein Gewimmel und doch kenterte kein Boot und es gab auch keine Unfälle. Ansonsten kamen auch noch allerhand fliegende Händler mit ihren Booten, von denen man Obst, Ponchos, Masken, Holzfiguren, Wandteppiche für wenig Geld, Schnaps, Zigaretten, Seife und alte Kleidung erwerben konnte.

Nach zweieinhalb Tagen liefen wir wieder von Reede Esmeraldas ab. An Land war ich nicht. Man war auf den Bootsverkehr der Einheimischen angewiesen und wusste nie, wann und wie diese fuhren.

10. Juni 1974:

Mittags lagen wir wieder vor Balboa/Panama und warteten auf die Kanal-Passage. Am 11. Juni kurz nach Mitternacht war es dann soweit. Am Vormittag dieses Tages sahen wir uns schon wieder auf Reede Christobal. Nach einer erforderlichen Bunkerung liefen wir pünktlich zum Abendbrot von dort ab.

12. Juni 1974:

Noch vor dem Frühstück erreichten wir Reede Turbo/Kolumbien. Wiederum zur Mittagszeit bekamen wir die Order weiter heranzukommen. Dann wartete die Crew auf die Bananenladung, die in großen Kühlschuten auf Reede herausgebracht werden sollte. Irgendwann am nächsten Morgen ging es dann los. Mittags liefen wir mit „Voll Schiff“ von Reede Turbo ab nach Hause.

Da wir nun Zeit hatten und nichts mehr „anbrennen“ konnte, sollte die Äquatortaufe nachgeholt werden. Das Wetter spielte auch mit. Am 14. Juni vormittags nach der „Smoketime“ musste sich jeder der 13 Täuflinge in seiner Kammer aufhalten. Etwa eine knappe Stunde später holte man uns und wir mussten unter großem Hallo über das gesamte achtere Deck auf Knien bis zu einer kleinen Tampenlast kriechen.

Von den Knien ging schon der erste Putz runter. Unterwegs wurden wir mit dem Decks-waschschlauch abgekühlt und dann saßen wir armen Seelen in der engen, verschlossenen Last und schoben über Mittag Kohldampf, da wir nichts zu essen bekamen. Nachdem sich unsere Täufer ausgiebig gestärkt hatten, wurden wir unter großem Gejohle wieder aus der Last herausgetrieben. Nochmals auf Knien über Deck bis zur Luke III (Achterkante Aufbauten), wo wir alle in einer Reihe niederknieten, den Kopf auf das Deck legten und im Chor folgendes „Gebet“ sprechen mussten:

„Neptun, der Du wohnst im Meere,
gib uns Räudigen die Ehre,
uns zu befreien von unserem Mist.
Wir wissen, dass Du der Größte bist.

Die schweinischen Triebe nimm von uns weg.
Bitte, säubere uns von dem nördlichen Dreck.
Lass uns kräftig die Ärsche verbläuen,
damit wir unsere Sünden bereuen.

Wir wollen kriechen in Deinen Tempel,
drück auf den Arsch uns den glühenden Stempel.
Auf unsere verfressenen, furzenden Wampen,
schlag ein mit Stöcken und Tampen.

Hau uns Schädel und Glieder weich,
damit wir einziehen können in Dein Reich.
Wasche und salb' uns mit furchtbaren Qualen,
wir werden für alles reichlich bezahlen.

- AMEN -!“

Dann folgte die Äquatorpredigt:

„Unser Herr und Gebieter, NEPTUN, der erste und einzige von allen Göttern, der Beherrscher sämtlicher Meere, Flüsse, Bäche, Seen, Tümpel, Rinnsale und Wasserleitungen, der Regent sämtlicher Wasserbewohner, als da sind: Fische, Nixen, Krebse, Schnecken, Kraken, Muscheln, Seehunde, Meerkatzen sowie Meerschweinchen, Robben und Rollmöpse. Der mächtigste und gewaltigste König gibt Euch verlausten, dreckigen und perversen Würmern der Nordhalbkugel die Ehre, höchstpersönlich mit seinem edlen Gefolge auf Eurem stinkigen, rostigen Schwimweisen zu erscheinen, um Euch nichtswürdiges, schwitziges Lumpenpack von Euren Sünden reinzuwaschen, Euch von Euren elenden Krankheiten zu erlösen, Euren versauten Geist zu läutern und um Euch in einen Zustand zu versetzen, in dem Ihr frischen Sinnes das bevorzugte Hoheitsgebiet unseres Herrschers, den Äquator überqueren könnt.

Zeigt Euch würdig, das Heil der allein selig machenden Taufe zu empfangen. Bekennt Eure zahllosen Sünden. Bereut in Demut, denn nur Reue führt zum Heil. Streckt Eure Leiber freudig den Schlägen der heiligen Peitschen entgegen, denn mit dem Schmerz kommt die Wahrheit, kommt Licht in Euren dunklen Geist. Geiz und Habgier aber seien fern von Euch. Seid spendabel und großzügig, dann wird immer Friede in Eure Herzen einkehren. Gelobt sei NEPTUN in Ewigkeit - AMEN -!“

Zwischendurch bekamen wir eine kleine Dusche ab und unser Rücken wurde mit roter Farbe und sonstigen Dingen einbalsamiert. Ich hörte nur einmal, wie mein Nachbar, ein Assi, stöhnte „Separatordreck“! Dann wurde noch der Eid gesprochen, dessen Text ich allerdings nicht mehr habe. Anschließend ging es wieder auf Knien zurück zur Tampenlast. Das Deck war stellenweise mit Salz bestreut und das nötige Wasser fehlte auch nicht. Als Erste wurde ich dann zum Taufen aufgerufen. Die Reihenfolge der einzelnen Stationen kann ich heute nicht mehr sagen. Aber es waren Friseur, Pastor, Sternendeuter, Folterbank, Fuulbrass, Doktor und Streckleiter. Zuletzt musste ich die Füße von Seejungfrau und Neptun küssen.

Alles in allem muss ich sagen, dass man meine Kammerkollegin und mich recht human behandelte und uns nicht ein einziges Haar abschnitt. Aber bei den Jungs wurde ziemlich hart verfahren. Die Norweger wurden auch nicht verschont. Lediglich einen Matrosen und den I. E-Mix, die beide nach der Reise heiraten wollten (natürlich jeder seine Verlobte), wurden die Haare nur etwas gestutzt. Vier Assis, vorher „Langhaardackel“, liefen dann mit halber Streichholzlänge herum. Ich habe sie beim Abendbrot zuerst überhaupt nicht wiedererkannt. Bei der abendlichen Feier gab es dann die schwer erworbenen Taufscheine und das Ergebnis der „ausgegebenen“ Getränke und sonstigen Dinge wurde bekanntgegeben. Es handelte sich um Bier, Wein, Sekt, Schnaps, Zigaretten und Zigarren, alles zusammen ein Wert von 3.012,- Mark der DDR.

Der Rest der Heimreise verlief „normal“, das heißt, unterwegs hatten wir drei Stopper von einigen Stunden wegen Maschinenschadens. Aber dafür waren ja die norwegischen Monteure an Bord.

Am 26. Juni 1974 waren wir dann noch vor dem Aufstehen wieder zu Hause in Rostock.

Die Nautiker-Besprechung

Mein erstes Schiff bei der DSR war das Urlauberschiff MS VÖLKERFREUNDSCHAFT, auf dem ich nach der Seefahrtsschule vom 5. August 1963 bis 7. Januar 1964 als IV. Offizier fuhr. Eines Vormittags, wir lagen in einem der sowjetischen Schwarzmeerhäfen, gab der I. Offizier Gerhard Thiemann allen Nautikern bekannt, dass wir uns nachmittags um 15 Uhr beim Kapitän einzufinden hätten. Das war ziemlich ungewöhnlich und so grübelten wir denn alle und jeder für sich, was diese Zusammenkunft wohl zu bedeuten hat. Immerhin hatte ich im Laufe meines Dienstes an Bord der VÖLKERFREUNDSCHAFT schon mancherlei Versammlungen kennengelernt, von der Gewerkschaftsvollversammlung bis zur Brigadeversammlung und vom Reservistenkollektiv bis zur Schiffsratssitzung. Aber eine außerplanmäßige Nautiker-Besprechung beim Kapitän hatte ich noch nicht erlebt.

Wenn wir uns im Laufe des Vormittags während des Dienstes oder beim Mittagessen in der Offiziersmesse trafen, mutmaßten wir Nautiker natürlich, worum es sich bei der Besprechung handeln könnte. Aber wir kamen nicht darauf.

Am Nachmittag, wenige Minuten vor 15 Uhr, erschienen wir dann alle pünktlich im Quergang auf dem Sonnendeck und versammelten uns vor der Kapitäns-Kammer. Wir, das waren in diesem Falle: Zweiter I. Offizier Gunter Gries, II. Offizier Norbert Kurz, II. Offizier Jimmy Rosser (eigentlich hatte er einen anderen Vornamen, den aber niemand kannte), IV. Offizier Wiese, IV. Offizier Bräuer und ich, ebenfalls IV. Offizier. Diszipliniert hatten wir jeder unser Arbeitsbuch unter dem Arm, denn womöglich gab es allerlei aufzuschreiben, wie wir das von Arbeitsbesprechungen nicht anders kannten. Kaum waren wir versammelt, kam der I. Offizier Gerhard Thiemann aus der Kapitäns-Kammer, stellte unsere Vollzähligkeit fest und ging wieder zum Kapitän hinein, um ihm unser Erscheinen zu melden. Gleichzeitig kam die I. Kabinenstewardess, Charlotte Ansorg, von den jungen Frauen ihrer Brigade nur „Tante Lotti“ genannt, die auch für das Sonnendeck zuständig war. Außerdem auch für die Wohnräume der leitenden Offiziere und des Kapitäns. Sie sah uns alle feierlich auf dem Gang stehen, ging lächelnd vorbei und verschwand im nächsten Fahrstuhl.

Dann hörten wir die Stimme von Kapitän Heiden: „Schicken Sie die Männer mal rein, Herr Thiemann.“ Und im Gänsemarsch betraten wir das Allerheiligste. Der Kapitän schaute uns ganz überrascht an: „Was habt ihr denn da mitgebracht, was sollen denn die Arbeitsbücher?“

„Nun, Kapitän, wir dachten, das ist eine Besprechung und wir müssen was mitschreiben!“ „Ach wat“, sagte Kapitän Heiden, „na, ja, dann stapelt man die Dinger hier in der Ecke auf den Schreibtisch“ und er bat Platz zu nehmen. Nun war es an uns, zu staunen. Auf dem großen Tisch im Salon des Kapitäns, um den ein Ecksofa und mehrere Sessel gruppiert waren, war eine exzellente Kaffeetafel gedeckt worden. In der Mitte standen zwei Kuchenplatten mit allerlei verlockenden Tortenvarianten und auch die dazugehörige Sahne fehlte nicht.

Während wir noch staunten, öffnete sich wieder die Tür und Charlotte Ansorg kam mit zwei Kaffeekannen herein, stellte eine zunächst auf dem Schreibtisch ab, ergriff nach und nach unsere Tassen und schenkte uns Kaffee ein. Mit den Worten „falls was gewünscht wird, ich bin unten in der Pantry“ ließ sie die Männergesellschaft allein. „Tja, na dann, Männer, langt zu!“, forderte uns der Kapitän auf, was er kein zweites Mal nötig hatte.

Diesen Verlockungen der Kaffeetafel konnten wir nicht widerstehen. Während wir uns nicht lange bitten ließen und der Torte und dem Kaffee zusprachen, kam die Konversation allerdings doch zunächst etwas mühsam in Gang. Besonders wir drei jüngeren Offiziere waren

etwas befangen und hatten uns von unserer Überraschung noch nicht so schnell erholt. Schließlich hatten wir eine Besprechung erwartet. Immerhin ist es eine altbekannte Tatsache, wenn man zum Chef gerufen wird, hat man nie ein ganz reines Gewissen. Und selbst wenn, fällt einem auf dem Wege zum Chef todsicher die eine oder andere Sünde ein.



MS VÖLKERFREUNDSCHAFT Kapitän Klaus Heiden

Kapitän Heiden verstand dies wohl und so zog er uns zunächst gar nicht ins Gespräch, sondern bestritt zusammen mit den beiden I. Offizieren den Löwenanteil der Unterhaltung. Schließlich aber waren wir alle satt – Lotti Ansorg hatte uns mehrfach Kaffee nachgeschenkt und auf einen Wink des Kapitäns auch Kognakgläser auf den Tisch gestellt. Wir hatten den ersten Schluck Brandy zu uns genommen und es wurde nun auch insofern gemütlich, als dann Tabakwaren auf den Tisch kamen und die meisten Anwesenden sich eine Zigarette anzünden konnten. Der Kapitän versah sich mit einer Zigarre und ich, damals schon Pfeifenraucher, holte meine Piep aus der Tasche.

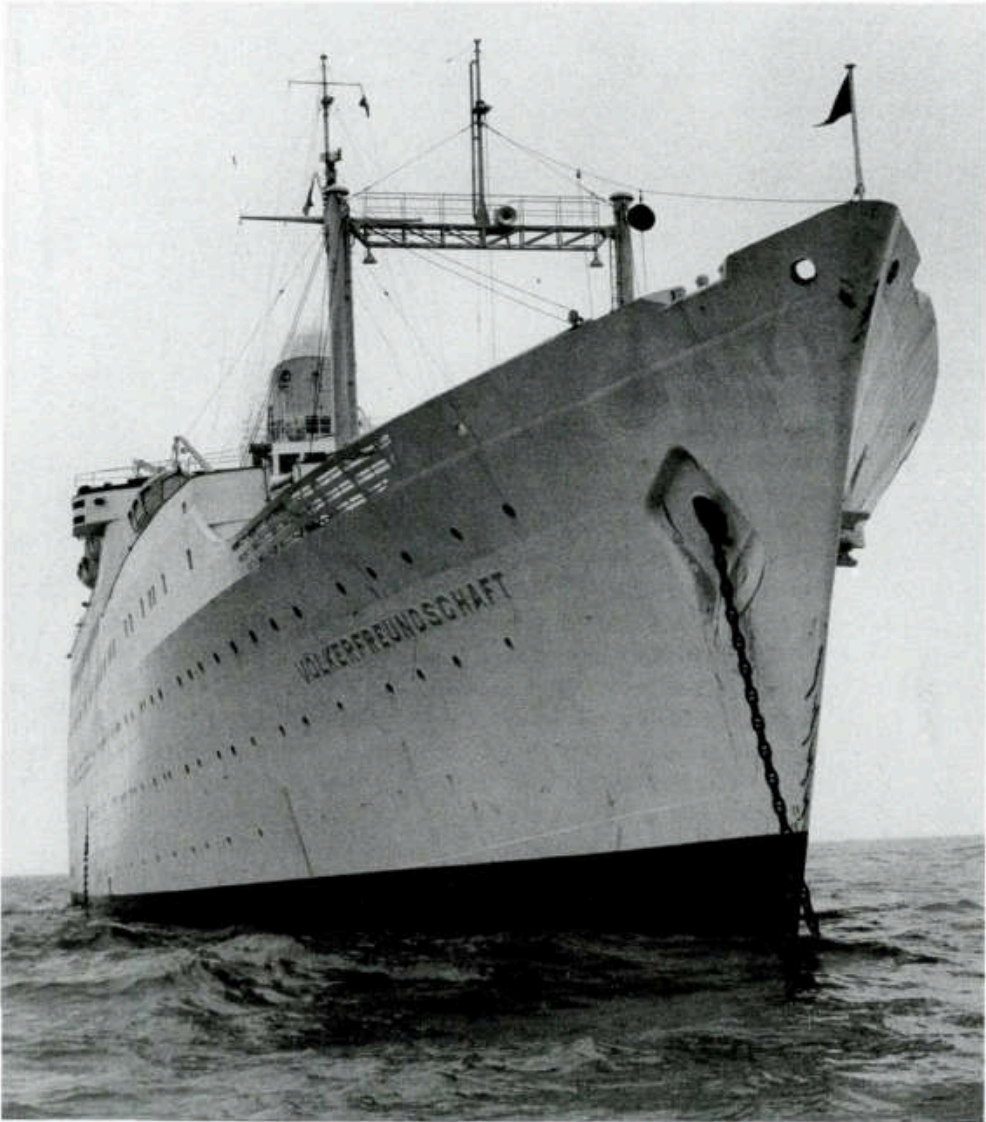
Inzwischen nahm Kapitän Heiden wieder das Wort. Zu-

nächst meinte er, dass es nach seiner Meinung an der Zeit sei, sich näher kennenzulernen. Immerhin seien besonders wir IV. Offiziere schon einige Wochen an Bord, aber der Dienstbetrieb, die rasche Hafenfolge, die große Besatzung und der Wachdienst hätten es mit sich gebracht, dass man sich nur während des Dienstes auf der Kommandobrücke sieht oder während einer Mahlzeit in der Offiziersmesse. Er halte es aber für richtig, dass man sich mal in dieser Runde zusammensetzt und über verschiedene Dinge austauscht.

Als erstes wünsche er, dass sich alle Offiziere der Reihe nach näher vorstellen, indem sie ihren bisherigen beruflichen Werdegang kurz darlegen. „Wir beginnen am besten bei den Jüngsten“, meinte der Kapitän. Und so geschah es denn auch. Ich weiß nicht mehr, wer von uns drei IV. Offizieren den Anfang machte. Einer nach dem anderen erzählte mehr oder weniger präzise oder in Stichworten seinen beruflichen Werdegang. Danach kamen die II. Offiziere an die Reihe, schließlich auch die I. Offiziere Gries und Thiemann. Auch Kapitän Heiden gab einige seiner wesentlichsten Lebensstationen zum Besten. Im Verlaufe dieser Vorstellung stellte sich übrigens heraus, dass wir drei IV. Offiziere alle eine Seeoffiziersausbildung der Volksmarine hinter uns hatten, während die älteren Offiziere mehr oder weniger in der Reederei, jedenfalls in der Handelsfahrt eine Matrosenausbildung absolviert und dann die Seefahrtsschule Wustrow drei Jahre zum Erhalt des Patenten als Nautischer Offizier auf großer Fahrt besucht hatten.

Die wesentlichsten beruflichen Lebensstationen des Kapitäns kannten wir schon und wussten, dass er bereits 1951 geholfen hatte, als I. Offizier das damalige Segelschulschiff WILHELM

PIECK in Dienst zu stellen. Im Verlauf der Ausführungen meiner Kollegen, wurde mir allmählich klar, dass die Reederei die VÖLKERFREUNDSCHAFT zur Ausbildung des Offiziersnachwuchses nutzte. Da die Schiffbesetzungsordnung für Passagierschiffe vorschrieb, dass jeweils zwei Nautiker auf der Kommandobrücke Dienst tun müssen, nutzte die Reederei die Gelegenheit, von Zeit zu Zeit immer wieder neue IV. Offiziere an Bord zu schicken, um diejenigen, die sich eine gewisse Erfahrung angeeignet hatten, zum III. Offizier zu befördern und auf einen Frachter zu versetzen. Auch beim Maschinenpersonal wurde so verfahren. Im Maschinenraum hatte auf See ebenfalls ein Wachleiter im Range eines I. oder II. Leitenden Ingenieurs Dienst, unterstützt von einem IV. oder III. Ingenieur. Letztere waren selbstverständlich junge Absolventen der Schiffsingenieurschule Warnemünde, die ebenfalls nach einer gewissen Fahrtzeit III. Ingenieur wurden und damit selbstständig Wache gingen und auf einen Frachter versetzt werden konnten.



MS VÖLKERFREUNDSCHAFT auf Reede

Es war schon eine merkwürdige Zusammenkunft. Sie wurde zunehmend gemütlicher und im Stillen dachte ich mir: „Ja, so kann man es auch machen.“ Diese Art, sich bei Kaffee und Kuchen kennenzulernen gefiel mir ausnehmend gut, besonders, weil ich eine derartige Form der Kaderarbeit in meiner bisherigen Laufbahn nicht kennengelernt hatte.

