

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

BORDGESCHICHTEN IV



DSR
Seeleute e.V.



BORDGESCHICHTEN IV

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR – Seeleute

DSR – Seeleute e.V. Freiberg
und

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock

Freiberg / Rostock
2004



Alles Dinge, die der Seemann nicht missen wollte

Buchreihe **BORDGESCHICHTEN** des DSR-Seeleute e.V. Freiberg und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock. Ausgabe Nr. 4/2004, limitierte Auflage von 1300 Exemplaren

Impressum

Herausgeber: DSR-Seeleute e.V. Freiberg
Postfach 500133; 09589 Freiberg
Tel.-Nr. 0 37 31 / 3 37 18
DSR-Seeleute-Homepage: <http://www.seeleute.de>
Bankverbindung: Kreissparkasse Freiberg
BLZ: 870 520 00 Konto-Nr. 322 0000 540
und
Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock
Schwaaner Landstraße 162; 18059 Rostock
Tel./Fax.-Nr. 03 81 / 4 00 37 86
e-mail: sgo@sg-ostsee.de; SGO-Homepage: <http://www.sg-ostsee.de>
Bankverbindung: Ostseesparkasse Rostock
BLZ: 130 500 00 Konto-Nr. 2050 14089

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

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

Gesamtgestaltung und Druck: Druckwerke Stollberg-Reichenbach, 08468 Reichenbach

Preis: 9.50 Euro, bei Versand 11.– Euro gegen Vorkasse

Redaktionsschluss: 31. Dezember 2003

© 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

Die Aktivitäten des Vereins DSR-Seeleute e.V. in Freiberg/Sa. erfreuen sich eines großen Zuspruchs. Das gilt sowohl für die durch ihn organisierten Treffen der Fahrenden als auch für die Schriftenreihe BORDGESCHICHTEN. Dieser Zuspruch ist Beweis dafür, dass die früheren Reedereimitarbeiter sich gern ihrer aktiven Zeit erinnern, die für viele ein ganzes Berufsleben bedeutete. Trotz mancher Widrigkeiten zeigt dies auch die Verbundenheit mit „unserer Reederei“.

Die Zeit von Mitte der 50er bis Mitte der 70er Jahre war geprägt durch eine hohe Identifikation der Mitarbeiter mit der Reederei. Es waren die Jahrzehnte, in denen die DSR zu einer international geachteten und respektierten Reederei unter dem Begriff „DSR LINES“ aufstieg. Aus der bis dahin im Nord-Ostsee-Raum tätigen Trampreederei entwickelte sich in den 60er Jahren eine weltweit agierende Linienreederei.

„DSR LINES“ wurde ein Begriff für Ex- und Importeure Westeuropas, des Mittelmeerraumes, der Ost- und Westküsten Afrikas, Mittel- und Südamerikas, des Roten Meeres, des indischen Subkontinentes, Südostasiens, Chinas und Japans. Sie schätzten die Zuverlässigkeit der Liniendienste und die vorbildliche Ladungsbehandlung durch das gut ausgebildete seefahrende Personal. So mussten sich die konkurrierenden Reedereien schließlich in fast allen Fahrtgebieten zur Zusammenarbeit mit der DSR bereitfinden.

Für den Außenhandel der ehemaligen DDR waren nicht nur die Liniendienste der DSR von großer Bedeutung, sondern auch die Leistungsfähigkeit der Spezialtonnage, wie Massengutfrachter, Tanker, Kühl- und Frachtschiffe sowie Holzfrachter, welche den größten Teil der zu ex- und importierenden Massengüter für die DDR-Wirtschaft transportierten.

Es waren in diesen Jahren vor allem junge Schiffsführungen und Besatzungen, die den guten Ruf der DSR stärkten. Selbst gegenwärtig berichten aktive Schiffsoffiziere, dass in vielen Häfen der Welt „DSR LINES“ noch heute in guter Erinnerung ist.

Während Zeitzeugen aus der Periode der Segelschifffahrt, wie zum Beispiel die „Cap Horniers“, fast ausgestorben sind, werden die Seefahrer der letzten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts noch lange Zeit berichten und sich austauschen können.

Ihnen allen sei Dank für die bisherige und künftige Mitwirkung.

Harry Wenzel
Rostock im November 2003

Abschied vom Meer

Viele Jahre fuhr ich auf einem Schiff vom Typ IV.
Oft gab es weder Selter noch Brause und Bier.
Im Golf kochte uns das Wasser im Arm,
im Winter war'n die Kammern oft eisig statt warm.

Mit 7 Knoten fuhr ich über das Meer.
Das Fleisch war vergammelt und die Gemüselast leer.
Die Kurbelwellen gebrochen und kein Lager mehr heil,
Separatoren und Pumpen hatten gleichfalls ihr Teil.

War nach Ablauf einer Reise das Maß endlich voll,
kam als Clou dann zum Abschluss in Rostock der Zoll.
Die Freunde vom Zoll, ich schätzte sie sehr,
für ihre kulturelle Betreuung gab ich Schallplatten her.
Gegen Gesetze hab ich einst sehr schwer verstoßen,
ich hab' nicht verzollt aus Hamburg drei Rosen.
Ein Hemd und ein Fachbuch opferte ich ohne Groll.
Darum sag' ich hier nochmals – es lebe der Zoll!

Die Devisen war'n reichlich, doch gestehe ich hier,
in Indien verkaufte ich Whisky und Bier.
Im Ausland hab' ich immer für uns repräsentiert,
denn ein Päckchen mit Stullen habe ich stets bei mir geführt.
Ich fuhr mit dem Bus und ein Ausländer rief:
„Wer kein Taxi zahl'n kann, ist nie und nimmer ein Chief.“

Meine Frau habe ich im Jahr oft nur Tage geseh'n.
Ich bin treu ihr geblieben und kann das selbst kaum versteh'n.
Wenn ich dann endlich eine Zeit zu Hause bleiben wollt',
waren Wochen kaum vergangen und man hat mich wieder geholt.

Doch man kann es kaum glauben,
ich hab' es fertig gebracht,
ich fand sogar Zeit und habe Kinder gemacht.
Oft hegte ich Zweifel, ob mir diese Ehre gebührt,
denn meine Kinder sagten meist nur Onkel zu mir.