Drei Jahre später, als ich wieder auf die VÖLKERFREUNDSCHAFT zurückkam – inzwischen als I. Offizier – kaufte ich mir eines Tages in einem westeuropäischen Hafen – ich glaube es war in Rotterdam – die deutschsprachige Ausgabe des 1951 in London erschienenen Seekriegsromans von Nicholas Monsarrat „Großer Atlantik“. Ich weiß nicht, ob Kapitän Heiden das Buch gelesen hatte, dessen erste Ausgabe in deutscher Sprache bereits 1952 erschienen war. Ich habe mit ihm darüber nie gesprochen. Monsarrat beschreibt in seinem Bestseller, der in zehn Sprachen übersetzt wurde und eine Auflage von einer Million erzielte, die Geschichte einer englischen Korvette, eines verhältnismäßig kleinen Kriegsschiffes im II. Weltkrieg, deren Besatzung nach kurzer Ausbildungszeit in harte Geleitzugeinsätze und U-Bootjagden geworfen wird. Damals, im Herbst 1966, las ich das packend geschriebene Buch sehr schnell und verborgte es anschließend weiter, bis nach und nach alle Nautiker es gelesen hatten. Bei der Lektüre musste ich wieder an diese Nautiker-Besprechung auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT bei Kapitän Heiden denken. Denn als die Korvette untergegangen war, versenkt von einem deutschen U-Boot, wurden nur wenige Überlebende gerettet, darunter der Kommandant und der I. Offizier. Sie stellten ein neues Schiff in Dienst, nunmehr eine Fregatte, mit einer größeren Besatzung. Um seine neuen Offiziere kennenzulernen, beruft der Kommandant der Fregatte in gleicher Art und Weise wie Kapitän Heiden auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT eine lockere Offiziersbesprechung ein, die damit beginnt, dass sich die Offiziere der Reihe nach vorstellen müssen, um ihre bisherige berufliche Laufbahn darzulegen. Danach gibt der Kommandant den Offizieren eine erste einstweilige Orientierung, wie er sich die Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten vorstellt.

Genauso machte es Kapitän Heiden mit uns. Nachdem wir uns alle vorgestellt hatten und auch die eine oder andere kleine Anekdote erzählt wurde, nahm er wieder das Wort und ließ uns seine Wünsche hinsichtlich unserer Dienstauführung wissen, indem er sie als Ratschläge formulierte. Zum Beispiel forderte er uns auf, das Schiff so gründlich wie möglich kennenzulernen. Darunter verstand er, bei Gelegenheit auch die unteren Räume des Schiffes zu durchstreifen, also die früheren Laderäume. Da das Schiff keine Ladung mehr fuhr, hatte man seinerzeit einige tausend Tonnen Ballast in die Unterräume gestaut, um die Stabilität zu gewährleisten. Das sollten wir uns einmal ansehen, meinte der Kapitän. Immerhin könnte es im Falle einer Kollision doch nötig sein, dort unten ein Leck zu bekämpfen. Auch im Maschinenraum sollte man sich generell auskennen. Kurzum, er empfahl uns, das Schiff von oben bis unten gründlich anzuschauen, um besonders im Gefahrenfalle allen Anforderungen gewachsen zu sein.

Er gab uns noch weitere „Ratschläge“, die bei Licht besehen nichts anderes waren als Hinweise zur Verbesserung unserer Dienstauführung, es waren Erfahrungen aus seiner Zeit als junger Offizier. Nach und nach wurde die Unterhaltung allgemeiner und entspannter. Als schließlich gegen 17.30 Uhr Frau Ansorg wieder erschien und damit begann, die leeren Kuchenplatten abzuräumen, war dies für uns ein unauffälliges Signal uns zu erheben, dem Kapitän für die Einladung zu danken und uns zurückzuziehen. Wir nahmen die Arbeitsbücher vom Kapitänsschreibtisch und verließen die Kammer. Anschließend trafen wir uns alle in der Offiziersmesse und gingen nahtlos zum Abendessen über, denn nach dem süßen Zeug brauchten wir etwas Kräftiges.

Der „Brinkman-Club“

Im Laufe einer langjährigen Fahrzeit erlebt man viele kleine und große Episoden. Ich erinnere mich an eine Geschichte, welche ganz gut das harmonische und stets für Stimmung sorgende Zusammenleben von Sachsen und Mecklenburgern an Bord widerspiegelt. 1986, während einer Vertretungsreise auf dem Kühlschiff FRITZ REUTER (2) nach Nikaragua, traf ich mit Kapitän W. und dessen mitreisender Ehefrau, beide aus Dresden, und Bootsmann F. aus Rostock zusammen. Der Bootsmann hatte an Bord einen „Brinkman-Club“ gegründet, der sich in der Regel einmal monatlich am Abend traf.

In diesem Club wurde nur plattdeutsch gesprochen und traditionell Rotspön (Rotwein) getrunken. Jeder an Bord konnte an der Veranstaltung teilnehmen, wenn er erstens Plattdeutsch zum Besten geben konnte oder einen Text eines niederdeutschen Dichters vorlas. Ich selbst bin plattdeutsch aufgewachsen und habe vor meiner Fahrzeit auf der Warnowwerft Warnemünde oft in plattdeutschem Umfeld gearbeitet.

Nachdem ich nun einmal an einem solchen Abend teilgenommen hatte, habe ich Frau W. von dem gemütlichen Treffen erzählt. Sie war eine sehr aufgeschlossene und tatkräftige Frau, die sich für alle Dinge des Bordlebens nicht nur interessierte, sondern auch engagierte. Sie bekundete ihr Interesse an einem solchen „Brinkman-Abend“. Ich sprach sogleich mit dem Bootsmann darüber. Grundsätzlich war er mit der Teilnahme des Kapitäns und seiner Frau einverstanden, aber nur wenn der Charakter des Abends erhalten bliebe, das heißt, es darf nur Plattdeutsch gesprochen werden.

Dazu musste das Ehepaar W. die wichtigsten Redewendungen erlernen, verstehen und auch sprechen können. Außerdem sollte wie üblich ein Text in plattdeutscher Sprache vorgelesen werden.

Der Bootsmann entwarf eine Art „Redewendungen für Touristen – Plattdöütsch vör Sachsenlööh“. Ich übergab das Blatt an Frau W. Sie akzeptierte das Angebot, lernte als aktive Lehrerin die „Vokabeln“, las eine Kurzgeschichte vor und beteiligte sich auch an der Abendunterhaltung.

Es war für alle Beteiligten ganz sicher ein sehr unterhaltsamer Abend.

Zwei kleine Bordgeschichten von Kapitän Herbert Jark
(in plattdöütsch öewersett von Jochen Stahl)

De Kark von Alexandria

Dat wier int Johr 1956, in de iersten Johren von de Levante-Fohrt von de Deutsche Seereederei Rostock. De Dampfer ROSTOCK mit düchtig rökernden Schostein kem an ne Reid von Alexandria.

To Anfang von dat Fohrwader stünn de Anstüierungstunn, ne grote Gittertunn mit hogen stahenden Krüz as Toppzeiken.

Dit Krüz wier bin Nägerkommen vom Utkiek up de Brück toierst öewer de Kimm to seihn.

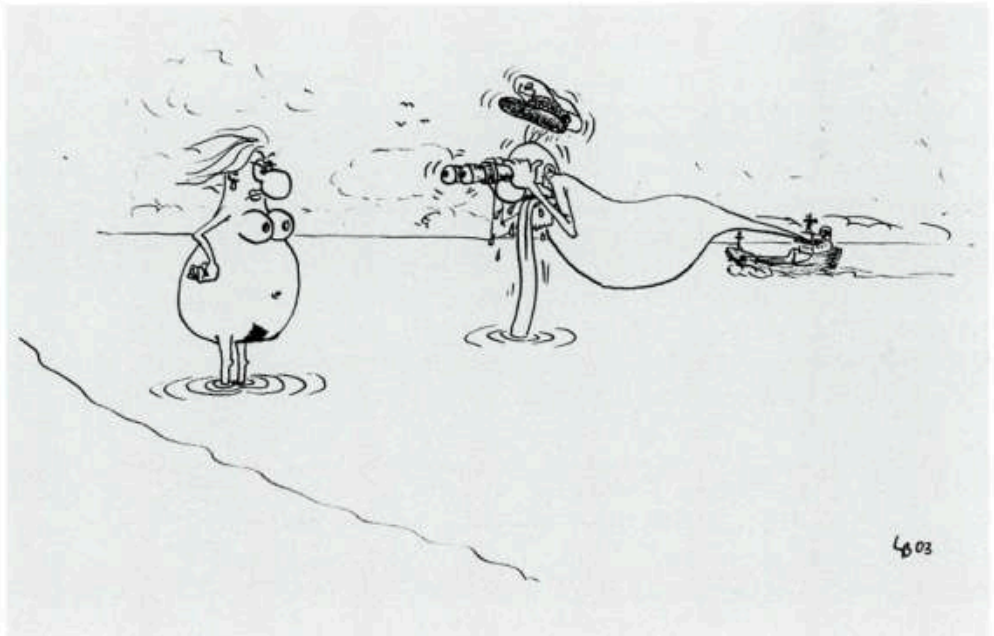
Die mal wier de Utkiek von en jungschen Matrosen besett, de sein ierste Reis nah Ägypten make un die Städten inn Orient mit ehre Moscheen un Minarette noch nich kennenliehrt har. So meld't he stolz ünner dat Gelächter von de annern uppe Brück an den Wachoffizier: „Alexandrien kümmt in Sicht, de Spitz von de Kark is all to seihn“.

Höhere Gewalt

En Schuner wier up de Fohrt nah Stralsund. An Buurd wieren de Schipper, de ok de Besitter von dat Schipp wier, sien Fru, de ok de Kœksch wier un de Schippsjung, de Moses. De Moses har dat düchtig schwier mit seine beiden Vorgesetzten, för allem, wenn ehre Anwiesungen ünnerscheidlich wieren.

So hett de Jung oft seggt: ‚Jawoll Schipper, äwer ehr Frau hett seggt...‘ De Schipper meent denn: ‚Nu mark di dat endlich un ton letzten Mal: Up See het de Besattung de Wiesungen vonn Kåptn bedingungslos uttoführen. Das giff blot ene Utnahme un dat is Höhere Gewalt.‘ Nu schipperten se nah bi denn Strand von Hiddensee entlang, dicht bi dat FKK-Gebiet. Dor wieren attraktive Mätens int Warer. De Schipper har se all seihn un wull se nu näger bekieken. So seggt he to denn Moses: ‚He Jung, ick heff dort wat ann Strand utmakt, hal mi eins fix den Kieker up de Brügg.‘

Na eenen Ogenblick kem de Jung trüch un seggt: ‚Kåptn, die Besatzung kann ihren Befehl nicht bedingungslos ausführen, da eine ‚Höhere Gewalt‘ das Fernglas vor Hiddensee eingeschlossen hat.‘



Die Klo-Story

1975 waren wieder einmal die Leute knapp, sodass ich in der Urlaubszeit Juli bis August eine Kurzreise ins Rote Meer machte. Der zuständige Leiter im Flottenbereich Mittelmeer/Afrika, Lutz Reimann, hatte dafür sechs bis acht Wochen veranschlagt. Die LAUSITZ war bereits mit Ladung unterwegs, so musste ich zum Suez-Kanal nachfliegen. Auf diese Weise landete ich dann über Prag in Kairo und fuhr mit einem Taxi durch das Nildelta nach Port Said, wo die LAUSITZ auch pünktlich ankam.

Die Reise ging weiter nach Akaba, Port Sudan und Aden. Dort wurden Stückgüter gelöscht sowie das gute Radeberger Bier. Die Bruchreserve blieb größtenteils an Bord, weil wir mächtig aufpassten. Unser Radeberger Bier stand im Verschlussraum (Locker) unterhalb der Aufbauten und war für die Verteilung an die Besatzung vorgesehen. So kamen wir im letzten Löschhafen Jeddah an. Es herrschte Congestion und wir wurden zwischen den Riffen vor zwei Anker sicher abgelegt. Landgang gab es nicht. Wir waren ja aus dem „Osten“ und damit gefährlich. Ein saudiarabischer Wachposten an Bord sorgte für unsere Sicherheit.

In Saudi-Arabien sind freizügige Poster und alle alkoholischen Getränke strikt verboten. Daher waren unsere Getränkelast und die Transitlast verschlossen und versiegelt. Aber wir hatten ja unser Radeberger Bier im Locker und konnten wöchentlich pro Person drei Flaschen ausgeben. Ein Besatzungsmitglied musste den Wachposten an Deck beschäftigen, dann ging es durch den Kreiselraum in den Locker und die Verteilung begann.

Die Besatzungsmitglieder waren dabei sehr diszipliniert, denn ich habe weder das Klappern von Bierflaschen gehört, noch leere Bierflaschen herumliegen sehen. Kurz und gut, das Bier reichte etwa sieben Wochen, dann war es alle. Der Wachposten hatte nichts bemerkt und Allah hat auch nichts verraten.

Nun wurde es noch langweiliger. Nach der Arbeitszeit lief der Fernseher. Es gab Trickfilme und danach eine Schleife, wo Pilger um die Kaaba laufen. Der Mullah rief zum Gebet und durch die Aufbauten tönte es „Allah“, vielstimmig von der Besatzung unterstützt. Es ergab sich, dass die Offiziere an einem Sonntag, oder war es ein Donnerstag, nach der Kaffeetime zusammensaßen und Geschichten erzählten. Dieses Mal war ich dran und begann:

So in de föttiger Johren hett sick dat Tunnenafslagen in Wustrow ümmer direktemang för uns Hus in de Sandstraat afspält. Dor, wo nu de Fohrbahn is, wier dunnemals de Weg för Pierd un Wagen, Sommerweg noemt.

Tau dit Fest wiern ümmer vâl Lүүd dor un vâl wier ok los. Mal eins würd dat Wäder ümmer leeger un ein Gewitter schürte sien Wader as mit Emmer up de Straat. All Lүүd versöchten nu Schutz tau finnen, in de Hüser, in de Schuppens, sogor up uns Klo harr'n sick weck verkräpen. Dat stünn dunnemals noch up den Hof un wier so'n Plumsblo.

Nah den'n Schuer güng dat Tunnenafslagen wierer. Nah ne Wiel müsssten Fru Thode un ehr Swiegermudder eins ut de Bүx. Beid nu rup up uns Klo. Oma Thode seet all up dat Plumsblo. Elli Thode stünn vör ehr un täuwte. Nu weit'n nich, ob de Fautbadenbräder all lүүt bäten moer wieren orre ob bi den'n Rägenschuer tauvâl Minschen dorup stahn harren, up jeden Fall, maakte dat „krach“ un Elli Thode broek in de Schietkuhl in, de tau'n Glück man blot half vull wier. Na, dat geew einen Larm un Gejuuch. Tauierst müssste mien Vadder Elli ut dat Lock trecken un denn Oma von de Brill marachen.

Dat Bild mööt jii juuch nu mal vörstellen. Bi dat Dalrutschen harr sick Elli so richtig hensett. Dunnmals harr'n wi as Klopapier man blot lүүtsnaden Zeitungen hatt. Dit harr sick nu oewerall

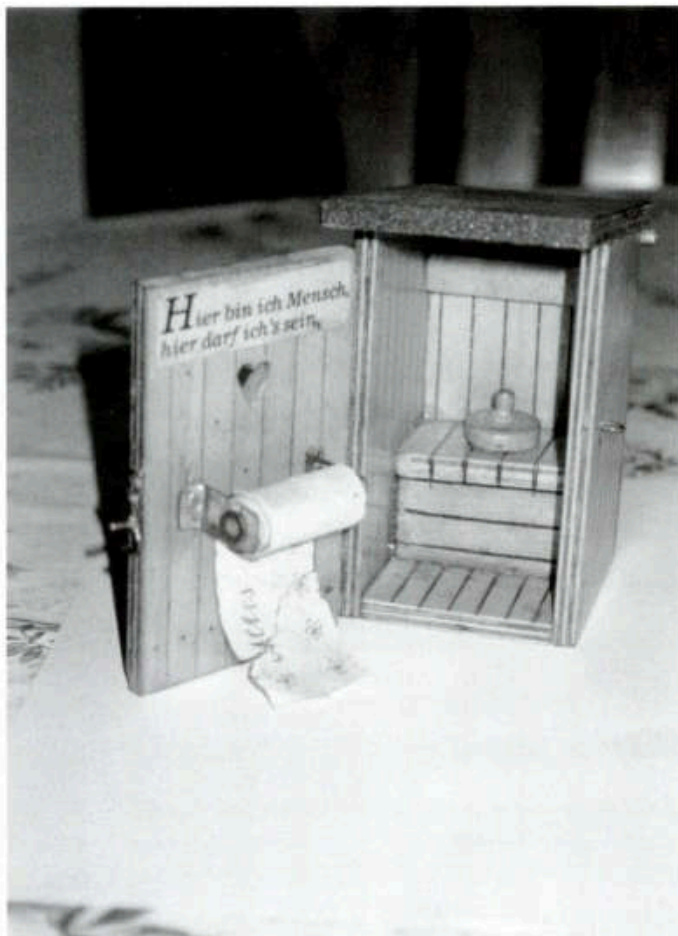
bi Frau Thode up de „brune“ Makelatur backt. Je, un de « Odöör » wier ok bannig streng! Tauierst würd Elli mit einen Hydrophor, wi harrn all einen in'n Keller, butenrüm afspült! In de Waschkoek güng denn an de intimere Wäsch! Blitzblank von Kopp bet Faut mit niege Kleeder keem nah ne Tied Elli werrer rut. Nah'n Ogenblick säd sei denn oewer doch noch tau ehr Swiegermudder: „Du Mudding, ick kann mi nich helpen, oewer dat stinkt ümmer noch dull!“ All keeken sick üm. Up eins fünd man denn rut. Oma harr dor up de Kist bi de Rutschpartie von Elli ok wat afkrägen. Einen dicken brunen Klüten hüng ehr in dat Hoor. De Lüüd hebben sick för Lachen bald nich inkrägen!

Un wat meint jii, wat Elli Thode maakt hett? De leet sick dörch sowat nich ünnerkriegen. Abends bi'n Tunnenball stellte sei sick up de Bühn un hett de ganz Geschicht vertellt. Noch lang hebben de Wustrower sick doroewer hoegt, wenn sei an uns Hus vörbikaamen sünd!

(Plattdeutsche Übersetzung von Klaus-Jürgen Schlettwein)

Ich hatte die Geschichte mit vielen Einzelheiten ausgeschmückt, so dass die Zeit bis zum Abendbrot schnell vergangen war. Und nun kommt das Ende.

An meinem Geburtstag im November überreichte mir die Offiziers-Gang ein geheimnisvolles Geschenk und als Beweis habe ich davon ein Foto gemacht. Es war ein Klo in Kleinformat.



Auf dem Klopapier haben alle Offiziere und der Kapitän unterschrieben. Angefertigt hat das gute Stück der II. Ingenieur Stefan Morche. Ich habe mich sehr über dieses originelle Geschenk gefreut und halte es bis heute in Ehren.

Nach 100 Reedetagen und acht Tagen im Hafen an der Pier verließen wir Jeddah mit Kurs Port Sudan. Nach über fünf Monaten stieg ich in Port Sudan ab, um mein Fernstudium an der Ingenieur-Hochschule für Seefahrt in Warnemünde fortzusetzen. Der Zoll in Port Sudan hat das kleine Klo sehr argwöhnisch kontrolliert, konnte aber nichts Verbotenes finden. Nun steht es bei mir in der Seemannsecke im Turm und ist Gegenstand einer kleinen Geschichte geworden.

Der Marinemaler Olaf Rahardt

Marinemalerei muss nicht unbedingt in den Küstenregionen betrieben werden, das belegt in hervorragender Weise der in Rudolstadt/Thüringen ansässige Kunstmaler Olaf Rahardt.

1965 geboren, verbrachte er seine Jugend in Großengottern bei Mühlhausen. Eine Lehrausbildung zum Motorenschlosser war der erste Schritt in das Berufsleben, dessen Ziel darin bestand, zur See zu fahren. Nach einer vierjährigen Fahrenszeit auf U-Jägern der Volksmarine blieben aber alle Bewerbungen in der zivilen Schifffahrt ohne Erfolg. Was blieb, war letzten Endes die Faszination der See und des Themas „Schiff“ in Vergangenheit und Gegenwart.



Die zeichnerische Umsetzung dieses Sujets war schon immer ein eifrig betriebenes Hobby. Nach den Zeiten aktiver Seefahrt bei der Volksmarine wurden die anfänglichen Zeichnungen mehr und mehr vervollkommen bis hin zu Gemälden in Ölfarben. Da aber nicht nur die künstlerischen, sondern auch die technischen Aspekte in der klassischen Marinemalerei eine wichtige Rolle spielen, trat Olaf Rahardt schon 1985 dem DDR-Arbeitskreis für Schifffahrts- und Marinegeschichte bei. Es handelte sich dabei um eine auf diesem Gebiet wissenschaftlich arbeitende Gruppe engagierter Historiker des Landes.

Anfang der 90er Jahre gewann die Malerei immer mehr an Bedeutung und wurde 1996 zum Beruf gemacht. Neben Auftragsmalerei in der üblichen Weise nimmt die Tätigkeit für industrielle Unternehmen einen breiten Raum ein, beispielsweise in Gestalt von Funktionszeichnungen und Rissen für den WELTBILD-Verlag, Deckelbildern für die REVELL-Modellbaukästen oder Illustrationen für die Fachpresse.

Die zurückliegenden bundesweiten Ausstellungen und Präsentationen brachten Olaf Rahardt zahlreiche Wertschätzungen ein, bis hin zu TV-Auftritten. Inzwischen befinden sich seine Gemälde im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven, dem Tamm-Institut in Hamburg und weiteren namhaften Sammlungen.



Trotz dieser künstlerischen Aktivitäten finden einzelne Themen der Gemälde gelegentlich auch eine Umsetzung in literarischer Form. Seit 1987 geschieht dies in der Modellbau-Presse. Technische Vorstellungen, gepaart mit Plänen zu einzelnen Schiffen, bildeten die Grundlage für umfangreiche marinehistorische Abhandlungen verschiedener Publikationen.

Innerhalb der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte leitet Olaf Rahardt seit 1995 deren Regionalgruppe in Thüringen. Er gehört außerdem dem Marinebund an und zählt zu den Mitgliedern der Marinekameradschaft Weimar.



Mit MT SCHWEDT (1) in den wilden Kaukasus

Genau an meinem 18. Geburtstag stieg ich 1965 als Reiniger auf MT SCHWEDT (1) auf und durfte noch, entsprechend meiner Stellenbeschreibung, die Spülluftkanäle einer der beiden Hauptmaschinen reinigen. Eingeweihte wissen, was das bedeutet. Ich sah danach aus wie eine Kakaoschote. Am nächsten Tag wurde gebunkert und ich schleppte mit dem anderen Neuling neben Hunderten Getränkekästen auch 14 Azetylen- und Sauerstoffflaschen vom Tankdeck auf das Bootsdeck. So ganz nebenbei sagte mein Ill. Ing. zu mir: „Kiwitt, du willst zur See fahren, überleg es dir, denn jeder Tag auf See ist ein verlorener Geschlechtstag.“

Fast jede unserer Reisen ging ins Schwarze Meer und meistens oben um Skagen herum, selten durch den Nord-Ostsee-Kanal. Einmal liefen wir Vlissingen an, um den Unterwasserbewuchs am Schiffsrumpf entfernen zu lassen. Das besorgten einige Taucher mit rotierenden Bürsten. Ich kam dort auch kurz an Land und habe mir meine ersten Niethosen gekauft.

Abends auf See war dann Getränkeausgabe in der „66“ unter Deck. Kaum waren wir beiden Neulinge in der Last, wurde diese verriegelt und ein Großteil der Besatzung wartete schon grinsend auf uns und unsere Hafenbräu-Einstandskästen. Wieviele Kästen es wurden, weiß ich heute nicht mehr, meine Bettwäsche habe ich jedenfalls vor Wachbeginn durch das Bullauge gestopft.



„Assi“ Kiwitt und Ender an Bord

Dann waren wir schon in der Biskaya und da ging es gleich weiter. Wir hatten Seegang 8 und Windstärke 10. Man konnte nur noch auf den Scheuerleisten gehen. Ach war das auf Wache ein Jammer, denn ich war seekrank von Ouessant bis Finistère. In dieser misslichen Lage kroch ich einmal auf allen Vieren in der Maschine den Niedergang zum Bootsdeck hoch, um Frischluft zu schöpfen. Doch mein Ill. Ing. verhinderte dies energisch, indem er mich an den Füßen wieder nach unten zog und dabei aus seinem Leben berichtete: „Kiwitt, ich verstehe gar nicht, warum du hier brechen musst. Mir passiert so was nur an Land, wenn ich aus der Kneipe komme.“ Und genau so wurde es dann später auch bei mir.

Seekrank bin ich jedenfalls nicht mehr geworden. Schön war das dann besonders am jeweiligen Donnerstag, dem Seemanns-

sonntag, und sonntags zum Frühstück. Die armen Seekranken konnten zum Frühstück leider nicht erscheinen und so aßen wir deren Portionen mit. Spiegel- und Rühreier oder die „Hochkantgebratenen“ und dazu First Class Bohnenkaffee.

Eingangs des Mittelmeeres fuhren wir oft nur „Halbe Kraft“ mit einer Maschine, weil der Zielhafen noch nicht feststand. Für uns von der Maschinengang war das nicht besonders



gut, denn es bedeutete immer Kolbenziehen oder Wartungsarbeiten an der gestoppten Maschine.

In „Bordgeschichten I“ berichtete Andreas Backstein über Aufbauten-Malereien auf der FREDERIC JOLIOT CURIE. Auch wir auf der SCHWEDT (1) hatten unser tankertypisches „Maling“. Auf der Vorderseite der achteren Aufbauten trugen zu unserer Freude, aber auch zur Mahnung, zwei lustige Walt-Disney-Figuren ein Spruchband mit der Aufschrift NO SMOKING.



Ja, und dann hieß es doch wieder, es geht nach Noworossisk ins Schwarze Meer! So wie auf fast jeder Reise. Aber vorher passierten wir noch die Dardanellen, diese seit Menschengedenken strategisch wichtige und heiß umkämpfte Wasserstraße. Viele Festungen an den Ufern sowie auf den Höhen und die drei imponierenden Denkmale für die Gefallenen des 1. Weltkrieges erinnern noch heute daran.

Im Bosphorus gab es dann Post, die unsere Angehörigen direkt an den Agenten Ihsan Berkin, Istanbul, Bosphoruspassage, Schiffsname, senden konnten. (Wer hat noch andere solcher Postagenten-Adressen?)

Zwei Tage später lagen wir dann auf der Reede von Noworossisk mit mehreren italienischen und einem BRD-Tanker. Die Berge des Kaukasus gaben unserem Liegeplatz am Eingang der Zemesskaja-Bucht einen wilden, dramatischen Rahmen. Hoch aufragend, felsig und kahl, von blaugrauer Farbe, wurden die Wolken von ihren Gipfeln zerfetzt. Die Stadt erstreckte sich weit am Ufer hin und bis in die Berge hoch. Da lag unser Ölhafen natürlich wieder weit ab vom Schuss, aber man konnte den Landgang noch erlaufen.

Die Liegezeit betrug hier höchstens 24 Stunden, dann waren unsere Tanks voll. Nach der Gesichtskontrolle durch die sowjetischen Organe gingen die Freiwächter hurtig an Land. Vorher wurden noch Rubel getauscht. Für 32 DDR-Mark gab es zehn Rubel. An der Pier standen schon die „Westgermanen“, denn sie mussten 42 DM für zehn Rubel geben. So tauschten sie erst einmal bei uns 32 DM gegen 32 DDR-Mark und dann beim Russen so günstig wie wir. Diese Treffen waren aber leider selten in der Sowjetunion.

Am Tage ging es zuerst in ein Restaurant schön essen und Krim-Sekt trinken. Die Flasche kam dort einen Rubel und 34 Kopeken. Eine Musikbox war auch schon da, mit dem vielgedudelten Beatlestitel „Mr. Postman look and see“. Hatte man abends Landgang, waren wir natürlich im Internationalen Seemannsklub. Dort hatten einige von uns eine feste Freundin. Sowjetische Jugendliche boten für einen getragenen Nylonanorak 50 und für ein Nylonhemd 20 Rubel.

Ich bin aber auch dreimal, immer mit demselben Taxifahrer, weit in den Kaukasus hinein-



Blick auf Noworossisk und die Berge des Kaukasus

gefahren. Mein Taxifahrer war ein ehemaliger „Ostarbeiter“, der in Deutschland in der Landwirtschaft arbeiten musste. So gut wie damals, 1942 bis 1945, ging es ihm in seinem ganzen Leben nicht wieder, wenn nur das Heimweh nicht gewesen wäre, erzählte er.

Er zeigte mir, von hoch oben in die Bucht hinabblickend, die Stelle, wo im Juni 1918 die Russen einen Teil der Schwarzmeerflotte versenkten. Auf einer anderen Fahrt in die Höhen des Gebirges, in Richtung der Ölfelder von Maikop, kamen wir an den vielen Denkmälern vorbei, die an die Kämpfe gegen die 4. Deutsche Panzerarmee 1942 erinnerten.

Die schönste Taxifahrt mit ihm war aber die Tour in Richtung Krasnodar. Die Bergstraße schlängelte sich am Nordhang des Gebirges hin und nach Backbord schweifte der Blick weit in die Kubansteppe, in der man den Lauf des Kuban genau verfolgen konnte.

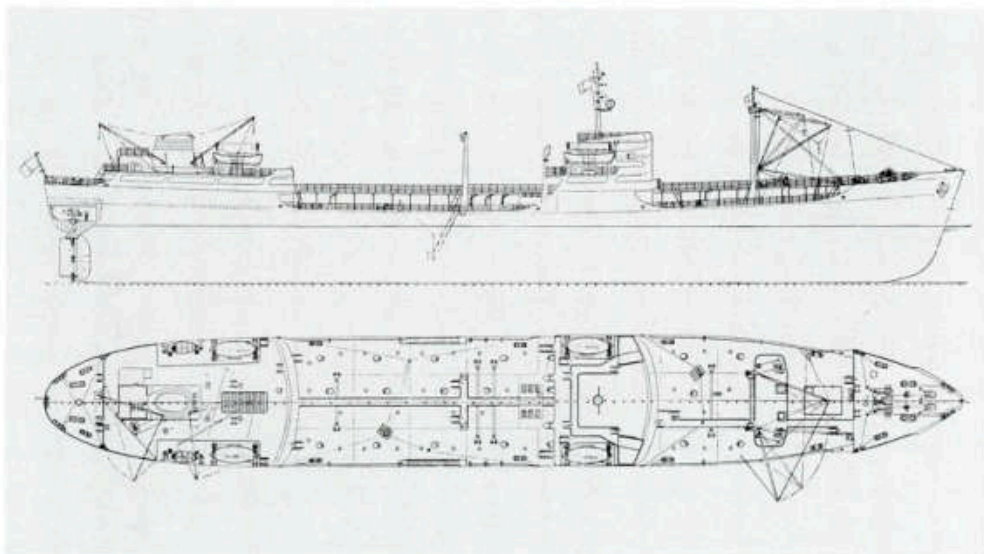
Des öfteren trafen wir dabei auf Straßenbaukolonnen. Diese schwere Arbeit wurde nur von Frauen verrichtet. Die Aufsicht führten einige bärenstarke Tscherkessen, noch gekleidet in dem langen Männerüberrock, der Tscherkesska, mit den schräg aufgesetzten Patronentaschen auf jeder Brustseite.

Belohnt wurden wir dann, nach etwa 100 Kilometer Fahrt, mit einem atemberaubenden Blick auf den Jelisasee und die Großstadt Krasnodar in der weiten Ebene. Das Taxameter zeigte gerade mal drei Rubel an.

Kaum an Bord zurück, begann schon wieder die Wache mit Seeklarmachen. Es folgte die obligatorische scharfe Gesichtskontrolle der Polizei und der Zoll filzte des öfteren den Maschinenraum bis hinunter in die Bilge nach „Ausreisewilligen“.

Hatten wir in Noworossisk „Russendiesel“ für die Maschine gebunkert, war höchste Obacht beim Entwässern des Dieseltagestanks geboten, denn mitunter lief eine Stunde Wasser aus dem Entwässerungsventil, ehe Diesel kam.

Einmal hatten wir dann auch auf hoher See Wasser statt Diesel in den Druckleitungen der Einspritzdüsen. Nach einem kurzen Stöhnen der Maschinen herrschte völlige Finsternis und Totenstille im Maschinenraum. Nicht lange, denn oben am Maschinenschott brüllte schon der Chief und nach kurzer Zeit liefen die Böcke wieder. Schließlich brachten sie uns dann sicher nach Hause.



Tanker Schwedt (1)

Übernahme des MT SCHWEDT (2) und die ersten beiden Reisen

Am 20. Januar 1969 wurde im damaligen *Flottenbereich Spezial* eine Dienstbesprechung durchgeführt, die die Übernahme und Indienststellung eines neuen Tankers vorbereitete. An dieser Dienstberatung nahmen für die zukünftige Besatzung der Kapitän, der I. und II. NO, der LTO, der III. TO, der Storekeeper und der Bootsmann teil. Mehr Personal war zu dieser Zeit noch nicht verfügbar. Auf jeden Fall hatte es aber die Personalabteilung der Reederei bis zum 26. Januar geschafft, ein Vorauskommando der vorgesehenen Besatzung wie folgt zusammenzustellen: Kpt. G. Thomas, I. NO P. Schuhmacher, II. NO H. Schiller, LTO R. Kneip, I. TO M. Szameit, II. TO Liebscher, II. TO Krija, E.-Ing. Wendrich, Bootsmann Brandt, Storekeeper Knospe, Pumpenmann Krause, Koch Beelitz und Obersteward Willsch. Hinzu kamen die Inspektoren Übel und Häckel.

Unsere Gruppe reiste am 26. Januar mit dem MS VÖLKERFREUNDSCHAFT nach Göteborg. Am 27. Januar trafen wir dort ein, aber unser neues Schiff war noch nicht vor Ort. Wir zogen am nächsten Tag in ein Hotel, worüber der Kapitän der VÖLKERFREUNDSCHAFT sehr erfreut war.

Während der Überfahrt nach Göteborg blieben für mich ein paar Stunden Zeit, um meine Entwicklung, seitdem ich I. NO geworden war, noch einmal Revue passieren zu lassen. Sie ist genauso stürmisch verlaufen wie die Entwicklung der DSR in diesen Jahren.

Solch ein großes Schiff als Kapitän zu übernehmen und zukünftig zu führen, das war schon eine echte Herausforderung. Etwas Herzklopfen war dabei und auch das Gefühl, vieles noch nicht zu wissen und zu können, ließ sich nicht einfach zur Seite schieben.

Wenn ich zurückblicke und mir bewusst mache, dass ich im Juni 1965 erstmals als I. NO auf dem Tanker LEUNA II unter dem von mir sehr geschätzten Kapitän Gustävel eingesetzt worden war und jetzt hier vor dieser Aufgabe stand, so wird man meine Gedanken sicher verstehen. Bis April 1967 hatte ich in dieser Position Zeit, mir Kenntnisse in der Tankerfahrt, aber auch in der Schiffsführung und nicht zuletzt bei der Arbeit mit einer Besatzung anzueignen. Sicher war es auch der Einschätzung von Kapitän Gustävel zu verdanken, dass ich im April 1967 zum Kapitän berufen wurde und das Kommando über den Tanker BÖHLEN erhielt. Von jetzt an war ich „die Nummer 1“ an Bord, hatte das Sagen, aber auch die Verantwortung. Mit 29 Lebensjahren ein Schiff und eine Besatzung zu führen, war eine große verantwortungsvolle Aufgabe, die mich stolz machte, aber nicht zur Überheblichkeit führen durfte.

Es gab aber auch in dieser Zeit manch sorgenvolle Stunden, in denen man als Kapitän allein war. Aus der Fahrzeit auf der BÖHLEN erinnere ich mich dabei an unsere „beinahe Suezkanalpassage“ beim Ausbruch des Krieges 1967, die nur wegen einer unvorhergesehenen Verzögerung vermieden wurde. Unser geplanter Ladehafen war damals Ras Gharib im Golf von Suez. Wir hätten so zu den Ankerliegern im Großen Bittersee gehört, die erst 1975 befreit wurden.

Die andere noch traurigere Erinnerung war die Teilnahme an der Suche nach der Besatzung der gesunkenen FIETE SCHULZE.

Mein Einsatz auf der BÖHLEN dauerte bis Juni 1968. Nach einem kurzen Urlaub bekam ich das Kommando für den Motortanker BUNA (1). Die Übernahme erfolgte am 20. Juni 1968 in Rotterdam von Kapitän Gustävel. Dieser übernahm als nächstes Schiff den Motortanker WOLFEN. Mit der BUNA (1) vergrößerte sich das zu führende Schiff um fast das Doppelte an Tonnage und mit einer Länge von 170,5 m, einer Breite von 21,33 m um einiges zur Größe der BÖHLEN. Die Reisen mit der BUNA (1) führten vorwiegend durchs Mittelmeer. Dabei gab

es auch Besonderheiten. Auf einer dieser Reisen stellten wir in Venedig-Maestre fest, dass von zwei Propellerflügeln die Spitzen abgebrochen waren. Diese Flügelspitzen waren einige Jahre vorher angeschuht worden, nachdem bei einer Eisfahrt der Propeller beschädigt worden war. Wir mussten „humpelnd“ eine Werft aufsuchen, um die notwendige Reparatur durchzuführen. Im Dezember 1968 wurde ich abgelöst, konnte bis Mitte Januar Urlaub machen und nun zu einem neuen Einsatz starten. Der Urlaub war natürlich wie immer zu kurz und die Trennung von der Familie stimmte auch nicht fröhlicher.

Ja, und nun MT SCHWEDT (2). Dieses Schiff war wiederum um mehr als das Doppelte größer. Mit einer Länge von 213 m auch zu dieser Zeit kein kleines Schiff. Als weitere Besonderheit kam noch unser Heimathafen Rostock hinzu. Der Ausbau des Seekanals zum Überseehafen und der Ölhafen waren erst in einem frühen Stadium und sollten uns noch manches Problem bringen. Zusätzlich musste das Schiff vor dem Einlaufen in Rostock auf einen Höchsttiefgang von 33 Fuß geleichtert werden. Aber dazu später mehr.

Am 28. Januar zog unsere Gruppe ins Hotel. Der Aufenthalt sollte so kurz wie möglich sein, denn wir wollten das neue Schiff übernehmen. Nach dem verspäteten Eintreffen der SEA SERPENT ging das Schiff ins Dock. Wir mussten warten bis die Bedingungen für unsere Übernahme durch die schwedische Besatzung geschaffen waren. Nachdem diese alle Bordsysteme gestoppt hatten, übernahmen wir entsprechend der ausgehandelten Kaufbedingungen ein „totes Schiff“ im Dock.

Nach einer Feierstunde mit Flaggenwechsel waren wir nun die neuen Besitzer des Schiffes. Viele Probleme kamen auf uns zu. Manches hatten wir vorausgesehen, einiges kam plötzlich und sollte wohl auch „mitverkauft“ werden. Für uns war das kurze Zusammentreffen mit der schwedischen Besatzung bei der Übergabe ungewohnt. Information erhielten wir nur spärlich oder gar nicht. Dieses resultierte sicherlich nicht allein aus der personellen Zusammensetzung. So waren der Kapitän, der I. und II. NO und der LTO Schweden. Den Rest der Besatzung repräsentierten mindestens 15 Nationen Südeuropas und Afrikas. Dementsprechend war auch der Allgemeinzustand des Schiffes. Die Übernahme erfolgte sehr formell. Später war es gelungen, vom II. NO auf privater Basis einige Informationen zu erhalten.

Wir zogen so schnell wie möglich an Bord, um am Brennpunkt des Geschehens zu sein. Die Übernahme eines Schiffes zu dieser Jahreszeit, an diesem Ort und unter den ausgehandelten Bedingungen war mehr als ungeeignet.

Wie gesagt, wir übernahmen ein totes Schiff. Wir setzten unter den Möglichkeiten eines Dockbetriebes erste Bordsysteme provisorisch in Betrieb, konnten aber nicht verhindern, dass bei Tagestemperaturen von minus 10 bis minus 15 Grad Celsius alle Restflüssigkeiten, egal ob Wasser, Brennstoff oder Schmieröl, in den Rohrleitungen gefroren und unerwartete Schäden hervorriefen. Ebenso waren die Bilgen einzige Eisflächen. Selbst die Außenhaut vereiste an den nicht isolierten Flächen. In den Ladetanks sah es nicht besser aus. Unsere Lebensbedingungen an Bord waren sehr schwer. Stück für Stück wurde versucht, dem Schiff wieder Leben einzuhauchen, soweit das unter Dockbedingungen möglich war. Parallel suchten wir verstärkt nach weiteren verborgenen Mängeln, die „mitverkauft“ werden sollten. So wurden Undichtigkeiten der Ladetanks untereinander und zu den Kofferdämmen entdeckt. Im Maschinenbereich war es nicht anders. Wir hatten ein Tage füllendes Programm. Für die nautischen Offiziere kam noch das Studium der Geräte auf der Brücke und im Ladungsbereich hinzu.

MT SCHWEDT (2) war für die damaligen Verhältnisse gut ausgerüstet. Auf der Brücke befanden sich zwei Radargeräte unterschiedlicher Frequenz, ein Decca-Navigator und als Novum ein Decca Truckplotter. Das ist eine Art automatische Positionsanzeige auf der Basis des Decca-Ortungssystems, bei dem die Schiffsposition auf einem Seekartenauszug automatisch angezeigt wird. Dieses Gerät hat uns später, besonders bei Nebelfahrten, gute



Übergabe und Flaggenwechsel in Göteborg



Dienste geleistet. Im Ladebereich war ein Loadicator vorhanden. Mit diesem, auf der Basis elektrischer Widerstandsmessung arbeitenden Gerät konnten jederzeit, bei jedem Beladungszustand sehr schnell und exakt der Trimm, der Tiefgang vorn, Mitte und achtern, die Stressbedingungen der Längsverbände sowie die Kräfte an den Querschotten dargestellt werden. Das ist bei einem so großen Schiff unbedingt erforderlich. Weiterhin hatte die Salen-Reederei nachträglich ein Flume-Tankantirollingsystem einbauen lassen. Das System sollte bewirken, dass die Rollbewegungen länger und die Rollwinkel geringer werden. Irgend etwas war an diesem System nicht richtig berechnet. Wir sind damit genauso wenig glücklich geworden wie die Schweden vor uns. Im Ladepumpenraum wurden wir erstmalig mit turbinengetriebenen Ladepumpen konfrontiert. Diese Technik musste erst erlernt und beherrscht werden. Im Maschinenbereich sah es ähnlich aus.