Nun kenne ich Hongkong und das Chinesische Meer,
doch die eigene Heimat ist fremd mir gar sehr.
Ich nehme Abschied von Hamburg, von „Spiegel“ und „Quick“.
Erst als zahnloser Greis genieß „ich wieder dies Glück“.

Ich hoffe, dass ich noch zum Landleben taue.
Ich nehme Abschied mit 'nem lachenden und 'nem weinenden Auge.

**Bei der Seefahrt ließ ich vom Leben ein Stück,
doch an vieles denk' ich ganz gerne zurück!**

Ich schrieb die Reime 1971 einer Stewardess der ALTENBURG in ihr „Poesiealbum“
kurz bevor ich der DSR für drei Jahre den Rücken kehrte, um mich auf der Eisenbahnfähre
zu verdingen, was sich leider für mich als Schuss in den Ofen herausstellte.

Inhaltsverzeichnis

Christine Längricht	Späte Flitterwochen	6
Berndt Schuldt	Sylvia	13
Bernd Münzner	Ein wahrhaft „heißer“ Tankereinsatz	18
Boris Kudevita	Tanken auf Chinesisch	24
Heinz-Jürgen Marnau	Drehzahl runter! Maschinenschaden!	26
Gisela Morgenstern	Der Untergang des MS KÄTHE NIEDERKIRCHNER	35
Klaus Enderling	MS GLEICHBERG – Grundberührung auf dem Gordon-Reef	40
Rolf Permien	Fischerfest auf MS ERNST SCHNELLER	44
Berndt Gückel	Schiffspositionen	46
Elke Schuldt	Eine Reise mit Hindernissen	48
Reinhard Lachs	Einkauf im DUTY-FREE-SHOP (1964)	50
Konrad Michaelis	MS DAHME – eine alte Dame	52
Dietrich Hildebrandt	Die Auslandsinstitutionen der Deutschen Seereederei Rostock (DSR LINES)	58
Jochen Schütt	Weihnachten auf See	68
Karl-Heinz Seidler	Kapitän Herbert Schickedanz	71
Ulrich Kirmse	Kapitän Herbert Schickedanz – eine Legende	79
Dieter Krauß	Der „beschissene“ Lotse	80
Klaus Gebauer	Mein Ein-Mann-Fotozirkel	81
Friedrich Seibicke	Saure Wochen, frohe Feste – zum Jahreswechsel in Indien	85
Walter Jangel	Hunger	92
Maïke Krüger	Schon wieder Labskaus	97
Redaktion	Der Marinemaler Henry Albrecht	100
Redaktion	An Bord – Bildserie	101
Wolfgang Hafkus	Meine Fahrten auf dem Dampfer WISMAR	105
Heinz Schady	Lebende Fracht von Bangkok nach Hongkong	109
Peter Gneuß	Indienststellung und Jungfernfahrt des MS GRÖDITZ	113
Norbert Schmidt	Verkauf des Massengutfrachters MS GRÖDITZ	117
Dietrich Polz	Die Annonce	127
Karl-Heinz Hübscher	Eine ungewöhnliche Reise	128
Peter Erbstößer	Kosenamen „Alex“	130
Uwe Eismann	Erinnerung an meine erste Seereise	134
Ulrich Sievert	Schwergutumschlag im Überseehafen Rostock	139
Redaktion/Christa Leistner	Auf großer Fahrt	141
Zur Person	Der Lebensweg von Bootsmann Volker Fiedler	150
Rolf Permien	Arbeitsaufgaben eines Bootsmannes während einer Indienreise	152
Wolfgang Jacob	Die Massengutfrachter vom Typ IX unter Flagge der DSR	155

Späte Flitterwochen

Die Seemannsfrauen hatten es mit ihren Männern, die bei der Deutschen Seereederei fuhren, nicht immer leicht. Öfter war die Personaldecke arg kurz. Vor allem Ende der 60er, Anfang der 70er machte es für manchen Seefahrer überhaupt keinen Sinn, wegen Urlaubs abzumustern, weil drei Tage nach Auslaufen des alten „Brotschiffes“ der Postbote das Antrittstelegramm für einen neuen Dampfer gebracht hätte. Welcher Seemann einen solchen Unheilsbringer mit seinem grauen „Posthorn-Trabbi“ die Straße entlang kommen sah, dessen Adrenalinspiegel stieg auf Grenzwerte. Nach damaligen Gerüchten hieß es, für die gesamte Flotte stehe nur ein einziger Funkoffizier als Urlaubsvertretung in Reserve.

Unter diesen Vorzeichen begann meine Karriere als Seemannsfrau. Geheiratet wurde zwischen zwei Fernostreisen während einer dreiwöchigen Liegezeit in Rostock. Da blieb wenig Zeit, um sich näher kennen zu lernen. Die Zeit dafür hatte schon vorher nicht gereicht. Hochzeitmachen auf Verdacht hieß das. Auswirkungen der Personalmisere waren fünf Jahre ununterbrochene Fahrenszeit ohne Urlaub außerhalb der kurzen Hafenliegezeiten in Rostock und eine Ansammlung von 400 angesparten freien Tagen für meinen Auserwählten, was keine Ausnahme gewesen sein dürfte. Die Tage ließen sich nur noch finanziell abgelden. Eines Tages war die Post schneller als die Bahn gewesen, das heißt, das Telegramm zum Wiederantritt war eher am Heimatort als der Adressat nach dem Abmustern diesen erreicht hatte. Im Falle einer anderen Hochzeit traf das Dienstantrittstelegramm zum Polterabend ein. Der Arme konnte noch eine Woche Galgenfrist nach der Trauung rauschinden. Ein Studienkollege meines Seemannes tat kund, dass nach dessen Urlaubsanmeldung die Funkinspektion bei ihm zu Hause erschienen war und Frau, Kinder plus Oma fragte, ob denn der Papa nicht noch einmal eine Reise mitfahren darf. Die Familie ließ sich breitschlagen und er erhielt dafür eine Prämie von 250 Mark. Die entstehenden ehelichen Defizite ließen sich so recht und schlecht nur durch die Musterung als „mitreisende Ehefrau“ reduzieren.

Die prekäre Lage schien auch den zuständigen Staatsorganen verdeutlicht worden zu sein, denn fünf Monate nach der Vermählung waren alle Papiere für die erste Mitreise ausgestellt, sehr zum ungläubigen Staunen des Chefs und der Belegschaft im Beschäftigungsbetrieb. Am 30. Januar 1970 verließ der Typ-XD-Frachter mit 2222 Tonnen Zucker für Hongkong im

Bauch den Rostocker Überseehafen. Im ersten Hafen der Reise, Rotterdam, mussten Messingbarren aus Chungjin gelöscht werden, die von der vorangegangenen Reise noch in den Luken und inzwischen weiterverkauft worden waren. Geladen wurden gebrauchte LKW für Singapur. Aber die Ladung interessierte eine mitreisende Ehefrau nur insofern, als sich daraus klei-



Tauschhandel in Kampong

nere oder größere Chancen für den Landgang in den Häfen ergaben. So wurden die insgesamt 600 Tonnen für Mombasa, die in Westeuropa geladen wurden, sehr begrüßt. Eröffneten sie doch die Möglichkeit, den Fuß auch auf den schwarzen Kontinent zu setzen. Mit 300 Tonnen für Port Swettenham, 300 Tonnen für Singapore und 4000 Tonnen für Hongkong lief das Schiff von Antwerpen ab. Das ließ auf eine längere Liegezeit in Hongkong hoffen. Für die beiden anderen Häfen blieb der Trost, sie würden rückreisend nochmals angelaufen.

Die Fahrt rings um das Kap der Guten Hoffnung begann. Nicht nur, dass auf dieser Reise eine einzige mitreisende Ehefrau zur Besatzung gehörte, es stellte sich auch bald heraus, dass der gesamte Rest der Crew die Linie bereits einmal oder mehrfach überquert hatte. Wie würde sich Neptun in einem solchen Falle verhalten? Der hätte vielleicht Gnade vor Recht ergehen lassen, aber die Mannschaft, allen voran der II. Nautische Offizier, kannte kein Pardon und ohne große Vorrede wurde am Tage der Äquatorpassage das Lamm zur Schlachtbank geführt, das gute Miene zum seltsamen Spiel machte. Mein holder Gatte, der Feigling, verkroch sich an seinen Arbeitsplatz, weil er sein Weib angeblich nicht leiden sehen konnte. Dabei wäre sein moralischer Beistand dringend nötig gewesen. Nach einer guten halben Stunde war die Tortur glücklich überstanden, nur im Taufbecken, dem Pool auf dem achteren Poopdeck, stand der Tod des Ertrinkens nahe vor Augen, obwohl dort das wertvolle Täuflings-Unikat von zwei Matrosen fast nur auf Händen getragen wurde. Einzig und allein der Taufname war reichlich phantasielos. Makrele – Hunderte weibliche Täuflinge auf DSR-Schiffen mögen so getauft worden sein. Wenn es wenigstens eine Goldmakrele gewesen wäre! Die Kenntnisse des Taufkomitees über das ozeanische Tierleben erschöpften sich vermutlich in dem Inhalt von Fischkonserven aus dem sozialistischen Einzelhandel. Meine bessere Hälfte hatte für Stachelrochen plädiert. Er kannte mich eben noch nicht.

Während der folgenden Mitreise im gleichen Jahr, auf dem gleichen Schiff, in der gleichen Relation, die am 9. Dezember 1970 begann, konnte ich mit diesem reichen Erfahrungsschatz bei der anstehenden Äquatortaufe für fünf Schmutzfinken der Nordhalbkugel bereits als holde Tochter des Meeresgottes Neptun in Erscheinung treten. Die Perücke aus Werg war zwar reichlich fusselig, aber der Repräsentationsaufgabe im Taufprozess angemessen. Die Täuflinge durften den mit Mostrich garnierten rechten Fuß küssen. Dazu hatte sich bisher noch nicht einmal mein teurer Gemahl durchringen können. Entsprechend zaghaft fielen die Liebkosungen aus. Aber zum Wohle der Delinquenten fehlte mir die Brutalität, den Fuß wie sonst üblich dem Täufling mit roher Gewalt ins Gesicht zu stoßen. Das erlebte Dilemma der Taufe gab Veranlassung, den Status einer Nichtschwimmerin zu überdenken. Diesen zu ändern, bestanden beste Voraussetzungen, was die verfügbare Zeit und das 30 Grad warme Wasser im flachen Pool betraf. Es begann ein intensives Training, mit dem Ziel, das Versäumte aus Kindertagen nachzuholen. Dieses Vorhaben gelang und trug dazu bei, dem Ruf einer mitreisenden Ehefrau als „Badegast“ im Schiffsbetrieb voll gerecht zu werden. Das Freischwimmen erfolgte nach einer der permanenten Parties während der Überreise nachts um zwei Uhr querab der Insel We am Eingang der Malacca-Straße. Das Schiff eilte mit rumpelnder Schraube durch die warme Tropennacht, eine glänzende Hecksee zurücklassend. Der ansonsten sternenklare Himmel war erfüllt vom Wetterleuchten über der Insel Sumatra und das Wasser im Pool mit der gespreizten Hand durchfahrend, flackerte das Meeresleuchten zwischen den Fingern. Dieses nächtliche Bad im Lichte des Planktons bleibt unvergesslich. Wie armselig sind doch dagegen die Attraktionen heutiger Spaßbäder. Das Badevergnügen wurde im Reiseverlauf nur durch einige schmerzhaft Sonnenbrände geschmälert, wovon der erste all das, was der Bikini nicht verdeckte, völlig unvorbereitet traf. Das führte zu heftigen Verwerfungen auf der Hautoberfläche. Selbst Bienenhonig als altes Hausmittel konnte die Qualen nicht lindern.

Die mit Skepsis ob der befürchteten Langeweile in Angriff genommene viele Tage dauernde



In der Malaccastraße

Reise um das Kap der Guten Hoffnung verging wie im Fluge. Das war auch dem unerschöpflichen Fundus an Illustrierten zu danken, die in Westeuropa entweder das Schiff gewechselt hatten oder durch Verwandte und Bekannte in Hamburg zur Unterhaltung mitgegeben worden waren. Diese Lektüre zu kommentieren, hieß nach dem November 1989 Eulen nach Athen zu tragen, genauso wie sich die Beschreibung der damaligen Eindrücke nach den ersten Landgängen in Rotterdam, Hamburg oder Antwerpen erübrigt. Allerdings waren sie doch tief prägend, durch die Heimkehr in ein nun als ärmlich empfunden Land noch verstärkt. Den „Wieder daheim“-Schock nachvollziehen konnte nur der, den es von der Hamburger Mönckebergstraße zwei Tage später in das CENTRUM Kaufhaus in der Langen Straße in Rostock verschlug.