Am Sonntag, dem 2. Februar, kamen mit dem „Europa-Taxi“ der DSR, dem MS BEREITSCHAFT, weitere elf Besatzungsmitglieder in Göteborg an.

Sehr nachteilig machte sich bei der Übernahme bemerkbar, dass die Schiffsleitung nur sehr unzureichend über die Kaufbedingungen informiert war. Zusätzlich kam hinzu, dass unsere berechtigten Beschwerden zur Arbeit der Werft und der Verantwortlichkeit des Verkäufers für festgestellte Mängel, die eindeutig dort zu verantworten waren, stets über den Telexweg der Werft an den Flottenbereich gingen und ebenso beantwortet wurden. Für uns war es schwer nachzuvollziehen und depremierend, wenn die Vertreter der Werft die Telexe mit den Ablehnungen unserer Forderungen an Bord brachten.

Wir haben es aber geschafft, die Dockzeit zu überstehen. Nach einer umfangreichen Kontrolle aller Außenbordarmaturen und aller Tankverschraubungen wurden die Pumpenräume sowie der Maschinenraum besetzt und das Schiff am 7. Februar 1969 um 16 Uhr ausgedockt.

Am 8. Februar 1969 trafen erneut Besatzungsmitglieder an Bord ein. Der starke Frost behinderte weiterhin alle Arbeiten. Verzögerungen waren unumgänglich. Wir stellten folgende Mängel fest, die noch zu Lasten des Verkäufers gehen mussten:

- Vier Kolben der Hauptmaschine gerissen; jetzt ahnten wir, warum das Schiff verspätet anlief!
- Zylinderblock Station 8 im Zwischenboden gerissen
- Diverse Rohrleitungen im Maschinenraum leck
- Im Ladetankbereich Risse zwischen Tank M 9 – M 10
- Tankinnenkonstruktionen abgerissen in 7 Stb, 5 Stb und Bb, 8 Stb, - 11 M
- Starker Lochfraß an Spanten und Boden in den Flumetanks
- Gestänge der Ladetankhauptschieber stark verschlissen

Soweit die größten und gravierendsten Schäden. Wir kämpften um deren Anerkennung zu Lasten des Verkäufers. In einer Besprechung wurde jetzt erstmalig der Fertigstellungstermin zum 27./28. Februar 1969 genannt. Am 17. Februar 1969 herrschte aber immer noch starker Frost, der alle Arbeiten behinderte. Inzwischen hatten wir von der DSR-Befrachtung den ersten Auftrag für eine Reise Rostock – Odessa – Rostock erhalten. Die Reiseplanung sah folgendermaßen aus: Reisestrecke hin und zurück 8600 sm, bei etwa 14 kn sind das 26 Seetage. Dazu benötigen wir 1800 mt Schweröl und 150 mt Dieselmotorkraftstoff, inklusive der geforderten Reserve.

An diesem Tag fand auch eine Aussprache mit Vertretern der Reederei und dem Schiffskommerz statt, auf der über den weiteren Reparaturverlauf und die Finanzierung gesprochen werden sollte. Angeblich gab es Probleme mit der Anerkennung der Reparaturkosten durch den Verkäufer. Für die festgestellten Mängel und auch für weitere Reparaturkosten waren keine Mittel mehr vorhanden. In diesem Zustand konnte das Schiff aber nicht betrieben werden. Wir forderten nun, dass die Klassifikationsgesellschaften und das Seefahrts-

amt ein Machtwort sprechen. Da das Schiff aber bei „Lloyds-Register“ blieb, war das nicht einfach zu erreichen. Diese kurzsichtige Handlungsweise sollte sich in der Folge noch bitter rächen.

Am 28. Februar 1969 war es endlich soweit. Die allerwichtigsten Reparaturen waren erledigt und das Schiff wurde zu einer Maschinenerprobung an den Probetriebskai der Werft verholt. Das verlief problemlos, aber inzwischen hatte uns die Werft darüber informiert, dass das Beballasten zum Probetrieb der Hauptmaschine gestoppt werden müsse, weil zurzeit vor Ort nur maximal 19 Fuß Tauchtiefe möglich waren und mit diesem Tiefgang eine Standprobe nichts bringen würde. Also ging es wieder zurück zum Liegeplatz.

Bei einer gemeinsamen Beratung wurde festgelegt, dass das Schiff nun endgültig am 1. März 1969 ausläuft, die Überfahrt nach Rostock als Probefahrt genutzt wird und einige Monteure der Werft mitreisen würden.

Am 1. März 1969 um 11 Uhr lief unser Schiff aus Göteborg aus. Die Revierfahrt bis zum Kattegat und die anschließende Kompensierung und Funkbeschickung erfolgten ohne Probleme. Um 14 Uhr wurden der Lotse und der Kompensierer abgegeben und die Reise nach Rostock begann. Die Überfahrt verlief ohne Störungen und am 2. März um 11.50 Uhr wurden die Lotsen auf Warnemünde Reede übernommen. Um 13 Uhr war das Schiff in Rostock am Passagierkai mit Steuerbordseite fest. Auf ein Drehen des Schiffes wurde aus Zeitgründen verzichtet.

Ruhe gab es während der Liegezeit nicht. Viel Ausrüstung musste abgegeben und übernommen werden. Vieles war auf DDR-Standard umzustellen, Belehrungen der Besatzung waren notwendig, und, und, und.

Endlich, am 12. März 1969 wurde von 5 Uhr bis 5.45 Uhr ausklariert. Um 5.50 Uhr trat die SCHWEDT (2) ex „Sea Serpent“ ihre erste Reise an. Die Besonderheit dabei war, dass das Schiff unter Schlepperhilfe über den Achtersteven den Hafen verließ. Es waren zu dieser Zeit nur zwei Schlepper verfügbar und die Lotsen Herr Wendt und Herr Michaelis empfahlen, nicht zur Wendeplatte zu versiegeln und zu drehen. Stattdessen liefen wir rückwärts bis zur Tonne 5 des Seekanals, drehten dort im freien Wasser, gaben die Lotsen ab und liefen nun selbstständig zu unserer ersten Reise ins Schwarze Meer aus.

Wir waren alle gespannt, was diese erste Tour uns an Erkenntnissen bringen würde. Am 13. März 1969 um 4.03 Uhr wurde der Lotse bei Skagen abgegeben, nachdem noch einmal Ersatzteile und fehlende Ausrüstung übernommen worden waren. 9.38 Uhr passierten wir *Hanstholm* und steuerten in der Nordsee Südwestwärts. Das Wetter hatte sich im Laufe des Tages enorm verschlechtert. Uns erreichte eine Sturmwarnung für die gesamte Nordsee. Sie bestätigte sich auch sehr schnell. Gegen 17 Uhr hatten wir schon Windstärke 9 aus Ost und eine unangenehme sehr harte kurze See. Die Wirkung des Flume-Tank-Antirollingsystems, nach der Betriebsvorschrift eingesetzt, erwies sich als wirkungslos.

Wir waren gezwungen, weiteren Ballast zu nehmen und bekamen das Schiff mit Schwerballast soweit zur Ruhe, dass wir am Kurs bleiben und somit größere Schäden durch das Rollen vermieden werden konnten. Trotzdem waren Schäden an nicht ausreichend gesicherten Ausrüstungen zu verzeichnen. Diese Erfahrung hatten wir nun gesammelt. Es sollte uns nicht wieder passieren. Wir wussten jetzt auch, warum die schwedische Schiffsleitung sich nur sehr zurückhaltend über das Flume-Tank-System geäußert hatte.

Wir haben uns regelrecht durch die Nordsee gekämpft. Wind und Seegang ließen am Eingang zum Englischen Kanal merklich nach. Unsere Freude darüber wurde sehr schnell gedämpft, denn ab 3.50 Uhr des 15. März hatten wir Nebel, der sich erst am nächsten Tag weit westlich der Casquets wieder lichtete. Am Nachmittag passierten wir *Ouessant* und liefen in die Biskaya ein. Der Nebel war weg, aber der nächste Sturm kam. Mit SW-8-9 begrüßte uns die Biskaya nicht gerade freundlich, aber doch zünftig auf unserer ersten

Reise. In der jetzt langen See war das Rollverhalten mit diesem Ballast besser. Trotzdem blieben bei einzelnen Seen noch Rollamplituden bis zu 30 Grad. Das Wetter passte gar nicht in unser Programm, denn bis zum Ladehafen waren noch umfangreiche Reparaturen zu erledigen.

Am 17. März um 24 Uhr wurde *Kap Finistère* passiert. Das Wetter zeigte sich gleichbleibend schlecht. Bis zum 19. März gegen 9.30 Uhr kämpften wir uns zum *Kap San Vincente* durch. In Richtung Gibraltar besserte sich die Wetterlage zusehends. 21.30 Uhr liefen wir ab *Gibraltar* weiter ostwärts. Bei normalem Wetter stellten wir fest, dass das Schiff in Ballast mit rund 85 Prozent Leistung gute 16 kn lief. Dadurch kamen wir ordentlich voran und konnten die Verlustzeiten wieder gutmachen. Um alle Risiken zu vermeiden, übernahmen wir den Lotsen für die Passage der Dardanellen und des Bosporus schon bei *Cannakale* am Westeingang der Dardanellen am 24. März gegen 6 Uhr. Um 19 Uhr waren Dardanellen und Bosporus ohne Zwischenfälle passiert und das Schiff im Schwarzen Meer. Am 25. März um 19 Uhr erreichte die SCHWEDT (2) die Reede von *Odessa* und ging vor Anker. Nach Auskunft von „Inflot“ und „Nafta“ hatten wir zwei bis drei Tage zu warten, da für uns keine Ladung vorhanden war. Eine Erfahrung, die wir im Laufe der Zeit sehr häufig in sowjetischen Ladehäfen machen mussten. Weiter erfuhren wir, dass der zulässige Tiefgang am Ladeplatz sich verringert hatte, sodass wir weniger als vorausberechnet laden konnten. Mit dem vorhandenen „Loadicator“ war die Einstellung der neuen Beladungskonzeption einschließlich „Abtoppplan“ kein Problem mehr.

Am 27. März machten wir am Ladeplatz fest. Nachdem wir den Ballast gelöscht hatten, erfolgte bis zum 31. März um 7.25 Uhr die Beladung. Wir hatten die SCHWEDT (2) erstmals unter unserer Regie mit 41 241 mt Erdöl für Rostock beladen. Der Tiefgang betrug 37 Fuß 07 Zoll, also etwa 11,4 Meter. Um 11.30 Uhr verließen wir *Odessa* und traten die Heimreise an. Den ersten Teil der Reise mit vielen neuen, auch negativen Erfahrungen infolge unserer Unerfahrenheit hatten wir überstanden. Jetzt konnten wir schon darauf aufbauen. Aber die Ladungsreise stellte neue und andere Anforderungen. Es war notwendig, die Kurse der zu durchfahrenden Seegebiete so zu gestalten, dass Wassertiefen mit 15 Metern sehr kritisch und 13 Metern tabu waren. Keiner von uns war vorher auf einem Schiff mit einem solchen Tiefgang gefahren. Zum anderen waren wir auf das Manövrier- und Seeverhalten des beladenen Schiffes gespannt. Im Schwarzen Meer erprobten wir noch die wichtigsten Manövriereigenschaften. Am 1. April passierten wir den Bosporus und die Dardanellen westwärts. Es gab keine Probleme. Am 2. April begegneten wir unserem Schwesterschiff MT WOLFEN, welches ebenfalls auf dem Weg zum Schwarzen Meer war.

Am 3. April erreichte uns die neue Reiseorder für die Reise 2/69. Diese hatte den Ladehafen *Ras Shukheir* im Roten Meer am Südeingang zum Golf von Suez als Ziel. Am 6. April um 13 Uhr passierten wir *Gibraltar* westwärts, am 7. April 1.30 Uhr *Kap San Vincente* und am 8. April 2 Uhr *Kap Finistère*. Nun hatte uns die Biskaya wieder. Diesmal bescherte sie uns ein herrliches Frühlingswetter.

Unser ETA für Warnemünde war für den 12. April 8 Uhr vorgesehen. Der Kanal und die Nordsee zeigten sich von der freundlichsten Seite, sodass am 11. April um 16 Uhr *Skagen* passiert wurde. Unter Lotsenberatung ging es über die Tiefwasserwege des Kattegats und des Großen Belt südwärts. Bei *Spodsbjerg* wurde der Lotse abgesetzt. Unsere Ankunft in Warnemünde verzögerte sich wegen Nebelfahrt und wir erreichten die Leichterposition vor Warnemünde Reede statt 8 Uhr erst um 12 Uhr. Mit unserem Rettungsboot brachten wir den für die Leichterung und das anschließende Einlaufen entbehrlichen Teil der Besatzung nach Warnemünde. Diese Leute konnten eine wohlverdiente Freizeit antreten. Dieses Manöver hatte gerade noch geklappt. Das Wetter verschlechterte sich sehr schnell und an eine Ableichterung war nicht zu denken. Erst am 15. April um 10 Uhr konnte die BÖHLEN mit

Schlepperhilfe bei uns längsseits kommen, um uns auf den für den Ölhafen Rostock nötigen Tiefgang von 33 Fuß abzuleichtern. Dazu waren rund 7500 mt Ladung umzupumpen.

Beim Längsseitskommen der BÖHLEN stand ich in der Brückennock und konnte mein „erstes Schiff“, das ich als Kapitän geführt hatte, mit dem jetzigen direkt vergleichen. Es waren gerade zwei Jahre meiner Einsatzzeit als Kapitän vergangen. Allein der Längenunterschied von fast 70 Metern, die um die Hälfte größere Breite und die großen Decksflächen machten den Unterschied deutlich. Aber auch die größere Verantwortung über ein solches Schiff mit Ladung, die in den Bereich von mehreren Millionen ging, wurde mir dadurch noch bewusster.

Aber wieder zurück zur Realität. Am 16. April um 1.42 Uhr war das Leichtern beendet. Um 3.48 Uhr begann unsere erste Revierfahrt zum Ölhafen Rostock. 7.30 Uhr waren wir dort fest. Ich habe keine Notizen über irgendwelche Unregelmäßigkeiten gefunden, also musste dieses erste Anlaufen ganz gut gelungen sein. Zur bildlichen Darstellung so viel: Das Schiff lief mit Minimalgeschwindigkeit durch den Seekanal ein. Zwischen der Fähre Rostock-Hohe Düne und der Wendeplatte wurden vorn und achtern je zwei Schlepper festgemacht. Auf der Wendeplatte wurde versucht, das Schiff mit Hilfe der Schlepper und der eigenen Kraft aufzustoppen und gleichzeitig über steuerbord Bug soweit zu drehen, dass es über den Achtersteven in das Ölhafenfahrwasser gezogen werden konnte. Das bedeutete eine Drehung um rund 100 Grad. Wie eng es dabei zugegangen ist, sollen folgende Daten belegen: Die Sohlenbreite, also für unser Schiff nutzbare Fahrwasserbreite, betrug damals 60 Meter. Die Schiffsbreite von 30 Metern zeigte, dass theoretisch auf jeder Seite noch 15 Meter Spielraum zur Verfügung standen. Jeder, der schon einmal ein Schiff gesteuert hat, wird nachempfinden können, welche Leistung und welches Können ein Matrose als Rudergänger dabei zeigen musste. Wenn das Schiff bei einer Länge von 213 Metern nur geringfügig aus dem Sollkurs gekommen wäre, hätte es eine Grundberührung an der Böschung gegeben. Für das Drehen auf der Wendeplatte galten ähnliche Verhältnisse. Der für uns nutzbare Durchmesser betrug 250 Meter, da blieben vorn und achtern theoretisch auch nur je knappe 20 Meter übrig.

Diese Verhältnisse nutzte das Schiff auch aus. Besonders wenn Niedrigwasser war, verhielt es sich störrisch und selbst mit Schlepperhilfe wollte die SCHWEDT (2) dann nicht über Steuerbord drehen. In diesen Fällen mussten wir eine volle Drehung über Backbord machen. Das Anlaufen des Ölhafens war zu dieser Zeit nur über den Achtersteven möglich, da die Wendeplatte vor dem Ölhafen viel zu klein war. Es gab dort zu dieser Zeit auch nur einen Liegeplatz für Schiffe unserer Größe. Dieser Zustand hat oft zu Problemen geführt, wenn noch wichtige Reparaturen zu erledigen waren. Im Überseehafen gab es keinen anderen Platz, an dem ein nicht gasfreier Tanker liegen durfte.

Aber wieder zum eigentlichen Geschehen. Am 19. April waren die Ladung gelöscht und die neue Ausrüstung übernommen. Nur der für die Reise notwendige Bunker war in Rostock nicht vorhanden. Immerhin waren für die neue Reise ohne Zwischenbunkerung etwa 4000 Tonnen Schweröl notwendig. Schlaue Leute hatten die Idee, diesen Bunker in Ventspils zu übernehmen. So erhielten wir den Auftrag, nach Ventspils zum Bunkern zu laufen. Am 19. April verließen wir Rostock mit ETA Ventspils zum 20. April um 17 Uhr. Am 20. April um 13 Uhr erhielten wir von „Inflot“ und „Nafta“ aus Ventspils die Antwort, dass es dort keinen Bunker für uns gibt und das über diesen Umstand der Flottenbereich Spezial bereits am 18. April informiert worden sei. Wir liefen also wieder zurück nach Rostock und hatten eine „Lustfahrt“ in See gemacht. Auf unsere Forderung zur Klärung des Sachverhaltes wurde landseitig sehr unangebracht reagiert. Vielleicht waren wir damals auch noch zu naiv. Die Klärung sollte innerbetrieblich erfolgen und wäre für uns wenig von Interesse.

Am Abend des 21. April waren wir wieder im Ölhafen fest. Das Bunkern ging am 23. April gegen 15 Uhr zu Ende. Die Reise 2/69 konnte nun wirklich beginnen. Der übliche Weg über Skagen, die Nordsee, den Englischen Kanal und die Biskaya wurde bei gutem Wetter ohne Probleme durchlaufen. Bei *Kap San Vincente* ging es diesmal nicht nach links ab, sondern geradeaus weiter Richtung Süden. Ab der Breite von Gibraltar begann für die meisten von uns Neuland. Wir fuhren zwar alle schon einige Zeit zur See, aber als Tankerfahrer waren wir nie in diesem Seegebiet gewesen. Nur einige Besatzungsmitglieder waren schon einmal auf dieser Seite Afrikas über den Äquator nach Süden gekommen.

Zwischen den Kanarischen Inseln und Afrika liefen wir südlich bis zum imaginären „Punkt A“. Hier begann und endete natürlich auch die legendäre „F 143/313 Grad“, auf der wir bis zum *Kap der Guten Hoffnung* liefen. Neben Tankreinigungsarbeiten, Reparaturen und Pflegearbeiten wurde auf der Brücke morgens und abends wieder die astronomische Navigation zur Standortbestimmung durchgeführt. Der Schiffsverkehr hielt sich in Grenzen oder besser gesagt, er verlief sich in dieser Weite des Ozeans. Trotz der Schließung des Suezkanals waren an manchen Tagen nur der schon bekannte „Mittläufer“ oder mal ein „Entgegenkommer“ zu sehen. Mit der Annäherung an das *Kap der Guten Hoffnung* konzentrierte sich der Verkehr wieder, hatte aber nie die Dichte wie im Englischen Kanal.

Am 5. Mai 16 Uhr überquerten wir zum ersten Mal südgehend den Äquator. Es war eine große Taufaktion notwendig, um allen Neuankömmlingen auf der Südhalbkugel Genugtuung zu erweisen.

Am 5. Mai um 16.30 Uhr erreichten wir *Kapstadt/Reede* und eine Versorgung mit Frischproviand und Ersatzteilen wurde durchgeführt. 20.20 Uhr wurde bei gutem Wetter das *Kap der Guten Hoffnung* erstmalig südwärts passiert. Am 13. Mai nach der Passage von *Kap Agulhas* waren wir im Indischen Ozean angekommen.