Das Tagewerk einer mitreisenden Ehefrau begann zwischen zehn und elf Uhr. Eine Frikadelle bot wenig Anreiz, sich bereits früh um sieben Uhr aus der Koje zu quälen. Und wenn das Frühstück schon verschlafen wurde, dann gleich angemessen. Der Dank des Göttergatten war gewiss, denn der durfte die Portion Spiegeleier oder Halberstädter Würstchen mit essen. Dieses Bestreben, nichts verkommen zu lassen, was bezahlt war und schmeckte, wurde vom servierenden Chefsteward völlig fehlinterpretiert. Für ein Bordfest hatte er in einem „Machwerk“, in dem auch andere Besatzungsmitglieder ihr Fett wegbekamen, gedichtet:

„Auch unser Funker, schmal und zart, frisst Eier Stücker acht,
die Frau darf schlafen nur noch dann dieweil er hat die Wacht.“

Das Einlaufen in Mombasa erfolgte an einem frühen Morgen und der Löschbetrieb hatte bereits eingesetzt, als der erste Blick an Deck fiel. Ein gewaltiger Schreck fuhr in die Glieder. Tummelten sich doch dort zwei Dutzend sehr dunkelhäutige und sehr spärlich bekleidete athletische männliche Gestalten. Mit allem war gerechnet worden, aber nicht damit, in Afrika auf Schwarze zu treffen.

Der Kapitän war aufmerksam und wusste, dass mitreisende Ehefrauen nicht nur die gemeinsame Zeit an Bord mit ihrem Partner schätzten, sondern auch „just for fun“ mitfahren, muss doch eine Ehe an sich nicht das einzig wahre Vergnügen sein. Um den einen Tag Liegezeit in Mombasa für dieses Anliegen ausgiebig zu nutzen, hatte er eigens beim Makler ein Auto für eine Stadtrundfahrt geordert. Der Fahrer war sehr freundlich und zeigte alle Sehenswürdigkeiten, wenn auch zeitlich bedingt meistens nur im Vorbeifahren, die ein Tourist von dieser Stadt gesehen haben musste.

Port Swettenham, 1901 gegründet und nach dem damaligen High Commissioner für Malaya benannt, wurde erreicht. Das Schiff lag von morgens 4 Uhr bis abends 19 Uhr zum Löschen auf Reede und traf um 7 Uhr des nächsten Tages vor Singapore ein.

Auf der Überreise von Singapore nach Hongkong wehte dem Schiff die steife Brise des Nordostmonsuns entgegen. Bisher war es eine Schönwetterreise gewesen, während der die Konfrontation mit der Seekrankheit ausgeblieben war. Die größten Gleichgewichtsstörungen hatte es gegeben, als ein ehemaliger Bordkamerad zu Besuch mit einer Flasche Whisky erschienen war und sich diese im Laufe des Abends leerte. Ähnliche gegenseitige Visiten trugen sehr zur Abwechslung während der Reise und zum Verständnis der Motive bei, warum die Männer zur See fuhren, und machten mit Schiffen und Menschen bei der DSR bekannt. Das alles hatte ja im bisherigen Leben keine Rolle gespielt oder es hatte kein

Anlass bestanden, viel Gedanken daran zu verschwenden und wenn, dann waren sie recht abstrakt geblieben. In Rotterdam trafen wir die FRIEDEN, in Mombasa die GEORG SCHUMANN, PRIGNITZ und FLÄMING. In Singapore war zeitgleich die NIENBURG auf Reede zum Bunkern eingetroffen, die weiter nach Nampo in Korea wollte. Zwischendurch vermittelten auch telefonische Kontakte interessante Details aus dem Seefahreralltag. MS KARL-MARX-STADT klagte aus Chungjin kommend über ihre dort eingefrorenen Toiletten und die Fracht von Zuchtschweinen, die während der Reise geferkelt hatten. Und natürlich wurde zu allen Gelegenheiten kräftig auf die Company geschimpft, nicht nur per Telefon.

Hongkong wurde in aller Frühe des 22. März erreicht. Über den östlichen Tathony Channel wurde der Hafen angesteuert, bevor das Schiff vor dem ins Meer gebauten Runway des Kai Tak Airport auf den Lotsen wartend vor Anker ging. Im ersten Morgengrauen mit den Worten „Steh auf, das musst Du gesehen haben“, aus dem Schlaf gerissen, bot sich ein atemberaubendes Panorama dar, das am Schiff in wenigen Metern Entfernung vorüberglitt. Allein dieser überraschende Anblick der Symbiose aus Bergen und Hochhäusern im erwachten Tageslicht schien die Reise gelohnt zu haben und übertraf alles bisher Gesehene. Die Stadtlandschaft nahm dem an die Reling des Brückendecks gelehnten Beobachter fast den



Die Autorin während eines Manövers

Atem. Vom Kai Tak Airport her donnerten dazu in kurzen Abständen die Jets scheinbar beängstigend nahe über die Masten des Schiffes hinweg.

Am Abend des 24. lief der Frachter mit Kurs auf Surabaya wieder aus. An den vorangegangenen drei Tagen war die Kronkolonie ausgiebig erkundet worden, mit dem Bus zum Dschunkenhafen Aberdeen, mit der Straßenbahn quer durch Victoria, mit der Star Ferry hinüber nach Kowloon, mit der Peak Tram rauf zum Victoria Gipfel und zu Fuß durch die Tschinscher-Straßen und die Mao-Läden. Günstig für die Organisation aller Landgänge wirkte sich aus, dass mein Schwiegervater als Befahrener einst seinem Sohn zu einem Job an Bord geraten hatte, bei dem er sich die Arbeit im Hafen selbst einteilen konnte.