Entlang der südafrikanischen Küste ging es auf dem vorgeschriebenen Tankerweg weiter. Unser ETA für *Ras Shukheir* gaben wir jetzt zum 27. Mai. Auf dem Weg nordwärts durch den Indischen Ozean sahen wir bei noch gutem Wetter am 22. Mai *Ras Hafun*, abends *Kap Guardafui* und erreichten damit den Golf von Aden. Am 24. Mai passierten wir *Bab el Mandeb*, das Tor der Tränen, am Eingang zum Roten Meer. Seit der Schließung des Suezkanals 1967 war hier so gut wie kein Schiffsverkehr mehr zu verzeichnen. So blieben wir ziemlich allein. Am 27. Mai um 0.30 Uhr erreichten wir planmäßig die Ansteuerung von *Ras Shukheir*. Leuchtfeuer oder andere Navigationshilfen waren seit dem Ausbruch des Krieges zwischen Israel und Ägypten nicht mehr in Betrieb. Nur wenige Meilen entfernt, auf der gegenüberliegenden Südwestspitze der Sinai-Halbinsel, lag damals der israelische Stützpunkt „Sharm el Sheik“. Mit dem beginnenden Tageslicht liefen wir den Ladeplatz auf See an und waren dort um 10.30 Uhr fest. 13.30 Uhr begann parallel zum Ballastlöschen die Beladung. Am 28. Mai um 16.30 Uhr war das Beladen beendet. 19.42 Uhr traten wir die Heimreise nach Rostock an und hatten auf der zweiten Reise 42 097 mt Erdöl geladen. Unser ETA planten wir zum 2. Juli. Bei noch gutem Wetter konnte am 31. Mai mittags das Rote Meer verlassen werden. Am 2. Juni passierten wir schon *Guardafui* und der Sw-Monsun begann uns entgegen zu wehen. Anfangs mit Stärke 6 bis 7, steigerte er sich dann an der Somalischen Küste. Am 4. Juni hatten wir das Monsunfeld des Indischen Ozeans passiert und das Wetter besserte sich zunehmend. In der Nacht vom 10. zum 11. Juni durchlief das Schiff zwischen Madagaskar und Südafrika (Mocambique) eine Taifunfront. Es war der Ausläufer eines Taifuns, der Madagaskar überquert hatte. Er wurde von der Wetterstation ob seiner Zugrichtung und Reststärke unterschätzt. Regenfälle mit Sichtweite null, Dauerblitze von 20 bis 30 Sekunden und Orkanwindstärken zeichneten die Querung aus. Dank unseres 10-cm-Radars waren wir nicht ganz blind. Für uns alle eine Erkenntnis, wie es in einem „abgeschwächten“ Taifun zugeht.

Am 11. Juni passierten wir *East London*, am 12. Juni *Cap Agulhas* und um 15 Uhr erreichten wir bei gutem Wetter wieder die Reede von *Kapstadt*. Diesmal wurden neben Frischproviand keine Ersatzteile, sondern die ersten Postsendungen von zu Hause übernommen. Darüber freuten wir uns besonders, denn wir waren ja schon fast 50 Tage unterwegs.

Der Südatlantik bescherte uns auf der „F3 43 Grad“ gutes Reisewetter. Das Schiff lief zur Freude aller ohne nennenswerte Störungen. Bestaunt haben wir in diesem Seegebiet immer wieder die gewaltigen Albatrosse, die uns mit ihrem Segelflug tagelang begleiteten. Oft segelten sie in einem Abstand von nicht mehr als zwei bis drei Metern an der Brückennock vorbei. Wir haben uns dann immer respektvoll einige Meter zurückgezogen. Am 16. Juni passierten wir den Äquator nordwärts, am 22. Juni *Cap Verde/Dakar*, am 26. Juni *Kap San Vicente* und erhielten den neuen Reiseauftrag für die Reise 3/69 mit Ladehafen Novorossisk im Schwarzen Meer.

Am 1. Juli, 1.30 Uhr lag wieder *Skagen* vor uns und um 20.30 Uhr waren wir vor Warnemünde auf Leichterposition. Die BÖHLEN kam am 2. Juli längsseits und am Folgetag liefen wir ohne Probleme zum zweiten Mal in den Rostocker Ölhafen ein.

Damit war eine lange Reise ohne die Möglichkeit eines Landganges beendet. Alles in allem hatte sie 71 Tage gedauert, bei der es für die Besatzung keinen freien Tag gegeben hatte. Diese Reisedauer sollte für die künftigen Reisen als Maßstab dienen, den es zu unterbieten galt.

Auf der Reise 3/69 von Rostock nach Novorossisk und zurück wurde das Schiff von Kapitän Rössel geführt. Ich durfte nach anstrengenden und nervigen sechs Monaten Urlaub machen.

Wie die weiteren Reisen im ersten Indienststellungsjahr des Tankers SCHWEDT (2) verliefen, erfahren die Leser in einer der nächsten Ausgaben von BORDGESCHICHTEN.



MT SCHWEDT (2), 45 212 tdw Baujahr 1961

16 320 Fass kanadischer Hering

Beistellung Detailfakten: Kapitän Axel Rantzow

Vom 26. Mai bis 3. Oktober 1988 hatte ich einen schönen Sommerurlaub. MS MAGDEBURG (2) war für zwei Reisen im Golf gewesen. War gut so, man musste sich den „Planeten“ in der dortigen Gegend nicht unbedingt antun.

Zurück an Bord, erfuhr ich die nächste Reise. Komplettierung in Malmö und Löschen in Nuevitas. Quasi mit Leerschiff nach Kanada, und Laden von Hering in Fässern für Rostock. Jeder hatte so seine Vorstellung von der Reise. Kanada – warum nicht? Viele waren dort noch nicht gewesen. Ich auch nicht. Nur, so recht wollte bei mir keine Freude aufkommen. Und so äußerte ich im Gespräch mit dem 1. Nautiker Armin Spillner noch vor Auslaufen meine Ansicht darüber: „Die Dummen fahren im Sommer in den Golf und die ganz Dummen im Winter nach Kanada.“ „Und wie willst du dann zurück fahren?“ „Richtung Azoren“, war meine unnautische Antwort. War's eine Vorahnung, was da noch auf uns zukommen sollte? Oder war's nur nüchterne Schlussfolgerung aus den bisherigen Winter-Nordatlantik-Überquerungen? Irgendwie hielt sich ja auch die Weisheit der Atlantikfahrer: „Den Sommerurlaub reitet man im Winter ab“.

Die Reise nach Kuba und die dortige Liegezeit waren normal. Für die Verseglung nach Kanada und die drei Ladehäfen hatten wir eine gute Wetterlage erwischt. Nicht so ein Tanker mit seiner Atlantiküberquerung im Hafen von Shellburne/Nova Scotia. Den hatte der Seegang ein Rettungsboot gekostet. Der Eindruck von Kanada war gemischt. Regnerisches Wetter in Shellburne/Nova Scotia, sehr triste Gegend am Ladeplatz Belledune/Mündungsgebiet St. Lorenz-Strom, malerisches Örtchen Coley's Point/Neufundland. Wetter und Temperaturen der Jahreszeit entsprechend. Die Besatzung fuhr die Winchen und tallierte zusätzlich mit. Das letzte der insgesamt 16 320 Kanada-Heringsfässer war nach Seemannsbrauch gestaut und so begann am 9. Dezember 1988 die Reise nach Rostock. Der Kurs war via Pentland-Firth vorgesehen und planmäßig wollten wir am 17. Dezember in Rostock einlaufen.

Kurz nach Auslaufen, am 10. Dezember während der 4-8-Wache, erwischte uns die erste größere Welle. Der Pudel holte über (nach Stb. 35 Grad) und die Heringsfässer machten sich selbstständig. Die erste Schlagseite von 5 Grad nach Stb. war da. 39 Fass standen querschiffs. 38 drückten auf's 39ste. Die Deckel flogen von den Fässern und die Heringe in die Laderäume. Die Besatzung durfte Heringe einsammeln, umstauen und wieder laschen. Wo vorher 39 Fass Platz hatten, standen jetzt 44, Luke 4 ZD. Im UR kamen 3 Fass hinzu. So nach dem Motto: Zusammenrücken, es passt noch mehr rein. Die Ladung hatte die Steifigkeit eines Puddings. Mehr als 10 Grad durfte der Dampfer nicht überholen, wenn sie stehen bleiben sollte. Bis zum 14. Dezember 10.30 Uhr wurde abgewettert, kreuz und quer gedampft, nur um den Dampfer halbwegs senkrecht zu halten. Um 12.45 Uhr wurde die Ladung wieder selbstständig. Das gleiche Spiel noch einmal! Anschließend Kursänderung von 49.08 N 37.50 W auf St. John's/Neufundland als Nothafen zur Ladungssicherung. So die nüchterne Überlegung des Kapitäns.

Funkmäßig wurde jeder nur erreichbare Wetterbericht aufgenommen. Gemeinsam mit dem Funk-Assi zog ich bis zu 23 Wetterkarten pro Tag.

22.30 UTC: Ein Tief von 968 mb zieht laut Wetterkarte längs der amerikanischen Küste auf Neufundland zu. Da die Zugrichtung unterschiedlich prognostiziert wurde, ein Zusammentreffen bei unserer Ladungssituation immer risikobeladen gewesen wäre, erfolgte auf 49.10 N 39.30 W die Entscheidung Kursänderung auf 120 Grad, Richtung Azoren. Wie absolut



-Abschrift-

telegramm / gespräch / nachricht

Nichtverfälschen

Lst. Nr. A/B/C/D

Geltung	Anfangsseite	Nr.	ck/nr	Tag	UTC	wa/AUC
mag	magdeburg/y5ks	9	110	14	1615	=

Dienstvermerk	Empfänger
	seereederei
	rostock
	(Plz.) = Bestimmungsort

opz/flotte meldung eines bv/ae rantzow kpt
magdeburg nordatlantik 14/12/88 15.15 utc
4909 nord 3751 west distanz zu st.johns 630 sm.
teil der ladung, heringe in plastefässern
verrutscht bei rollwinkeln zwischen 15/18 grad
in achterlicher see und duenung in den zwischen-
decks von luke /2/3/4 nach backbord und verursachte
schlagseite von ca. fuenf grad. trotz seefester
stauung werden plastefässer verformt und es
entstehen freiraume. bei zu hohem druck oeffnet
sich der verschluss und die faesser verlieren ihre
festigkeit. eine verrutschung trat bereits am
10.12. auf. ladung wurde umgestaut und gesichert
sowie reise fortgesetzt. gleichen schlagseite durch
umpumpen treibstoff aus und stauen verrutschte
ladung um. laufen st.johns als nothafen an.
bitte entscheidung bestaetigen und entsprechende
massnahmen einleiten.

Übermittelt / ausgeführt					
am	14.12.88				
um	1634 utc				
von/an	y5m				
durch	ja				
Geb.	Gfr.	Cl.	M	Pr	
bb					
cc					
ll					
Σ					
Forderung DP		93	50		

BR 2115 VV Spremberg Ag 31094000/2286 02/03

Absen:

richtig diese Entscheidung war, erfuhren wir drei Tage später. Das Tief hatte auf seinem Weg bei 18 Meter hohen Wellen eine Bohrplattform aus ihren Ankern gerissen und kentern lassen. In der Reederei wurde situationsbezogene Betriebsamkeit entwickelt. Zu den wetterfunkmäßigen Mehraufwendungen kamen täglich zwei Lageberichte an die Inspektion für den Funker hinzu.

Mit Abnahme der nördlichen Breiten und der sich verändernden Großwetterlage verbesserte sich das Wetter für uns, die Dünung streckte sich. Schon am 16. Dezember konnte auf 46.21 N 29.02 W um 5.30 Uhr der Kurs auf Ushant abgesetzt werden. Man kam weiter halbwegs zügig voran. Selbst für das Gebiet Englischer Kanal/Nordsee wurden die Lageberichte beibehalten, obwohl man da gleich ein Loch zum Verschwinden gefunden hätte. Sicher ist sicher, so das Motto der Reederei.

Nach Passage des NOK war am 21. Dezember um 16 Uhr Einlaufen in Rostock-Marienehe. So einen „Bahnhof“ hatte ich bei den bisherigen vielen Festmachen Heimathafen noch nicht erlebt. Standen da aber eine Menge Leute auf der Pier!!!

Die kanadischen Heringe wurden beim Löschen talliert. Unterm Strich blieb ein kommerzielles Defizit von nur vier Fass! Einen Teil davon hatte die Besatzung schon in Form von mariniertem Hering zum Abendbrot verspeist, der Koch hatte seinen Bestand gut aufgefüllt, dieser und jener sich seine Portion für zu Hause gepackt. Es waren ja auch Superexemplare von Heringen.

Die vier Tage „Rumeiern“ auf dem Nordatlantik waren Reedereiverlust, gingen aber in die bleibenden privaten Erinnerungen ein und waren Anlass zu dieser Niederschrift.

Zwei Tage später wurde in der speziell vom Fischkombinat Rostock belieferten Fisch-Verkaufsstelle in Rostock Lütten Klein angeboten:

Frisch eingetroffen! Kanadische Fettheringe 1 kg = 1,60 M

Wenn die Kunden gewusst hätten, unter welchen Atlantik-Bedingungen und durch welchen zusätzlichen Seemanns-Aufwand diese Heringe über den Teich und in die Verkaufsstelle gekommen sind, hätten sie eventuell auch den zehnfachen Preis bezahlt. Im Rückblick betrachtet, gehört diese Tour mit zu den vier Reisen, die ich lieber nicht gemacht hätte.

Piratengeschichten

Piraten in Chalna/Bangladesh

Nach einer normalen Ansteuerung erreichten wir den Pussur River, warteten dort auf Tageslicht und Hochwasser. Der Lotse kam an Bord und es begann die fünfstündige Versegelung bis zur Mongla Anchorage. Diese erreichten wir frühmorgens 10 Uhr. Noch bevor der Anker fiel, postierten sich Dutzende Händlerboote um das Schiff herum. Für Bangladesh-Fahrer eine gewohnte und übliche Szenerie.

Es gab eine alte Taktik: Halbnackte Mädchen in den Kanus der Eingeborenen auf der einen Seite des Schiffes. Alle Seeleute, einschließlich der Wachen, konzentrierten sich auf diese Seite. Auch üblich und bekannt: In der Zwischenzeit wurde das Schiff auf der anderen Seite von Eingeborenen geentert. Sie stahlen blitzschnell an Deck Stauholz, alte Drähte und alles, was nützlich war und sich verschern ließ. Die Besatzungen sind zwar darüber instruiert, doch es passiert immer wieder. Es war nichts Außergewöhnliches, gab eher Anlass zum Schmunzeln.

Dieses Mal war aber alles anders. Der Kapitän saß in seiner Kammer, sortierte Dokumente und wartete auf die Behörden. Die Beamten benötigten bekannterweise mit dem Boot drei Stunden von der nächsten Ortschaft Khulna bis zum Schiff. Plötzlich kam der Erste Offizier aufgeregt in die Kammer des Kapitäns und fragte, ob er schon gesehen hätte, wie seine Leute mit Piraten kämpfen.

Das Vorschiff war abgeteilt von einer Bangladeshi-Kampfgruppe, bewaffnet mit großen Dolchen und Speießen. Die Matrosen an Bord versuchten durchzukommen. Die Eingeborenen drohten in gefährlicher Manier. Der Kapitän ging eiligst an Deck und glaubte, seine Autorität reiche aus, um Einhalt zu gebieten. Im Gegenteil, schon pfiff ihm ein Wurfmesser am Hals vorbei.

Der Kabelgattmatrose, noch auf dem Vorschiff im Kabelgatt, versuchte seine ganzen „Schätze“ zu verteidigen. Da sah der Kapitän, wie er mit einem dreizackähnlichen Gerät in den Rücken gestochen und massakriert werden sollte. Jetzt fiel die Entscheidung: Pistole!

Der Kapitän schoss an Deck, aber bewusst an den Eindringlingen vorbei. Sein Ziel bestand darin, Schrecken zu verbreiten, aber keinen zu töten. Die Entscheidung war vom humanistischen Denken getragen. Außerdem hätte die Besatzung eine Rache nicht überlebt. Nachts wäre eine hundertfache Übermacht zu erwarten gewesen.

Die Piraten waren sichtlich erschrocken, schrien sich gegenseitig zu, dass Feuerwaffen an Bord sind, sprangen ins Wasser und flüchteten mit ihren Booten. Vor uns stand eine Nacht voller Bangen. Kommen sie wieder oder nicht? Die Wachen waren aufmerksam wie sonst nie. Sie kamen nicht!

Am nächsten Tag erlebte ein vorbeilaufendes polnisches Schiff eine gleichartige Attacke. Die Polen versuchten, sich mit Brettern und Messern zu verteidigen. Das Ergebnis: Die Piraten machten erfolgreich Beute und es gab vier lebensgefährlich Verletzte auf polnischer Seite.

Piraten vor Chittagong/Pakistan

Unser Schiff lag vor Anker. Die Reede erschien unendlich. Das ganze Ganges-Delta lag davor. Der Ankergrund hielt schlecht und der Gezeitenstrom betrug sechs bis sieben Knoten. Deshalb hielten alle Ankerlieger mindestens eine Seemeile zueinander Abstand. Auf allen Schiffen wurde nach einer Verständigung aufmerksam Wache gegangen.

Die Leinen waren zum Einlaufen auf den Manöverstationen Back und Heck klargelegt. Es herrschte finstere Nacht. Die Decksbeleuchtung brannte achtern spärlich. Der Wachmatrose schritt auf die achtere Station zu und sah, wie das Auge der letzten Leine verschwand. Er alarmierte die Brücke und der wachhabende III. Offizier rief den Kapitän. Jetzt war guter Rat teuer, die Leinen wurden zum Einlaufen gebraucht. Soviel Ersatz wie gestohlen wurde, war nicht an Bord.

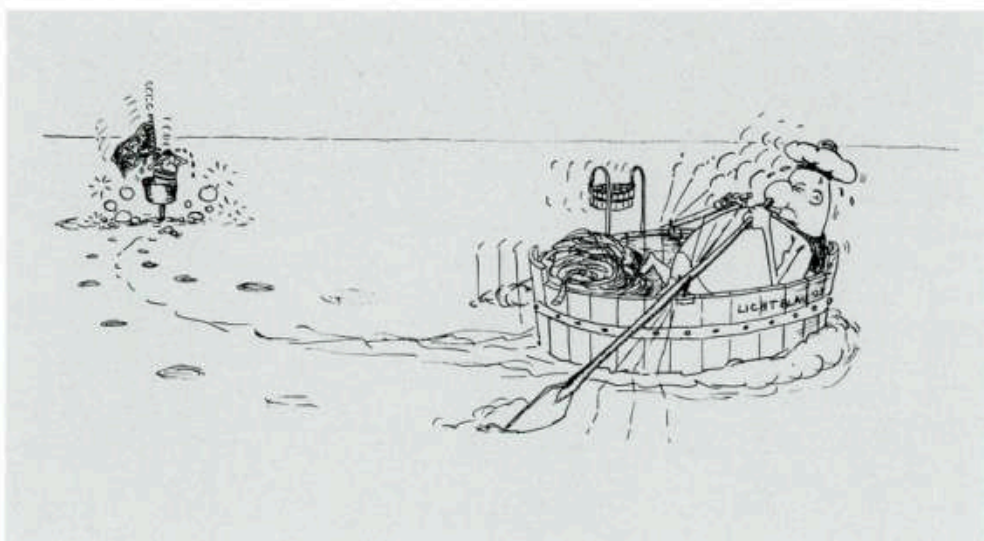
Der Wachmatrose hatte trotz stockdunkler Nacht ein „Dau“-ähnliches Segelfahrzeug ablegen sehen. Wegen des starken Gezeitenstromes konnte das Segelboot nur mit dem Strom gesegelt sein. Der Kapitän entschloss sich, den I. Offizier Thiemrodt mit fünf Mann per Rettungsboot hinterherzuschicken. Sie sollten irgendwie versuchen, die Leinen wiederzubekommen.

Alles ging sehr schnell. Gegen 22 Uhr legte das Boot ab. Etwas Nervosität war dabei, deshalb wurde das Sprechfunkgerät vergessen. Der Motorenlärm entschwand langsam. Das Boot lief mit dem Gezeitenstrom. Stunde um Stunde bangen Wartens verging. Vom Boot war nichts zu sehen und nichts zu hören. Den Kapitän plagten Seelenqualen, er befürchtete das Schlimmste. Er wusste, die hiesigen Piraten sind Killer. Die Bootsbesatzung hatte außer den zwei Äxten der Rettungsbootausrüstung keine Waffen bei sich.

Plötzlich, im Morgengrauen, tauchte das Boot wieder auf. Es kam mit dem Gezeitenstrom, der inzwischen gekentert hatte und führte den Segler im Schlepp! Erleichtert erkannte der Kapitän, dass alle seine Leute offenbar wohlbehalten im Boot saßen.

Der I. Offizier Thiemrodt berichtete: „Durch Glück wurde der Segler gefunden. Man leuchtete die Piraten mit Taschenlampen an. Auf der anderen Seite Hohngelächter und blitzende Messer. Da erinnerte sich der I. Offizier an die im Boot befindlichen roten Blitzknall-Raketen für Seenot. Das war der rettende Gedanke. Er richtete die erste Rakete auf den Segler. Ein Greller roter Schein und Donnergetöse. Angstvolle Schreie bei den Piraten, alle sprangen ins Wasser, sie gaben den Segler auf.“

Alle Leinen unseres Schiffes lagen an Deck. Wir nahmen den Segler in Schlepp. Für eine sofortige Rückfahrt war der Gezeitenstrom zu stark. Wir mussten das Kentern des Stromes abwarten. Erst dann ging die Reise zurück zum Schiff mit den kompletten Leinen und einem eroberten Segler“.

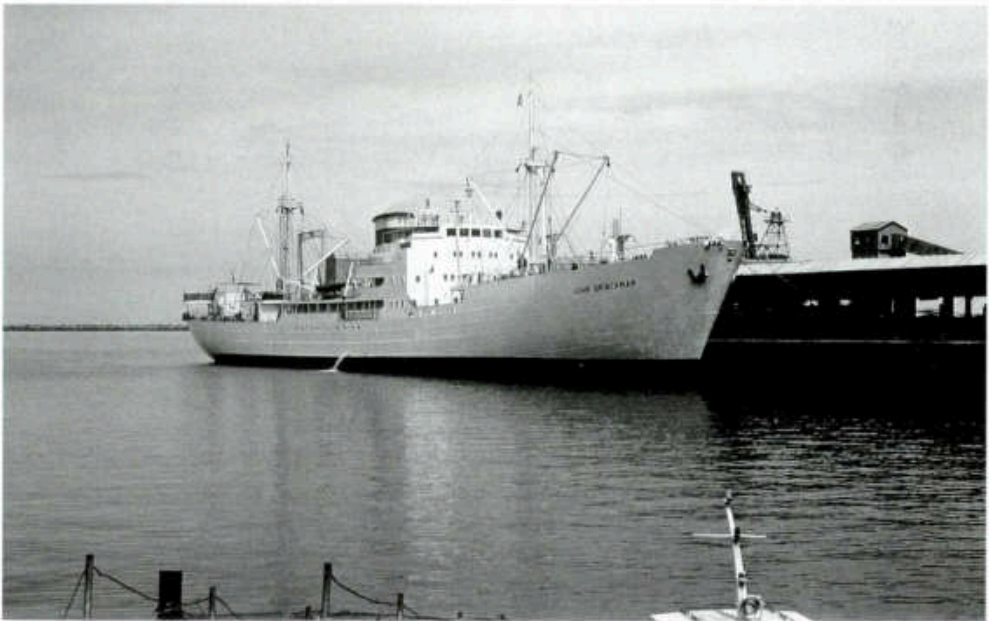


Nur keine Panik

Schon seit Anfang der sechziger Jahre verfügte die Handelsflotte der DSR mit den Motorschiffen JOHN BRINCKMAN (1) und FRITZ REUTER (1) über zwei Frachtschiffe, die vorwiegend in der Bananenfahrt zwischen Westafrika und Rostock eingesetzt wurden. Die beiden Schiffe vom gleichen Typ fuhren bis Ende der fünfziger Jahre als „Djoliba“ und „Dubreka“ unter französischer Flagge. Danach erwarb sie die DSR und ließ sie in Antwerpen für ihre Zwecke umbauen.

Die Besatzungen der beiden ersten DSR-Reefer standen seit Indienststellung in einem heimlichen Wettbewerb um die jeweils besseren Reiseergebnisse. Ein Umstand, der auch durch ihre Kapitäne maßgeblich gefördert wurde.

Es war, um es kurz zu sagen, noch die gute alte Zeit der konventionellen Schifffahrt, mit viel Arbeit, wenig Urlaub und wenig attraktiven Häfen. Trotzdem zog es die Besatzungsmitglieder immer wieder zurück auf ihre „Brotsschiffe“. Natürlich gab es wie überall lustige Begebenheiten im Bordalltag. Einer dieser Anlässe zum Schmunzeln aus dem Jahre 1966 soll nun hier erzählt werden.



Es war erst früher Nachmittag. Auf der Reede von Conakry/Guinea-Bissau fiel der Anker unserer JOHN BRINCKMAN (1). Beide Maschinen GLZ und das Schiff nahm etwas Fahrt achteraus auf. Dann „Beide Maschinen Stopp“, „Fallen STB-Anker!“ Auf der Back verschwand der Timming in einer graubraunen Staubwolke. Die Kette rauschte weiter aus. Als er wieder zu sehen war, hing er weit über der Schanz. Drei Schäkkel zu Wasser, seine Stimme klang blechern aus dem Brücken-Lautsprecher.

Wir lagen zwischen den Isle de Loos und dem Wellenbrecher vor Conakry zu Anker. Ende der Seereise. Während der IV. Offizier die Brücke aufklärte, setzte der Zimmermann auf der Back den Ankerball. Wir hatten es wieder einmal geschafft, es lag kein weiteres Kühlschiff auf Reede.

Dem Alten war wie immer klar, dass unser Bananen-Termin völlig von seiner diplomatischen Vorbereitung abhing. Deshalb wollte er auch nichts dem Zufall überlassen. Boot klarmachen, wir fuhren an Land zur Agentur. Nur keine Zeit vergeuden. Das Schiff war für die Besichtigung topfit. Nun fehlten nur noch der Einlauftermin und die Bananen.

Wenig später waren wir schon unterwegs. Neben dem Alten und dem Chief befanden sich auch noch ein paar Leute von der Freiwache an Bord, welche sich die günstige Gelegenheit zu einem zusätzlichen Landgang nicht entgehen lassen wollten.

Ich steuerte das Boot an der langgestreckten Stückgutpier vorbei in den Innenhafen. Direkt neben einen betagten Hafenschlepper. In unmittelbarer Nähe zum Hafentor machten wir fest. Der Kapitän und der Leitende Technische Offizier machten sich auf den Weg zur Agentur, die sollte unsere Ladung organisieren und den Liegeplatz klarmachen. Die Landgänger wurden mit der Auflage entlassen, etwa gegen 18 Uhr wieder am Boot zu sein.

Nun begann das Warten. Nur gut, dass die Sonne bereits den Zenit überschritten hatte. Mit einer kleinen Persenning und viel Geschick gelang es uns, ein wenig Schatten zu erzeugen. Über dem Hafenbecken lag eine Dunstglocke, geschwängert mit dem undefinierbaren Gemisch von afrikanischen Gerüchen nach Gewürzen, Früchten, Fisch und Unaussprechlichem. Die Zeit dehnte sich endlos. Es wurde 18 Uhr, diszipliniert fanden sich nach und nach die Landgänger wieder ein und kletterten ins Boot. Man war auf dem Basar, hatte Fotos gemacht oder war einfach an der Uferpromenade bummeln. Endlich fuhr ein uraltes Taxi am Hafentor vor. Es schien geklappt zu haben, denn neben dem Alten und dem Chief stieg auch noch einer der Besichtigter aus. Nun aber zurück an Bord. Leinen los, absetzen und Motor anlassen. Wir kurvten im knappen Bogen aus dem Bananenbecken und liefen nun wieder parallel zur Stückgutpier dem Hafenausgang zu.

Es dämmerte bereits und die ersten Lichter der Stadt blinkten zu uns herüber. Die Konturen der Hafenanlagen verschwammen allmählich in der zunehmenden Dunkelheit.

Inzwischen hatten wir die Einfahrt zum Hafen von Conakry wieder passiert. In der Ferne war bereits unser Schiff zu sehen, als plötzlich mit leisem Grummeln unser Bootsdiesel verstummte. Plötzlich war es ganz still hier draußen. Nur ein leises Plätschern rund um das Boot konnte man hören. Wir trieben einige Zeit mit dem Gezeitenstrom. Leider aber nicht in Richtung unseres Ankerliegeplatzes.

Es musste etwas unternommen werden, da der Motor auch nicht mit der geballten Kompetenz der im Boot versammelten Maschinisten wieder in Gang zu bringen war.

Was auf Regattastrecken so elegant aussieht, wurde nun zur schweißtreibenden Arbeit. Trotzdem, langsam aber sicher näherten wir uns unserem Schiff. Inzwischen war es völlig dunkel geworden. Da hatte der Alte eine zündende Idee, wie er uns unnötige Anstrengungen ersparen könne. Bootslaterne und Sturmstreichhölzer wurden gesucht und gefunden. Die weiße Kapitänsmütze zweckentfremdet zum Abdecken der Laterne verwendet und schon ging ein Morse-Spruch zum Schiff hinüber: „*Wir gehen gleich unter die Davits!*“

Kurz darauf setzte an Bord eine hektische Betriebsamkeit ein. Leute an Deck im Laufschrift, die Deckbeleuchtung ging an, Scheinwerfer flammten auf. Nur gut, dass wir bereits in diesem Moment in den Lichtkreis des Schiffes hinein ruderten. Was war geschehen?

Der Wachoffizier hatte unseren Mosespruch gelesen, aber wahrscheinlich nicht ganz bis zum Ende. Durch das Auslassen der beiden Wörter „*die Davits*“ kam es zur unnötigen Panik an Bord.

Am nächsten Morgen pünktlich zum Frühstück tauchte das Lotsenboot mit Mr. Samba auf und wenig später kamen wir an der Bananenpier fest.

Das Schiff war ladeklar und drüben im Schuppen lagerten viele Tausend verpackte Stauden, fertig für die Reise in den kühlen Norden. Die so genannte „Bananenjägerei“ ging weiter. Über unseren „Seenotspruch“ haben wir uns aber noch lange amüsiert.

Im Schlick vor Bombay

Nach einer langen Reedezeit vor Bombay wurde für die Besatzung ein Ausflug mit der Barkasse zur Insel Elephanta organisiert, die in der Nähe von Bombay liegt. Unsere Nautiker der GERA hatten vorher langwierige Berechnungen der Gezeiten angestellt, so dass der Fahrplan im Detail festgelegt werden konnte. Zwei Stunden brauchte man nach deren Einschätzungen für eine Strecke vom Schiff zur Insel. Die Hinfahrt verlief auch ohne Probleme und am Steg, an dem auch viele andere Boote und Ausflugsdampfer anlegten, wurde ein Liegeplatz ausgesucht. Dieser musste natürlich den vorherigen Berechnungen der Gezeiten entsprechen. Anschließend standen uns rund drei Stunden Zeit zur Verfügung für die Erkundung der Insel.

In den Höhlen und Felsengängen waren wunderbare Statuen und Darstellungen von Liebespaaren zu bewundern. Man kannte diese Figuren ja aus dem „Kamasutra“. Es war alles herrlich anzusehen, zumal wir als Seeleute im Jahre 1965 für diese Kunst sehr aufnahmefähig waren. Die Begeisterung war groß und die Zeit an Land empfanden wir als viel zu kurz.

Nach der Inselbesichtigung fanden wir uns alle wieder zum festgelegten Termin am Landesteg ein.

Zu unserem Erstaunen und natürlich zur verhaltenen Schadenfreude auf Seiten der Maschinencrew fanden wir unsere Barkasse schön festliegend im Schlick vor.

Ungewollt mussten nun alle Mann viel Zeit aufbringen. Es dauerte immerhin ganze vier Stunden, bis unser Boot durch Schaufeln und Schieben im auflaufenden Wasser frei kam. Auf der Rückfahrt briste es dann auch noch etwas auf und die Dunkelheit brach herein.

Ohne vorschriftsmäßige Beleuchtung und mit viel Optimismus versuchten unsere Schiffsführer dann, die GERA im Kreis der auf Reede liegenden Schiffe zu finden. Wie es zur damaligen Zeit mit einer Sprechfunk-Verbindung zum Schiff aussah, brauche ich wohl nicht zu schildern. Jedenfalls sind wir etwas durchgefroren, aber glücklich wieder an Bord gelandet.

Bei der Auswertung dieser „Reise“ im Schiffsrat war ich leider nicht dabei.



Als Funkoffizier bei der DSR

Fragt mich doch neulich jemand: „Sag´ mal Stü, wie kam damals in den Fünfzigern einer aus den „Schluchten“ auf die Idee, zur See zu fahren?“ und „Warum bist du ausgerechnet Funker geworden?“ Ja, gute Frage, wie war denn das genau?

Eigentlich wollte ich ja Sportlehrer werden, weil ich in dem Fach ganz gut war. Das hat mir mein Vater ausgeredet. Aber was dann? Im „Dreiländereck Zittau“ sah ich keine Zukunft. Es war zwar meine Heimat, aber durch die Grenzen sehr beengt. Dort konnte ich nicht bleiben. Ich wollte raus, was erleben, möglichst nicht „am Schreibtisch versauern“. Warum also nicht Seemann werden?

Natürlich hatte ich als „Schluchtenjodler“ keine Ahnung von dem, was auf mich zukam, geschweige denn, wie und wo ich mich bewerben sollte. Da fiel mir 1957, ich war gerade in der 11. Klasse, eine „Junge Welt“ in die Hand, die über die Deutsche Seereederei Rostock schrieb. So beschloss ich, Matrose zu werden, um später die Steuermannslaufbahn einzuschlagen. Aber die Reederei lehnte meine Bewerbung mit der Begründung ab, dass man als Matrosenlehrling nur Absolventen der 8. oder 10. Klasse einstellen würde. Wahrscheinlich dach-

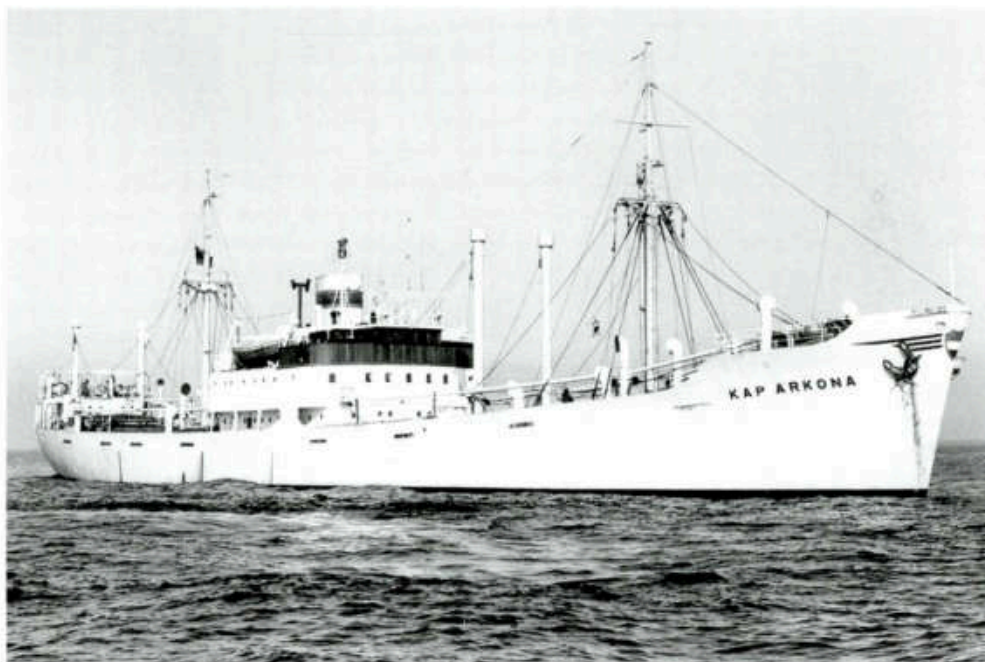


ten die Reederei-Chefs damals, dass alle Abiturienten zwei linke Hände haben und an Deck nicht zu gebrauchen sind. Oder hat man den Matrosenberuf unterschätzt, der doch eigentlich Voraussetzung war für die Qualifikation zum Steuermann und Kapitän? Jedenfalls empfahlen sie mir, die Maschinisten- oder Funkerlaufbahn einzuschlagen. So kam es dann, dass ich am 25. April 1958 im Wasserstraßenamt Dresden zum Aufnahmegespräch für das Funkstudium und im September an der Seefahrtsschule Wustrow antrat.

Die Zeit in Wustrow war schön, manchmal aber auch anstrengend und stressig. Schön waren die Sommermonate am Strand. Wir nahmen zwar unsere Bücher mit, kamen aber über Baden, Kutter segeln und mit Urlauberinnen flirteten „leider“ nicht zum Lernen. Locker war der Unterricht bei „Laki“ Lakowski und Otto „Ataman“ Simon. Da ging´s nicht so verblissen zu. Anstrengend waren „Monsieur“ Methling mit seinem Französisch und Ernst „Ernesto“ Leitzsch mit „Hören und Geben“. Da konntest Du manchmal verzweifeln. Bei Hörtempo 60 und dann wieder bei 80 dachte ich: „Das wird doch nie was!“ Dann ging´s auf einmal wieder. Aber als wir dann den Morsetext direkt in die Schreibmaschine schreiben sollten, hätte ich am liebsten das Handtuch geworfen. Da musste ich wohl oder übel viele Extra-Übungsstunden dranhängen. Zum Glück wurden wir im Winter nicht so „abgelenkt“. Spannend waren auch die Bahnfahrten, wenn es Heimaturlaub gab. Da wusste man nicht, ob man beim Umsteigen in Berlin überhaupt weiter kam. Einmal hievten mich meine Mitfahrer durchs Fenster in den Zug. Stehen bis Rostock war keine Seltenheit. Damals waren die Züge eben noch so richtig „ausgelastet“.

Stressig war dann die „Hören- und Geben-Prüfung“, Klartext Tempo 135, Gruppen 110 in die Schreibmaschine und fehlerfreies Geben – der „Oberpostrat“ Moldenhauer kontrollierte dabei den Streifen vom Morseschreiber. Manchmal fragte er dazwischen: „Und was ist das hier?“ Peng, da warst Du von der Rolle, musstest das Wort wiederholen und das Tempo steigern, um die Norm zu schaffen. Die Anforderungen waren hoch und die nervliche Belastung groß. Als das geschafft war, haben wir alle erst mal einen zur Brust genommen. Der Prüfungsstress war ganz bewusst herbeigeführt worden, denn damit wurde auch die Belastbarkeit des künftigen Funkers ergründet. War er doch an Bord fachlich meist auf sich allein gestellt. Wie er im Bordkollektiv zurechtkam, das war dann eher eine Frage des jeweiligen Charakters.

Nach Urlaub und 14 Tagen Hilfsdienst in der Funkinspektion, wozu auch ein Ernteeinsatz gehörte, stand ich endlich, am 15. September 1960, mit Koffer und halbvollem Seesack in Wismar an der Gangway der KAP ARKONA (1). Mitleidig beäugten mich Bootsmann Skrotzky



und Zimmermann Schuldt. „Das Milchgesicht will hier als Funker aufsteigen?“ Zu meinem Glück wurde ich erst einmal als 2. Funker gemustert. Ohne die Hilfe von Hans Schulze, meinem Chef, hätte ich wohl so manchen Funkverstoß begangen, denn unsere geplante Praktikumreise während der Studienzeit war ausgefallen und ich hatte keinerlei Bordpraxis. Auch der E-Mix Egon Hesse hat mir sehr geholfen, mich an Bord zurechtzufinden. Danke Männer!

Jetzt ging's los – NOK-Passage, Nordsee gut überstanden, seekrank in der Biskaya, „Einstandskiste“ bei Gibraltar und dann Alex: „Hallo Hans, gute Reise gehabt?“ „Willst Du spanish fly, Alex-Tasche, F...bilder oder Goldring?“ „Nixa teuer, alles billig!“ Da hab' ich mir erstmal die Taschen zugehalten. Dann Beirut, Lattakia, Izmir, Piräus, Korinth-Kanal, Kalamata, Mestre und zurück über Antwerpen, Rotterdam und Hamburg. Meine erste Reise war super! So hatte ich mir das vorgestellt! Gute Kameraden an Bord, fremde Häfen, fremde Menschen und historische Plätze, die ich bisher nur vom Kunstgeschichtsunterricht kannte. Nach der Reise stieg mein Erster ab und nun begann „der Ernst des Lebens“ – Funkverkehr, Repara-

turen, Ein- und Ausklarierungen, Transitwarenverkauf, Devisen-, RP- und Lohnabrechnung. Anfangs dachte ich, ich schaff' es nicht, nach einer Weile kam dann schon Routine hinzu. Und als Schreibmaschinenkundiger, Transitverkäufer, Handgeldauszahler und Lohnabrechner war der Funker oft ein gefragter Mann, mal abgesehen davon, dass man ja per Telegramm und Telefon auch die Verbindung nach Hause hielt. Später bekam ich manchmal schon bei Reisebeginn von dem einen oder anderen den Auftrag, die Wochenendgrüße, Geburtstags- oder Hochzeitstagswünsche in eigener Regie wahrzunehmen. So manche Ehefrau kannte ihren Mann gar nicht wieder, war er doch sonst eher etwas zurückhaltend mit „Gruß und Kuss“.