Wie schon in Port Swettenham hatte der Makler den Kapitän einschließlich Begleitung zu einem Essen eingeladen. Diese schmackhaften Erfahrungen begründeten die zukünftige Vorliebe für die asiatische Küche, die nach 1990 auch am heimischen Herd wiederbelebt werden konnte. Kurioses war aus Vorjahren in Erinnerung geblieben. In den 80ern hatte die HO in Gera ein China-Restaurant etabliert, in das mit den Kindern eingekehrt wurde, um ihnen einen Hauch der großen, weiten Welt zu vermitteln, die ihre Eltern vor langer Zeit erlebt hatten. Das exklusive DDR-Gemüse Weißkraut, auf pseudo-chinesisch zubereitet, war im Nachhinein gesehen ein Graus.

Während der dreitägigen Liegezeit in Surabaya, in der 4000 Tonnen Ölkuchen geladen wurden, bestätigten sich einige Seefahrerklischees. Es wurde geschmuggelt und zwar unter den Augen der Zöllner. Niemand nahm an Bord Geld auf. Der offizielle Umtauschkurs war miserabel. Die Geschäfte wurden in Naturalien abgewickelt. Dabei waren Zigaretten, auch die DDR-Marken, die gängigste Währung im Tausch gegen tropische Früchte oder Rikscharfahrten. Von den Rikscha-Drivern wurde der Landgänger beim Verlassen des Hafens völlig umringt, so dass gar keine andere Wahl blieb, als ihre Dienste in Anspruch zu nehmen, wenn auch das Herz blutete beim Anblick der ausgemergelten Gestalten, die sich mit krummen Rücken auf dem Fahrrad vor einem abschnitten mussten. Manche Besatzungsmitglieder stopften sich das Hemd richtig voll mit Zigaretten und bezahlten damit auch die diversen Liebesdienste der schönen Frauen von Surabaya. Welche Gastgeschenke sie sich in den heißen Nächten dafür oder für ihre Jacken und Hosen eingehandelt hatten, blieb im Reiseverlauf unter Männern.

Am 3. April lag das Schiff zur Mittagszeit bereits wieder auf der Reede von Singapore. Die Reise ging für eine mitreisende Ehefrau viel zu zügig voran. Endlich gab es die erste kleine Verschnaufpause, denn das Schiff sollte erst am nächsten Tag gegen 15 Uhr festmachen. Wir brachten die Nachricht von Land mit, als für Dolmetscherdienste Besatzungsmitglieder mit der Maklerbarkasse zum Arzt begleitet worden waren. Der Kapitän, ein ansonsten ruhiger und ausgeglichener Typ, lief rot an vor Wut, als er von diesem Stopper hörte. Er wollte unbedingt vor Pfingsten wieder zu Hause sein. Durch die frühe Ankunft in Singapore war außerdem das ursprüngliche Ladungsprogramm umgestoßen worden. Nun sollte mehr Tropenholz als Kautschuk geladen werden. Der Ladungsoffizier konnte seine alten Staupläne weglegen.

Auf der Reede von Port Swettenham liegend, brach die Crew zweimal zu Bootsfahrten in die nahe einmündenden Flussläufe des Klang River und des Langat River auf. In den weiter flussaufwärts liegenden Kokospalmenhainen konnten tropische Früchte, wie Ananas, Bananen und Kaffeesträucher, die bisher nur vom Hörensagen bekannt waren, leibhaftig bewundert werden. Für zwei Schachteln Zigaretten der Sorte „Cabinet“ und eine Seife mit kernigem Geruch wurde eine ganze Bananenstaude erhandelt. Es waren Naturerlebnisse der besonderen Art, auch weil die Moskitos eine echte Plage waren. Sie schienen auf weibliches europäisches Blut besonders scharf zu sein.

Letzter Ladehafen in Südostasien war Georgetown auf Pulau Pinang. Landgang wurde nur



Bootsfahrt auf dem Klang River

für je zehn Mitglieder der Besatzung erteilt, die sich zwischen 6 und 18 Uhr an Land bewegen durften. Das schränkte die Ambitionen einiger Nachtschwärmer erheblich ein. Aber die Devisen waren sowieso am Ende und der Frachter lag nur knapp einen Tag. Am meisten beeindruckte hier die Vielfalt der Batik-Stoffe für die Sarongs der Malayinnen, die etwas ganz anderes als die Versandhausware für QUELLE in den Tschinscher-Straßen von Hongkong waren. Am 11. April lief der Frachter von der Insel Penang ab und nahm Kurs auf den Kontinent. Der Badeurlaub, der zwischen den asiatischen Häfen ausgesetzt war, konnte bei angenehmen Luft- und Wassertemperaturen im Indischen Ozean etwa eine Woche lang bis zur Insel Mauritius wieder aufgenommen werden.

Die Überfahrt wurde durch einen überraschenden Stopp in Kapstadt unterbrochen. Das Schiff musste den Reservekolben der Hauptmaschine abgeben, den die EILENBURG sich zwei Tage später abholen wollte. Die hatte in der Mocambique-Straße einen schweren Maschinenschaden erlitten und war danach mit sieben Kolben weitergelaufen. 2000 Tonnen Zwiebeln waren dort an Bord, die schnellstens nach Marseille mussten, um nicht zu vergammeln. Im Nachhinein war der Aufenthalt vor Kapstadt ein Flop. Nachts um 2 Uhr wurde der Kolben an eine Barkasse übergeben und nach zwei Stunden lief das Schiff wieder ab. Wenigstens Post war von Bord gegangen. Ein Privileg früherer Reisen, als noch in Durban gebunkert wurde und die Seemannsfrau nicht mindestens vier Wochen auf eine Nachricht von ihrem Fernostfahrer warten musste. Rings um das Kap herrschte reger Verkehr durch DSR-Schiffe. MS LEIPZIG kam entgegen, MS KARL-MARX-STADT war überholt worden, MS ORANIENBURG lief achteraus, MS SCHWEDT, MS EILENBURG und MS EICHSFELD standen in der Nähe von Durban. Vor allem für die SCHWEDT war es ein „Idiotentrail“, wie mein Gatte zu sagen pflegte. Sie hatte Erdöl in Ras Gharib geladen, wenige Stunden von der Einfahrt zum Suezkanal entfernt.