Zurück zur KAP ARKONA (1). Auf der Heimreise nachts um zwei in der Biskaya trommelt mich „der Alte“ aus der Koje. „He Funker, komm hoch, Feuer im Laderaum und ringsum blinken uns die Schiffe an, übernimm das sofort!“ Ich: „Wollen wir XXX geben?“ Er: „Nee, nee, wir haben alles unter Kontrolle, sieh' zu, dass du auf die Brücke kommst, die Blinker geh'n mir auf die Nerven!“ Das lief noch mal glimpflich ab, die Baumwolle aus Alex flackerte zwar immer mal wieder auf, aber wir kamen heil nach Rotterdam. Lichtmorsen wurde mein Hobby! Bis zur Einführung des UKW stand ich noch oft an der „Aldislampe“, ob bei Gibraltar, auf dem Gelben Fluss, im Bosporus, vor Murmansk oder bei Begegnungen auf See. Besonders die britischen Steuerleute waren sehr aktiv, sie brauchten diese „traffics“ als Praxisnachweis.

Eines Tages fiel im Kanal das Radar aus, natürlich bei Nebel. Es war zwar noch ein Bild zu sehen, aber eben nur etwa handtellergrößer. „Guck' dir das mal an, Funker, aber mach hin, wir sehen nix mehr!“ Na prima! Das muss mir passieren! Klar, ich hatte viel gelernt über Widerstände, Kondensatoren, Spulen und Röhren und wie das alles so zusammenspielt, aber ein Radargerät von innen hatte ich noch nie gesehen. Dafür war in Wustrow die Zeit zu knapp. Der Steuermann überhäufte mich auf der Brücke gleich mit guten Ratschlägen: „Tausch mal das Klystron, aber es kann auch das Magnetron sein!“ Die Jungs von der Nautik hatten in Wustrow mehr über Radar gehört als wir. Na Mahlzeit! Jetzt aber Nerven behalten und nicht das Gesicht verlieren. Erst einmal wichtig die Zeichnungen gewälzt, dann das Sichtgerät geöffnet. Na bitte, geht doch! Nach einigen Minuten hatte ich ihn, ein großer, nicht zu übersehender, „ausgeschossener“ Kondensator. Um mein Glück vollständig zu machen, fand sich auch noch Reserve im Store. So begann meine Karriere als „Radarfuchs“. Das war mir eine Lehre, ab sofort kniete ich mich in die Radartechnik. Und es war notwendig, denn ich erlebte noch viele, manchmal recht kuriose Pannen.

Da war zum Beispiel viele Jahre später der Schaden auf der RIESA (1). Seerauch beim Einlaufen in das winterliche Murmansk. 28 Grad unter Null. Plötzlich stieg das alte Decca-Radar aus. Die Spezialisten vom Service, eigentlich gute Fachleute, glaubten mir angeblich nicht, dass der Fehler im Antennenteil sein muss – es war ihnen wohl einfach zu kalt da draußen. Sie gaben auf und wir standen vor der Frage, teure Reparatur in einem norwegischen Nothafen oder doch selbst noch mal probieren. Also, kurz gesagt, mein Zweiter, Siggis Rentzsch, und ich, immer abwechselnd, für fünf Minuten in den Radarmast. Erst mit Handschuhen, dann ohne, den Apparat geöffnet, den Drehmelder ausgebaut, im Backofen aufgeheizt, gesäubert und wieder eingebaut. Viele Valutamark gespart! Wurde an Bord und an Land wohlwollend zur Kenntnis genommen.

Noch eine Begebenheit von KAP ARKONA (1) – die „erste Liebe“ vergisst man halt nicht. Zur Funkausrüstung gehörte als Notsender ein Löschfunkensender, eigentlich ein Gerät aus den Anfängen der Funkerei, aber damals noch zugelassen. Bei der wöchentlichen Überprüfung musste der Sender an der Kunstantenne getestet werden, das waren mehrere Metallplatten an der Funkraumdecke. Jedes Mal, wenn ich dabei auf die Taste drückte, entstand ein heftiges Gewitter mit Blitzen und Knallen zwischen den Platten.

Nun begab es sich, dass mich der 3. Steuermann geärgert hatte und ich mich „rächen“ wollte. Freundlich lud ich ihn in den Funkraum ein, um ihm etwas zu zeigen, postierte ihn unter der Kunstantenne und drückte auf die Taste. Den Funkraum betrat er nie wieder. Wir vertrugen uns dann aber trotzdem noch recht gut.

Anfang 1962 auf LEUNA II. Wir „mussten“ heiraten, sonst hätten wir die Wohnung nicht bekommen. Urlaub beantragt. Abgelehnt. Keine Leute. „Du kannst Hafenurlaub machen,



Im Kreise meiner Familie

von Karfreitag bis Donnerstag, das muss reichen.“ Also, nach Zittau „gedüst“, am Sonnabend die vorbereiteten Hochzeitspapiere für Dienstag unterschrieben, Blumen, Friseur und Fotograf bestellt, Gäste eingeladen. Alles klar! Sonntagvormittag kam das Telegramm vom 1. Offizier: „Dienstantritt Montag 17 Uhr!“ Meine Verlobte: „Das kannst du mit mir nicht machen!“ Meine Mutter: „Da fährst du nicht hin!“ Mein Vater: „Dienst ist Dienst!“ Was tun? Heiraten heute! Vater und ich, die Taschen voller „HB“, er mit dem Auto eines Bekannten, ich auf dem Motorrad von meinem Kumpel, alle wichtigen Leute aufgesucht. Der Bürgermeister von Jonsdorf malte gerade seine Wohnung: „Wenn die Sekretärin die Papiere neu schreibt, dann mach’ ich das heute Nachmittag!“ Die Sekretärin schrieb. Die zwei-Mann-Kapelle ließ sich überzeugen. Friseur und Fotograf fielen aus, Blumen organisierte die Schwiegermutter. Mutter und Verlobte bereiteten zu Hause das Festessen vor. Die Gäste wurden alarmiert. Der Bekannte fuhr uns alle schubweise von Zittau zum Standesamt nach Jonsdorf und zurück. Um vierzehn Uhr waren wir verheiratet. Nachts um eins saß ich mit meiner Frau im Zug nach Wismar. Nachmittags an Bord begrüßt mich der Erste: „Was willst du denn hier, ich habe doch heute früh telegraphiert, dass du bis Donnerstag bleiben kannst.“ „Ja, danke, da waren wir schon in Berlin!“ Flittertage an Bord bis Donnerstag, Hochzeitsreise ein halbes Jahr später. Trotz des überstürzten Anfangs sind wir noch heute zusammen.

Bis zur Einführung der Fernschreiber an Bord wurden alle Telegramme per „Faustkeil“ oder „Schlackertaste“ übermittelt. Das artete manchmal sogar in Arbeit aus. Ich denke da beson-

ders an Weihnachten oder Ostern. Auch so manche Bestellung bei der Schiffsversorgung konnte dir den Schweiß auf die Stirn treiben. Doch das längste Telegramm brachte mir „F“, als er sich gerade unsterblich verliebt hatte. Kurz vor Rio „wuchtete“ er mir 20 eng beschriebene DIN-A4-Seiten auf den Tisch und meinte, das könnte ich ja mal als „Brieftelegramm“ absenden. Da trat ich in den Streik. Ich schlug ihm vor, er könne ja von Rio ein Paket schicken. Aber das wollte er nicht. Unter seinem Protestgeschrei strich ich das Ganze auf sechs Seiten zusammen und habe es dann doch noch übermittelt. Trotz „unserer“ Bemühungen hielt die Liebe leider nicht lange.

Anfang April im Nordatlantik, „Kuhsturm“ aus Nordwest. MS LÜBBENAU rollt und stampft schwer in Ballast. Wir wollen nach Montreal Getreide laden. Mit einer Hand am Sender klammernd, gebe ich mit der anderen ein Telegramm nach Rügen Radio. Plötzlich kippt der ganze Laden, ich kann mich nicht mehr halten, knalle mit dem Kopf irgendwo gegen, rutsche auf dem Boden herum und komme etwas benommen wieder hoch. Aus dem Empfänger fragt der Kollege von Rügen: „Was ist los om, warum geht's nicht weiter?“ Ich gebe im Stehen: „Bin mit dem Stuhl umgefallen“. Er: „Hi hi“ – und mir läuft das Blut in den Nacken. Später höre ich von der Brücke: „Das waren 59 Grad Schlagseite.“ Da werde ich dann noch etwas blasser.

Während meiner Fahrtzeit habe ich viele SOS-Meldungen gehört, wurde mehrfach dabei tätig, aber nur ein einziges Mal habe ich selbst SOS gegeben. Wir lagen vor – nein nicht vor Madagaskar – wir lagen bereits die sechste Woche vor Chittagong. Die GERA hatte Mehl geladen. Dann kam die Taifun-Warnung und dann kam er selbst. Manche Schiffe verließen den Ankerplatz, wir blieben. Allmählich wurde es duster, zur Mittagszeit dann ganz dunkel. Wir bekamen das „Ding“ genau auf den Kopf. Mit zwei Ankern im Grund und allen vier Maschinen „Voll Voraus“ trieben wir rückwärts über die Reede, auf die Küste zu. Mit uns trieben noch etwa 20 andere Dampfer. Da wies mich der Kapitän an, per SOS Schlepperhilfe anzufordern. Aber das war leider erfolglos, denn alle riefen SOS und die Schlepper im Hafen waren längst „abgesoffen“. Chittagong Radio war „tot“, das Chaos ausgebrochen. Das Land beklagte 10.000 Tote und Verletzte. Für uns verlief die Sache glimpflich, weder kollidierten wir, noch liefen wir auf. Wir konnten am nächsten Tag sogar noch vier Menschenleben retten, einen Mann mit seinen drei Kindern, die sich seit 24 Stunden an die auf See treibenden Überreste ihres Hauses geklammert hatten. Die Frau war umgekommen.

Unsere gute technische Ausbildung in Wustrow hat sich nicht nur für die DSR bezahlt gemacht. Ihr konnten wir durch Eigenreparaturen oftmals Servicekosten sparen. Aber wir waren auch in der Lage, anderen zu helfen. So fragte eines Ta-



Stü in Paradeuniform (o.I.) GERA, Colombo 1963

ges der Steuermann eines kleinen westdeutschen Tankers an, ob ich seinen Senderschaden reparieren könne. Die Aktion war erfolgreich und wurde mit einer Flasche Whisky „bezahlt“. Ein anderes Mal half ich einem Ausländer, seine Satcom-Anlage wieder in Gang zu bringen. Prämie: Eine Kiste Bier. In solchen Fällen spielten Politik und Geld keine Rolle, da galt allein der Grundsatz der gegenseitigen Hilfsbereitschaft unter Seeleuten. Ähnliche Beispiele habe ich auch von anderen Funkern gehört. Zugegeben, manchmal war ich auch am Ende mit meinem Latein oder es fehlten die benötigten Ersatzteile. Dann jedoch konnte ich mich auf die Hilfe der Funkerkollegen verlassen und in Rostock gab es die Spezialisten von RFT. Auf die war immer Verlass. Aber auch die Besatzung brauchte hin und wieder mal den Funktechniker. Wenn zum Beispiel Hein Seemanns Frittenkiste beim Tropentest den Geist aufgegeben hatte oder sie gar im Bulleyekasten abgesoffen war. Da war Holland in Not.



Radarreparatur auf MS HENNINGSODORF, 1992

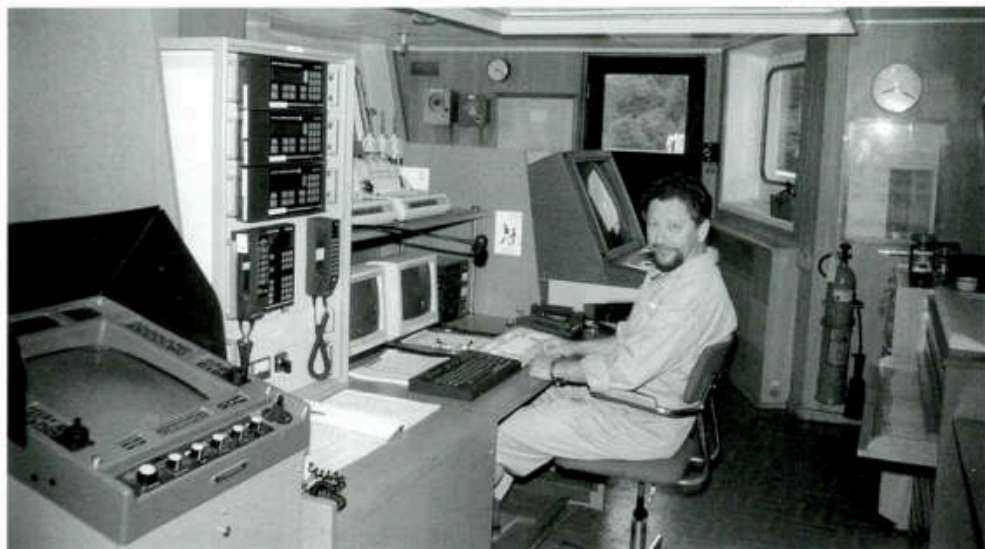
Ich habe rings um den Erdball viele Häfen kennengelernt, einige besuchte ich auch mehrmals. Aber so oft wie in Murmansk war ich nirgendwo. Mit den Typ IX – „Staubschuten“ holten wir in den 60ern und 70ern Apatit für die DDR und die CSSR. Mit den Mitarbeiterinnen vom Murmansk „Interclub“ hatten wir im Laufe der Zeit ein sehr herzliches Verhältnis aufgebaut. Und als ich dann eines Tages bei meiner 50. Reise nach Murmansk den Club betrat, schenken sie mir aus diesem Anlass mit spitzbübischem Lächeln ein Buch – „Der Idiot“ von Dostojewskij. Ich bin trotzdem wieder hingefahren!

Was haben wir Funker geschimpft, wenn die Telefon-Verbindung nach Rügenradio nicht zustande kam oder zu schwach war oder wenn's nicht mal zum Telegrafieren reichte. Obendrein bekam man dann manchmal von der Funküberwachung noch einen „Liebesbrief“ wegen Verstoßes gegen die Anrufvorschriften. Wie oft haben wir uns gewünscht, dass es eines Tages mal von allen Punkten der Erdkugel eine saubere, sichere Verbindung geben würde. Jetzt gibt es sie und prompt hat man uns „eingespart“. Auf meinem vorletzten Einsatz, 1994 auf MS ORANIENBURG (2) ex. „Brandenburg (2)“ habe ich dann auch noch zu meinem eigenen „Untergang“ beigetragen, indem ich bei der Umrüstung auf das neue GMDSS tatkräftig mit Hand anlegte. Die Überfahrt von Korea nach Kanada nutzte ich noch



Im Funkraum auf MS RIESA/DDVH – 1971

dazu, den Kapitän und die Nautischen Offiziere in die Handhabung einzuweisen. Von Vancouver Island flog ich nach Hause und die ORANIENBURG (2) hatte keinen Funker mehr.



Wäre ich Sportlehrer geworden, hätte ich heute wahrscheinlich eine viel bessere Figur und würde vielleicht ein paar Jahre länger leben. Mein Leben aber wäre ganz anders und sicher nicht so interessant verlaufen und ich hätte eine Menge verpasst. Ich habe viele Häfen gesehen, viele Sehenswürdigkeiten besucht, an Bord eine Menge Freunde und gute Kameraden gefunden, habe viel erlebt, mein Wissen und meinen Horizont erweitert. Ich war gern Funker und bin stolz darauf, dass ich von den rund 100 Jahren Seefunk 35 Jahre aktiv dabei war.

Die Semicontainerschiffe vom Typ Mercator-DSR in der Linienschiffahrt

Der VEB Deutfracht/Seereederei Rostock stellte im Zeitraum 1976/77 die für ihn auf der Warnemünder Warnowwerft in Folge gefertigten Semicontainerschiffe MS NORDHAUSEN, MS MÜHLHAUSEN, MS SANGERHAUSEN und MS SONDERSHAUSEN in Dienst. Am 18. März 1977 war diese Viererserie nach einer jeweiligen Bauzeit von fünf Monaten pro Schiff komplett. Sie unterschied sich nur geringfügig von den 17 vorher für die Sowjetunion gebauten Mehrzweckfrachtschiffen der „Varnemunde-Serie/Typ Mercator“. Es waren die ersten Semicontainerschiffe für die überseeischen Liniendienste der Reederei und quasi ein hochwertiger, moderner Ersatz für das Typ-IV-Schiff. Die DSR musste mit der Indienststellung dieser vier „Mercator-Schiffe“ und der nachfolgenden elf „Meridian-II-Schiffe“ als neuem Linienschiffspotential den Anschluss und die Konkurrenzfähigkeit im Containertransport zwischen Europa und dem Fernen Osten finden.

Das äußerliche Erscheinungsbild des Typ Mercator-DSR zeichnete die achtere Brücke, das Spiegelheck, der Wulstbug, ein sehr umfangreiches Ladegeschirr mit einem 60-t-Schwergutbaum für die Luken II und III sowie eine schnittige Linienführung.

Die bauliche Konzeption entsprach der Forderung des Auftraggebers zum universellen Einsatz für unterschiedlichste Ladungsgüter. In der Praxis wurde fast alles ausgereizt, um die typischen Charakteristiken eines Semicontainerschiffes zu garantieren. Bei 12 350 tdw ergaben sich beachtliche 17 900 m³ Laderaum. Es gab fünf Laderäume über drei Decks mit großem Öffnungsgrad. Die größte Luke maß 25,08 m x 8,10 m und bewährte sich besonders bei oftmals notwendigen Umstauarbeiten. Gesteigerte Hebekraft der vorhandenen Hebezeuge. Stellplätze für 368 20-Fuß-Container, davon 244 unter Deck und 124 als Decksladung. Dabei konnten die Lukendeckel mit zwei Lagen Containern belastet werden. 400 m³ Süßöltanks, 600 m³ Ladekühlräume, bis minus 20 Grad kühlbar. Letztlich brachte der 11 200 PS-Motor das Schiff mit seiner 39-Mann-Besatzung (einschl. sechs Praktikanten) auf eine Dienstgeschwindigkeit von 19 Knoten.

Die Jungferntouren der NORDHAUSEN, MÜHLHAUSEN und SANGERHAUSEN führten mit 13 Tagen als Kurzreisen nach London/Tilbury und dienten zum Kennenlernen und Testen der neuen technischen Aggregate und des Containerumschlages. Deshalb wurden dort auch hauptsächlich Container geladen. Mit 27 700 transportierten Containern auf dieser Linie durch die DSR im Jahre 1977 bestanden reichliche Erfahrungen im hafenseitigen Umgang. Nach Fernost, dem künftigen Einsatzgebiet dieser DSR-Schiffe, gingen 1977 durch die DSR erst 3 700 Container hin und zurück.

Aber dann kam für alle vier Schiffe die Bewährungsprobe im Fernost-Liniendienst des Flottenbereiches Asien/Amerika, der seit 1973 als separater Dienst im Fahrtgebiet bestand. Bei monatlichen Abfahrten von Rostock und nur einigen Stunden Liegezeit, waren die Häfen Hamburg – Bremerhaven – Antwerpen – Rotterdam – Singapur – Bangkok – Hongkong – Yokohama – Kobe – Yokohama – Hongkong – Singapur – Port Kelang – Rotterdam – Antwerpen – Hamburg – und Rostock in etwa 115 Reisetagen zu bedienen.

Mit der Möglichkeit zur rationellen Verschiffung von Containern, Stückgut, Kühlgut, Flüssigut, Schwergut, palettisierter Ladung, Industrieausrüstungen sowie Straßen- und Schienenfahrzeugen konnten wechselseitige Transportbedürfnisse des DDR-Außenhandels und der Transitpartner in der CSSR, Ungarn und anderen westeuropäischen Ländern abgedeckt werden.

Im August 1980 sind durch die nachfolgenden „Meridian-Schiffe“ zwei Semicontainer-Expressdienste von und nach Fernost gebildet worden, wobei die „Mercator-Schiffe“ bei

nunmehr zwei Abfahrten im Monat im Wesentlichen den Südostasien-Expressdienst sicherstellten. Ostgehend vom letzten Ladehafen Westeuropas nach japanischen Häfen, verkürzte sich die Transitzeit von 40 auf 29 Tage und nach den malayischen Häfen von 32 auf 22 Tage. Dadurch ergaben die Schiffsabfahrten nach dem Fernen Osten und Südostasien bereits 1982 eine Verdoppelung, wobei schon über 50 Prozent der Fracht in Containern transportiert werden konnte.