Zwischenzeitlich hatte eine Mitteilung der Reederei das Schiff erreicht, die der Besatzung und auch mir die Freude auf die Heimkehr gründlich vergällte. Das Schiff würde am 23. Mai in Rostock erwartet und da es dort leer ankäme, weil alle Ladung in Westeuropa zu löschen

war, sollte der Dampfer am 30. Mai wieder nach Fernost auslaufen. Wieviel Zeit blieb da denen, die wieder mitfahren mussten, zur Regelung privater Angelegenheiten und für die Familie? Absteigen, absteigen, klang es durch das Schiff. Kapitän und I. Nautischer Offizier wollten unbedingt in Urlaub gehen. Der eine hatte mehr als 300 freie Tage, der andere wollte heiraten. Auf ihre Anfrage sicherte die Company zu, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um den Urlaub zu garantieren. Wenn nicht, versicherten sich beide gegenseitig, wäre es das gewesen mit der Seefahrt. Die Ingenieure wollten alle runter, nur der Chief nicht. Der konnte die nächste Reise wieder seine Frau mitnehmen, die ihn erst auf der vorangegangenen Reise begleitet hatte.

Noch standen vier gemeinsame Wochen bevor, ehe sich die Wege wieder trennen sollten. Die Tage vergingen wie die vorangegangenen der Reise viel zu schnell. Die Besatzung hatte noch alle gesellschaftlichen Pflichtveranstaltungen nachzuholen, die bisher versäumt worden waren, und so war jeden Abend irgendetwas los. An Bord war während der Reise das Fondue-Essen eingeführt worden. Der Storekeeper hatte aus Kupferblech einen Kessel getrieben und ein Gestell geschweißt. Der Chefkoch holte zu gesellschaftlichen Anlässen, wie Reservistentreffen, oder zu privaten Geburtstagen die besten Fleischstücke aus seiner Last. Es war immer wieder ein über Stunden andauernder köstlicher Genuss, die zarten Fleischstücke mit leckeren Soßen beim gemütlichen Klönen zu verkosten. Um den Äquator herum war im Atlantik noch einmal für drei Tage Badewetter angesagt, das genutzt wurde, um gebräunte Haut bis zum Wiederantritt am Arbeitsplatz sicherzustellen. Bereits bei Dakar betrugen die Wassertemperaturen nur noch 19 Grad. Das Schiff näherte sich unaufhaltsam dem kühlen Europa. Der

Bar-Abend am 1. Mai litt unter dem abnehmenden Sortiment an alkoholischen Getränken. Am Vormittag hatte sich die Besatzung zu einem Appell auf dem Brückendeck versammelt, um sich die vom Kapitän verlesenen „Kampfesgrüße“ der Bosse anzuhören. Beim Sportfest am Nachmittag gingen die Sieger aus den Jux-Disziplinen Tauziehen, Sackhüpfen, Eierlaufen und Schubkarrefahren hervor.



1. Mai-Appell

Am Freitag, dem 8. Mai 1970, lief der Frachter abends in die Scheldemündung ein, um am nächsten Tag in Antwerpen festzumachen. Es war die ganze Reise über ein Schönwetter-schiff geblieben. Nach einem Tag in Rotterdam kam der Dampfer in Hamburg an, wo er über Pfingsten in Waltershof festmachte. Am 22. Mai war der Heimathafen Rostock wieder erreicht. Jede Stunde der kurzen Hafenliegezeit im Überseehafen zählte. Obwohl Hamburg das Schiff erst am 4. Juni gebrauchen konnte, wurde es pünktlich am 30. Mai wieder aus Rostock rausgeschmissen. Der II. Nautische Offizier stellte daraufhin einige Herren im „Reedereisilo“ zur Rede. Er sollte danach auch rausgeschmissen werden. So war das mit der Company. Nun aneinander gewöhnt, fiel der Abschied besonders schwer. Ein Trost blieb. Die nächste Mitreise kam bestimmt. Schon nach sechs Monaten.

SYLVIA

Ick mücht Juch ‚ne wohre Geschicht‘ vertellen – un de leef so af. Wi föhrt’n mit Kaptain Werner Erdmann een Ostafrikareis’. He wier un is ’n ganz ruhigen Minschen, de seggte nur, wat em nörig schien. Ünner uns nömten wi em dorüm ok „Bruno den Redner“. He is ’n patenten Mann, öwer, as all seggt, dull ruhig, ’n echten Mecklenborger äb’n. Nur een eenzig Mal hew ick em n’ bät’n upgerägt seih’n. Dat wier so. Un nu kümmt de wohre Geschicht, de sick an 17. Juni 1973 todrög.



MS LAUSITZ – Geburtsort von Sylvia

Bi uns up de LAUSITZ harr ’Annelie, uns Bäckerin, anmustert. Se wier lebenslustig, löt keen Party ut un smökte ok de gooden Glimmstengels von de VEB Vereinigten Zigarettenwerke. Dorbi wier se von zierlich Gestalt, harr öwer all mit ehr jung’n Johr’n ’n lütt’n Smerbuuk, as jedereen glöwte, von’t Teigprowen un dorher berufsbedingt. Wi wiern also ünnerwäg’ns von’t Rode Meer nah Ostafrika, genauer seggt nah Tanga bi Mombasa in Kenia. As wi nu ut den Golf von Aden in den Indik dampfen, stünn de Südwest-Monsun in’t best Fudder un makte uns bannig to schaffen. Uns „Lady“ wör orrig stief und wackelte as’n Kattensteert bi’t lesloopen. Dat güng ’n poor Dag so – an Burd wier dennoch all’ns in best Ordnung. **Sylvia?** Töwt af, up de kam ick liekes to spreken.

As wi so dorhenschaukelten, föhlte sick de Bäckerin, Sünnaabend wier’t, nich so recht up’n Posten. Dat kümmt bi Frugens jo vör, künn öwer ok von dat „Fohrstohlföhr’n“ sien. Se birte den Kock, an Sünndagmorgen för ehr dat so wichtige Brötchenbacken to öwernehm’n, wat he glik toseggte, so as dat de Kameradschaft up See is. Sünndags knäte he bitieden de Schrippen torecht, denn ’n Sünndagsfrühstück up See ahn frisch Brötchen is as Wiennachten ahn Dannenboom.

As uns „Backwunner“ nu öwer Klock Viertel nah Söben ümmer noch nich in de Kombüs' updöcht wier, wūr den Köckenmeister dat Krupen un he schickte de II. Stewardess in de Kaamer von Annelie – kieken wat los wier. Un de tweede gewohrte just, dat all's all in Gang wier. Sylvia wier an't mobil war'n! Kott geseggt: Uns Bäckerin leeg in de Wehen. Un dunn güng't ierst richtig los. De II. Stewardess birste in de Kombüs' torüg un verklaukfidelte ganz upgerägt den Chefkock, wat se seih'n harr. De blew trotz Tropen un heiten Backaben köhl, informierte den II. Nautischen Offzier – an Burd de Gesundheitsoffzier – un den Ollen.

Toierst wūr de Bäckerin nu in't Hospital, so ward dat Schiffskrankenzimmer nennt, bröcht. Dornah güng de Kaptain up de Brück', intwischen wier dat kott nah half Acht, un löste den I. Offzier af. De süll den Tweiten to Hand gahn. Dor stünn'n disse beid'n wackeren Seelüds, de so mennigeen Sturm afwerrert harr'n, een gänzlich nieg' Situasjon gegenöver. Dit wier nu de Tied, as ick „Bruno“ eenzig upgerägt seih'n hew. He is up de Brück wol 'n poor Kilometer up un daal loopen: „Geit dat good, de Geburt von so een' lütt'n Erdenbörger up hoger See? Wo wier Hülp?“

Een mitreisend Ehefru orrer 'ne Passageus', de dat eventuell all enns dörch harr'n, wier'n nich mit. De beiden jungen Stewardessen wiern twors upgeweckte Deerns, öwer mit Geburten, ehr eegen utgenahmen, harr'ns betdortau nix to doon hat Rat un Hülp von buten, künn so rasch nich rankamen. Öwer dat giwt nix, wat'n däkten Seemann nich in'n Griff kriegen deit. Bi't Werrer un bi de Frugens duert 'n bät'n länger, doch süss ... Ok bi disse Geburt wier't nich anners. Mittlerwiel, de Klock zeigte kott vör Acht, wiern de beid'n Nautischen bi de Geburtshülp. Un woans se dat makten!

Dor dat överall an Burd den „Leitfaden der Gesundheitspflege auf Seeschiffen“ geew, un dorin wohlwieslich een Kapitel öwer de Geburt in is, künn's bei' de Saakforsch angahn. De Chief mate, wat de Ierste is, snöckerte in den „Leitfaden“ as een Husfru in'n Kockbook för

den Festdagsbraden un de Tweite, de „Doc“ also, bewarkstelligte tosamen mit de Bäckerin de praktische Afwicklung von dat Vörgelesene. He wier de „Häwamsch“. Tein vor Nägen: Babygeschrie an Burd !!! Dat giwt dat nich, dat künn nich woher sien! Een lütt Deern, dortau een Sünndagskind: **SYLVIA!** Nu wier se dor, nu bün ick ankamen bi de Hauptperson von mien Geschichte'. Un wi? Wat harr'n wi nu? Een Baby!

Een glücklich Mutti, een'n völlig verutgawten öwer sehr tofrädenen „Dokter med. naut.“, een'n geschafften „Ersten“, werrer een'n ruhig'n Kaptain un 'ne bät'n verdutzte, doch fröhlich' Besatzung, de dat tonächst noch gor nich so richtig up de Decksplanken bekeem. De denn öwer vör lurer Freu an dissen Sündag keen anner Thema miehr find'n deer as „Uns Sylvia“. Dor wier se also – stramm, rosig, gesund un munner – n' lütt Prachtkind. Vör allem wier'n wi all tosamen froh, dat dat so good afloopen wier, as dat de Natur inricht het.



Klein-Sylvia 1974

Dat harr ok in't Oog gahn künnt. Doran wier öwer keen Gedank' mieh'r to verswenn'n. Se wier nu dor - nu wier se dor! Annelie wier ut de Ümstänn un wi, wi wier'n nu dorinnen: Keen Weeg, keen Windeln, keen Babysaken, nix to äten for de Lütt – ach so, ja doch, dor het de Natur jo för sorgt. **Sylvia** bekem denn eer Muddings Bost un würd satt und ruhig dorvon. De Timming, dat is de „Schiffszimmermann“, bugte in aller lel 'ne Weeg, de kardanisch uphängt warn kün'n, in de **Sylvia** trotz Schaukelie ruhig leeg. De beiden Stewardessen wiern dorbi, ut Bettüch und Handdöcker Babysaaken to neih'n. De Ill. Nautisch Offzier güng nu Wach' un de Oll kümmerte sick üm all'ns, harr de Översicht un wier wedder ruhig. De beiden „Häwamschen“ harr'n intwischen von den Kaptain 'n Buddel gooden Sluck kräg'n – de Lütt' müßt pinkeln liern – un de Uplog, em latest abends Klock Acht up de Brück aftolösen.

So sachten wier denn de Funkerie an de Reeg. De Meldung müßt in de Welt rut. Toierst wür de Agentur in Mombasa warschut, dorhen süll dat nu gahn, as „Nothafen“ sotoseggen. Mudder un Döchting süll'n dor in ärztlich' Upsicht geb'n warn. Also ne Depesch hen. Nah rieklich twei Stunn keem von dor de bescheiden Anfrag', ob wi sicher sien würrn... De nächst Meldung güng an de Reederei. De Kolleg von Rügen Radio frög bloß nah, ob wi to dull fiert harr'n... Dornah würrn Öllern, Verwandte un vör allem de Vadder von Sylvia benachrichtigt, de to dissen bedütsamen Dag up'n anner Schipp „Jensiets von Afrika“, also vör Westafrika, föhr'n müsst.

Intwischen wier de ganze Besatzung so nah un nah bi de jung' Mutti un bi **Sylvia** west. All' harr'ns gratuliert un up de Schnell' statt Blumen lütt Geschenke anfarigt orrer rutsöcht un mitbröcht – wat in so een Moment to finn wier. Mit Staun'n, Freu un 'n bät'n Stolz würd de Lütt bekäken, doch ehr wier dat so tämlich egal. Se harr disse Dag up jeden Fall veele Vaddings. Bi Lütt'n legte sick de Uprägung, De Sünndag würd kopplastig un dat Abendeten – as jeden Sünndag koll Platt – stünn an. Doch Gesprächsthema Nummer Een bleew **Sylvia**. Un wie is mien Geschicht' utgahn?