Die Schiffsbesatzungen verschafften DSR-LINES durch Pünktlichkeit und Qualität hohes Ansehen und wesentliche Verkaufsargumente für ihre Dienstleistungen im Fahrtgebiet. Daraufhin gingen die fernöstlichen Verloader größere vertragliche Bindungen mit der DSR ein. So verschifft von 1978 bis 1980 MS MÜHLHAUSEN mehrere Reaktoren für einen von einer japanischen Firma zu errichtenden Chemiekomplex in Schwedt. Der größte von ihnen hatte 300 m³ Volumen und 43 Tonnen Gewicht. Als Schwerkolli ging eine Generatorwelle für Rotterdam mit 14 Metern Länge und 175 Tonnen Gewicht auf die Reise.

MS SANGERHAUSEN begann im 1. Halbjahr 1982 in Japan mit dem Transport von Ausrüstungen für ein Werk zur Herstellung von Fernsehfarbbildröhren durch die Firma Mitsui & Co in die DDR. Das Gesamtvolumen betrug 90 000 m³ Ladung für Rostock. In mehreren Fahrten brachte das Schiff 1989 Ausrüstungen für ein Gaswerk nach Nordchina.

Auf der Ladeliste der Schiffe von Bangkok nach Hongkong standen oftmals auch Wasserbüffel. MS MÜHLHAUSEN hatte davon auf der Reise 3/78 ganze 220 Stück an Deck bei Luke I und auf den Luken II und IV unterzubringen. Die wohl außergewöhnlichste Ladung hatte MS SONDERSHAUSEN im Sommer 1986 mit der Artistenfamilie Sperlich und ihren neun ausgewachsenen Bengaltigern von Yokohama nach Rostock an Bord.

Seit 1987 wurde über westeuropäische Häfen auch im China/Korea-Dienst gefahren. Nach Werftaufenthalten ergaben sich oft auch Lücken im Fahrplan nach Fernost, die mit Zwischenreisen nach Kuba, Indien, Südamerika, in die Sowjetunion und nach dem Golf ausgefüllt wurden. In der Golfregion entstanden durch die Konflikte in den 80er Jahren zwischen Kuwait, Irak und Iran meist längere Reedezeiten. Teilweise erfolgten auf Reede sogar Umladungen auf andere Schiffe der DSR, nur um die Fahrpläne im Expressdienst nach Fernost zu halten.

MS MÜHLHAUSEN erhielt am 3. April 1981 den Ehrennamen „Thomas-Müntzer-Stadt“ verliehen, der bis 1990 an Bug und Heck den Schiffsnamen ergänzte.

Während einer planmäßigen Wertzeit im Oktober 1984 ersetzte man auf MS NORDHAUSEN das alte Kranpärchen von jeweils acht Tonnen durch einen neuen 25-t-Schiffswippkran. Er hatte gleichzeitig einen von 22 Metern auf 26 Meter verlängerten Ausleger. Mit dieser Maßnahme musste auch der Ruderstand etwa 1,50 m außer Mitte gesetzt werden, da dem Rudergänger die Sicht zum Vorschiff genommen war. 1987 wurde das Schiff als Erstes dieser Serie einer Rekonstruktion unterzogen.

Im Fahrtgebiet Fernost ergab sich seit Indienstellung bis zum 1. Halbjahr 1990 die eigentliche Bewährung von Schiff und Besatzung. Neben den Gefahren infolge der Verkehrsdichte zu den Schnittpunkten bedeutender Schifffahrtsrouten und den klimatischen Bedingungen bereiteten Wind und Wetter vielmals die größten Probleme. Schließlich lag der Fahrtbereich in den Entstehungsgebieten und Zugbahnen tropischer Wirbelstürme. Der Monsun war die andere Wettererscheinung. Von Juni bis Oktober war in der Region Taifunsaison. Die Reisen waren dann immer von der bangen Frage begleitet: Wo zieht er hin? Zusätzliches Laschen, langsames Fahren, wechselndes Beidrehen, Ausweichmanöver oder Abwettern standen zur Entscheidung. Mit teilweise zwanzig Meter hoher See war nicht zu spaßen.

Wenn es bei über 140 Reisen der vier „Mercator-Schiffe“ im oben genannten Zeitraum nach Fernost und Südostasien keine nennenswerten Havarien gab, so zeugt das vom nautischen und maschinentechnischen Können der Schiffsführung, dem bedingungslosen Einsatz der

Besatzung und der Seetüchtigkeit der Schiffe. Diese Aussage begründet eine statistische Berechnung durch Gegenüberstellung der Soll- und Ist-Einsatztage von 1976 bis 1989, wobei sich ein Auslastungsgrad der Schiffe von rund 85 Prozent ergab. Eine große Unterstützung für alle Entscheidungsfindungen an Bord erbrachten auch die nachgerüsteten modernen Satelliten-Kommunikationsanlagen.

Am 18. Juni 1990 kamen die „Mercator-Schiffe“ unter Regie der neuen Firma „Deutsche Seereederei Rostock GmbH“ (unter Treuhandverwaltung), wie sich die DSR nach der sogenannten „Wendezeit“ nannte.

Ab 1. August 1990 entfielen damit auch die bisherigen Einsatzbereiche. Im Rahmen der Neugliederung gehörten die NORDHAUSEN, SANGERHAUSEN und MÜHLHAUSEN nun zur Inspektion 1 – Containerschiffahrt – und gingen im konventionellen Dienst zwischen Nordeuropa und Ostafrika in Fahrt. Monatliche Reisen führten von Rostock über Hamburg und Rotterdam nach Djibouti, Daressalam, Tanga, Mombasa und Beira. Die SONDERSHAUSEN kam zur Inspektion 2 – Konventionelle Fahrt – bei zunächst weiteren Reisen nach Fernost. Ab Oktober 1991 setzte man sie in das Fahrtgebiet China/Korea um.

Mit dem Ende der DDR, dem Tag der Deutschen Einheit am 3. Oktober 1990 ergaben sich für die in Dienst gebliebenen ehemaligen DSR-Schiffe neue Einsatzbedingungen, so auch für die „Mercator-Schiffe“. MS NORDHAUSEN, MS SANGERHAUSEN und MS MÜHLHAUSEN blieben zunächst im Ostafrikadienst, welcher 1991 mit monatlichen Abfahrten nach Südafrika erweitert wurde. Die erste Abfahrt ab Hamburg erfolgte am 26. April 1991 durch MS MÜHLHAUSEN. Südgehend wurden regelmäßig die Häfen Port Elizabeth und Durban, nordgehend Richards Bay und Durban angelaufen. Damit war Südafrika in beiden Richtungen mit dem Kontinent verbunden. Im Rahmen dieses Dienstes bestanden ab Oktober 1991 auch Verlademöglichkeiten ab Großbritannien. Dortiger Anlaufhafen war Liverpool. Die Transitzeit Liverpool – Durban betrug 27 Tage. Im Oktober 1991 wurde der konventionelle Ostafrikadienst eingestellt. Die letzte Fahrt bot sich für MS MÜHLHAUSEN am 21. Oktober von Hamburg. Künftig wurden nur noch südafrikanische Häfen angelaufen.

MS NORDHAUSEN und MS SANGERHAUSEN verließen den Ostafrikadienst im Oktober 1991 und gingen ab November in den Semicontainerdienst von Hamburg in das Rote Meer. Einmal monatlich bediente man nach Fahrplan die Löschhäfen Jeddah, Aden und Mukalla. Bei Ladungsangebot auch die Häfen Aqaba, Port Sudan, Mokha u.a.

1992 vercharterte die DSR GmbH drei der „Mercator-Schiffe“ an die Metz Combi Line, was gleichzeitig mit einem Namenswechsel verbunden war. Aus MS MÜHLHAUSEN wurde am 30. März 1992 METZ CANADA, aus MS SANGERHAUSEN am 16. April 1992 METZ ESPANA und aus MS NORDHAUSEN am 27. Mai 1992 METZ ITALIA.

Gemeinsam mit der Metz.Canada-Line betrieb die DSR GmbH mit diesen drei Semicontainerschiffen seit Anfang 1992 die DSR/METZ-CANADA CONTAINER LINE. Auf dieser Linie realisierten die METZ CANADA und METZ ITALIA je fünf, sowie die METZ ESPANA drei Reisen. Im September des gleichen Jahres wurde der Dienst auf Vollcontainer-Tonnage umgestellt. Die damit wieder frei gewordenen drei „Mercator-Schiffe“ führten danach zumeist Feederoperationen über Larnaca (Zypern) in Häfen des östlichen Mittelmeers aus. MS SONDERSHAUSEN wechselte am 14. Mai 1992 in den Liniendienst Rotes Meer/Südafrika.

Am 3. Juni 1993 erfolgte mit Kaufvertrag die Privatisierung der DSR GmbH. Deren Eigentum ging rückwirkend zum 1. Januar 1993 an die neuen Eigner Rahe/Schües aus Hamburg über. Diese aktivierten ein erweitertes Programm der Außerdienststellungen. Das traf auch bald die vier Schiffe vom Typ Mercator. Die Schiffsübergaben fanden jeweils in Südafrika statt. In zeitlicher Reihenfolge wurden verkauft: MS SONDERSHAUSEN am 15. Juni 1993 im Hafen East London, MS METZ ITALIA ex NORDHAUSEN am 7. September 1993 im Hafen Durban, MS METZ CANADA ex MÜHLHAUSEN am 21. Dezember 1993 im Hafen Durban

und MS METZ ESPANA ex SANGERHAUSEN am 18. Januar 1994 im Hafen Durban. Alle vier Schiffe fuhren nach dem Kauf in Charter bei Unicorn Lines.
Das erste Schiff dieser Serie, MS VARNEMUNDE mit der Bau-Nr. 331, ging am 10. April 1997 nach Alang zum Abbruch. Die Chancen, im Jahr 2003 noch einem der 21 in Warnemünde gebauten Schiffe der Serie „Varnemunde“/Typ Mercator auf den Weltmeeren zu begegnen, bestehen nicht mehr.

Schiffsname	I.D.	A.D. bei DSR	Einsatz	Verbleib
1. NORDHAUSEN ab 27.05.1992 als METZ ITALIA verchartert.	31.07.1976	07.09.1993	17 Jahre/ 1 Monat	07.09.1993 an Fernleigh Ltd., Durban als PONGOLA. 1997 an Agalega Steamship Co. Ltd. (Antares Ship Management Ltd.), Kingstown (VCT) Mgrs: Unicorn Lines (Proprietary) Ltd., Durban (über Unicorn-Tochter Ocean Linie, Dubai). Keine Namensänderung. 1998 Mgrs: beim Schiffseigner Agalega Steamship Co., Mauritius. Keine Namensänderung. Februar 1999 Mgrs: Indian Ocean Line, Durban. März 2000 im Supplement LR Mgrs. bei Antares Ship Management Ltd.. Im Juli 2000 in VOLSELLA umbenannt, Mgrs: Nun: Indian Ocean Line. 07.07.2000 an Alang zum Abbruch.
2. MÜHLHAUSEN zwischen 1980 und 1990 mit der Zusatzbe- zeichnung; Thomas-Müntzer-Stadt ab 30.03.1992 als METZ CANADA verchartert.	27.08.1976	21.12.1993	17 Jahre/ 4 Monate	21.12.1993 an Arcola Navigatio Ltd., Kingstown (VCT) Mgr: Unicorn Lines (Pty.) Ltd. als UMGENI. Februar 1999 an Assumption Steamship Co. Ltd., (Antares Shipmag. Ltd.) Port Louis (MUS) / Mgrs. Indian Ocean Lines, Dubai. Keine Namensänderung. 2000 für rd. 1 Mill. \$ an indische Abbrecher verkauft. Bereits am 07.07.2000 begannen die Verschrottungsarbeiten in Alang.
3. SANGERHAUSEN ab 16.04.1992 als METZ ESPANA verchartert.	27.01.1977	18.01.1994	17 Jahre	18.01.1994 an Tara Ltd., Kingstown (VCT), Mgrs: Unicorn Lines (Pty.) als SEZELA. 1997 an Syarikat Perkapalan Kris Sendirian Berhad Petaling, Java, Heimathafen Labuan, (MYS) als KEKAL SATU. 1999 umbenannt in SEZELA. 24.06.1999 an Ko Sichang. Aufgelegt? 1999 während einer Reparatur aus einer philippinischen Werft geflüchtet. 07.07.2000 in Ho Chi Minh City zum Reis laden aufgetaucht. Beschlagnahmt durch Hafenbehörde. Noch so 17.07.2002 im Shipping Index eingetragen.
4. SONDRERSHAUSEN	18.03.1977	15.06.1993	16 Jahre/ 3 Monate	15.06.1993 an Schiffahrtsgesellschaft MS „Juliana M“ mbH & Co KG, Limassol (CYP), Mgr: Ernst Russ GmbH & Co., Hamburg, als TUGELA. 1993 an Gerbera Shipping Ltd., Limassol, Mgrs. wie vorher. 1994 umbenannt in JULIANA M. 1995 umbenannt in AFRIS PIONEER. Mitte 1997 wieder in JULIANA M umbenannt. 1998 von Gerbera Shipping Ltd., Limassol (CYP) / KR: E. Russ GmbH & Co. in Hamburg an Cosmoledo Steamship Ltd., Port Luis (MUS). Mgrs: Antares Ship Management Ltd., Durban. Umbenannt in HARARE. 1999 an Aride Steamship Co. Ltd., Mgrs: Antares Ship Management Ltd., Durban. Keine Namensänderung. 1999 an Astove Steamship Co. Ltd., Port Louis (MUS) / Mgrs: Antares Ship Management Ltd., Durban. Keine Namensänderung. 01.06.2000 an Alang zum Abbruch.

Warum ist es heute eigentlich verpönt, sich als ehemaliger DDR-Bürger an das Eine oder Andere zu erinnern und den Kommentar nachzusetzen, „war echt gut, die Sache damals“? Das lässt beim Lesen schon aufhorchen, aber es auszusprechen, ist doch beinahe anrühlich! Oder? Als Bürger eines modernen Deutschlands sollte man nach vorn denken, man lebt und arbeitet (bis auf *wenige* Ausnahmen) doch jetzt und hier. Bedeutet Zurückschauen aber schon sehnsuchtsvolle Hinwendung zu Vergangenem? – **Nostalgie?** Oftmals werden wir dieses Tatbestandes bezichtigt oder es verursacht ein mitleidiges Stirnrunzeln und Schulterzucken.

Es gibt viele ehemalige DSR-Seeleute, welche nach ihrer aktiven Seefahrtszeit aufgrund ihrer guten Ausbildung und ihres hohen Improvisationsvermögens ein neues interessantes Tätigkeitsfeld an Land finden konnten. Es gibt aber auch viele, denen dies nicht gelungen ist und es gibt ganz besonders viele, die sich nach Jahrzehnten Fahrenszeit nun im verdienten Ruhestand befinden. So sind für die meisten die Seefahrtsjahre eine lange und prägende Zeit gewesen, mit Höhen und Tiefen, ein (Groß)Teil jedes einzelnen Lebens. Reichlich angefüllt mit Episoden und Erlebnissen, die der Einzelne nicht so schnell vergisst und die es auch für die Gemeinschaft zu bewahren gilt.

Es gibt einige neuere Publikationen über die deutsche Handelsschifffahrt, da kommt kein einziges DSR-Schiff vor, von DSR-Seeleuten fehlt darin erst recht jegliche Spur!

Die dünne noch vorhandene Spur, diese letzten Fußstapfen nicht ganz zuschütten zu lassen, das haben sich unsere beiden Vereine mit BORDGESCHICHTEN zur Aufgabe gestellt. Dabei geht es nicht um Rückwendung, sondern um Überlieferung, um **Traditionspflege** eines Stückes DSR- und DDR-Geschichte, welches so schlecht nicht war.

An dieser Stelle geht unser Dank an alle Autoren, die uns mit ihren Geschichten auf diesem Wege begleiten. Es sind wieder Dutzende Erlebnisberichte und auch Fachbeiträge bei uns eingegangen, die das Redaktionskollegium jedes Jahr erneut vor die nicht so leichte Aufgabe stellen, die Beiträge in der jeweils nächsten Ausgabe der BORDGESCHICHTEN zu platzieren. Wir bemühen uns stets, eine bunte, unterhaltsame, aber auch interessante und informative Mischung zu präsentieren.

Beiträge, die sich in den Themen ähneln, werden auf verschiedene Ausgaben verteilt. Wir möchten natürlich gleichzeitig die Gelegenheit nutzen, um neue Autoren zu gewinnen, denn 50 Jahre DSR-Geschichte können doch unmöglich mit nur drei Ausgaben BORDGESCHICHTEN abgearbeitet sein ...

Unser Dank geht außerdem an eine immer größer werdende Reihe von Freunden und ehemaligen Kollegen, die uns auf anderem Wege unterstützen und so den Druck dieser Publikation ermöglichen.

Wir nennen hier an erster Stelle Eva Stein, Drehbuchautorin der Fernsehserie „Zur See“, Bodo Roggentin und Lothar Ullmann von der Firma BOST-Immobilien Flöha und Thalheim, weiterhin Uwe Schwarz, Inhaber der Werbeagentur „made in flöha“, von den Druckwerkstätten Stollberg Christa Unger und Margrit Buchwald, Kollegen Peter Gneuß für die Bereitstellung des Titelfotos und Peter Geitmann vom Betriebsrat der Laeisz-Reederei für das Vorwort. Wir danken auch „Lichtblau“ Maik Viessmann für die zahlreichen Illustrationen,

unserer „Lektorin“ Gudrun Frohmader aus dem schönen Augustusburg, und wieder einmal besten Dank an unsere treue Seele Kurt-Werner Langer für seine Unterstützung und Beratung.

Freiberg, im Mai 2003

Das Redaktionskollegium
Wolfgang Jacob und Lothar Vogel



Wolfgang König: MS SCHWERIN (1) – Arbeitsverteilung

Abbildungsnachweis

Zum Titelbild: MS FRIEDEN – Anglerglück auf Reede Port Sudan 1963
Foto: Peter Gneuß

Zum Rücktitel: Bilder:
r.o. Bootsausflug Paranagua 1972, MS RONNEBURG
r.u. Shrimpspulen auf MS FRITZ REUTER
l.o. Angst? Konservierungsarbeiten 1967 MS LAUSITZ
l.u. „Sonne schießen“ 1968 auf MS BOIZENBURG

Fotos: F. Seibicke (2), H. Reischke, P. Kopplow

Grafik: Seekartenausschnitt Breitling/Überseehafen Rostock

Innentitel: MS SCHWERIN (2) – Volle Fahrt voraus...
Foto: Wolfgang König

Zum Inhalt: Foto: E. Reincke, H. Rudat, H. Mertin, F. Kunze, F. Seibicke, R. Lachs, V. Gagalon, L. Vogel,
C. Würker, K.-H. Ziegert, F. Glaß, W. König, E. Schmidt, K-W. Langer, R. Permien, H. Laumer,
R. Schrimpf, C. Swientek, J. Rabe, R. Stolle, H. Winkler

Sammlungen: G. Peters, H.-J. Marnau, G. Thomas, T. Spruth, D. Stürzekarn, W. Kiwitt, S. Thieme, P. Noack
A. Kieckhäfer, P. Erbstößer

Archiv: DSR, DSR-Seeleute e.V., DEFA-Hoefmann/Sammlung E. Stein,
Kapitän des MV KAPITAN WORONIN Murmansk, N. Schmidt, W. Jacob
Bordfoto: MS THEODOR FONTANE, MS WISMAR (2), MS SENFTENBERG

Urheberrechte für Zeichnungen, Schiffsrisse, Illustrationen und Faksimile:
Gerhard Vontra, Günter Dame, Uwe Schwarz, Maik „Lichtblau“ Viessmann, Olaf Rahardt, Jürgen Au,
Walter Jangel, Volker Schmidt, DSR-Schiffstypen-Katalog

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Höhe Düne
Diese Publikation ist der dritte Band einer jährlich erscheinenden Buchreihe über das Leben an Bord von Handelsschiffen der ehemaligen Deutschen Seereederei Rostock.

Im Mittelpunkt stehen dabei das Schiff und seine Besatzung. Vorliegende Geschichten zahlreicher Fahrtenleute sowie Beiträge der Hobbyhistoriker sind Zeitdokumente und erinnern an einstige Flottenstrukturen, Arbeitsbedingungen, Betriebsabläufe und Bordgemeinschaften.

Ob auf See oder an Land - viele Episoden, manchmal auch absurde oder lustige, kommen dabei zur Sprache. Es wird erzählt vom Tagesablauf im Bereich Maschine oder an Deck. Aus Archiven ergeben sich Einblicke in die vielseitige und langjährige Geschichte der DSR-Handelsflotte.

B e i t r ä g e



Überseehafen

Umschlaglayout



Mit freundlicher Unterstützung durch:

Petersdorf

Bodo Roggentin
Lötter Ullmann

ROST
Immobilien