Dorupfolgenden Dingsdag – vör't Upstahn, so bi Fieven rüm – langten wi up Reede Mombasa an. De Lots' töwte all up uns, bröcht' glik 'n Dokter mit un uns in den Haben. Sylvia un ehr Mudder würrn furtsens von Burd in't Krankenhaus an Land transportiert. Bi't Afstiegen stünn fast de ganz' Mannschaft Spalier, un mennigeen würd dat 'n bät'n kribbelig ünner de Hut. Uns lütt Backfru löpen de Traanen öwer de Wangen. Doch nu is dor noch de Saak mit den Geburtsort. He würd in't Schippsdagebook indragen ünner 1° Nurd/ 46° Oost. Doch dat geiht nich, denn dor kümmt hüttodags jeder Computer in't rabasteln. So is „Uns lütt Sylvia“ also in't Standesamt 1 von Berlin, Hauptstadt von de DDR, indragen worn. För de Statistiken is se also 'ne Berliner Plant, öwer ick, un nu ok Ji, weiten dat berrer.

Nah 'n poor Dag in't Hospital in Mombasa flögen Mudder un Döchting von dor öwer Nairobi nah Schönefeld bi Berlin. Dor töwte 'n Auto von de Dütsche Seereederie un

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK	
Geburtsurkunde	
Kindesamt I von Groß-Berlin	Nr. 134/1973
<u>Sylvia Annelie Baer, weiblichen Geschlechts,</u>	

ist am 17. Juni 1973---	
zu auf See, an Bord des MS "Lauette" --- geboren.	
Eltern: <u>Wolfgang Horst Baer und Annelie Josefine</u>	
<u>Baer geb. Werner, ---</u>	
Vermerke: keine.	
Berlin, am 12. November 1973	
	I. V.
Personenkenntz.: ☐ - ☐ - ☐ - ☐	
BRANDENBURG 3013 12.11.1973 0111 001	24 001/0001

Geburtsurkunde

bröcht' beide nah Hus - in't Arzgebirg. Ik denk doch, dat **Sylvia** intwischen to ne nett' un flott' jung' Deern ranwussen is. Hört hew ick nix wedder von beiden. Doch Sylvia kann ümmer von sick seggen, dat's in ehr iersten dree Lebenswochen mitmakt hett, woför mennigeen anner sien ganz' Läben brukt: Seefohrt – Bootsfohrt – poor Flugreisen – Autotouren. Un wi? Wi sett'n uns Reis' fort un wiern rund tein Wochen later ok to Hus. De gesamt' Besatzung wier in best' Stimmung un jedereen harr de faste Övertügung, bi een Reis' dorbi west to sien, de so leicht nich wedder kamen wuer. Seefohrt harr up de Heimreis' dortomal wat „kinnerleichtet“ an sick. Un? Ob Ji dat nu glöwt orrer nich. Mien Geschicht' is wohr! Falls nich – mag man mi de Uhr'n langtrecken, dat se in keen' eenen Kopphörer miehr passen.
Punktum.

Fortsetzung für alle, die des Plattdeutschen nicht mächtig sind.

Nachdem ich diese Geschichte der Redaktion BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. zugesandt hatte, wurde dort die Idee geboren, unter allen Umständen Sylvia und ihre Eltern zu suchen. Die Geschichte sollte erst ihr Ende finden, wenn bekannt wäre, was aus dem kleinen Mädchen geworden ist. Es begann eine umfangreiche Recherche um Kapitän Erdmann, Sylvia und ihre Eltern ausfindig zu machen, von ihnen Bestätigungen, Einzelheiten, Fotografien von der kleinen Hauptperson und Ergänzungen zum Text zu bekommen. Viele persönliche Befragungen, Telefongespräche, E-Mails und Briefe führten letztendlich zum Erfolg, wobei ich große Unterstützung von Kurt-Werner Langer aus Güstrow und Wolfgang Jacob aus Freiberg erfuhr.

Bedanken möchte ich mich ferner für die ergänzenden Zeilen von Kapitän Werner Erdmann und für die Auskünfte und zugesandten Fotos nebst Kopie der Geburtsurkunde von Sylvia



Mutter Anneliese Baer mit Tochter Sylvia 1973



Sylvia's Vater Wolfgang Baer



Sylvia Baer mit Tochter Michelle 2003

durch ihre Eltern, Wolfgang und Annelie Baer. Sie wohnen immer noch in Sayda im Erzgebirge. Ein Dankeschön auch an Sylvia selbst, die genau am Tage unserer „Entdeckung“ ihr drittes Lebensjahrzehnt vollendete.

Sylvia verlebte ihre Kindheit in Magdeburg. Danach erfolgte der Umzug ins erzgebirgische Sayda.

1990 machte sie ihren Schulabschluss und durchlief eine Berufsausbildung zur Bürokauffrau. Ein erneuter Umzug führte sie nach Brand-Erbisdorf im gleichen Landkreis. Nach ihrer Hochzeit wurde sie 2001 Mutter einer kleinen Michelle. Aus beruflichen Gründen verließ die Familie 2003 das Erzgebirge und siedelte nach Baden-Württemberg um.

So erfährt eine „Bordgeschichte“ nach 30 Jahren ihre Fortsetzung. Während mehrerer Telefonate wurde der Vorschlag zum persönlichen Kennenlernen zustimmend aufgenommen. In absehbarer Zeit sollte diese Idee verwirklicht werden. Interessant und spannend würde es auf alle Fälle werden.

Nachfolgend noch einige Daten zu dieser geschichtsträchtigen Reise des MS LAUSITZ.

Während der Rundreise des MS LAUSITZ vom 14. April bis 26. August 1973 ab Rostock, wurden folgende Häfen angelaufen: Hamburg, Rotterdam, Mombasa (Bunker), Aden, Massawa, Jeddah, Akaba, Port Sudan, Mombasa (Nothafen wegen Geburt), Tanga, Dar-es-salam, Tanga, Mombasa, Rotterdam, London und Emden.

Am 17. Juni 1973 wurde um 8.50 Uhr Ortszeit ein Mädchen Namens Sylvia auf der LAUSITZ unter Position 1° Nord und 46° Ost geboren.

Ein wahrhaft „heißer“ Tankereinsatz

Mitteilung aus dem Bordlautsprecher der IL 62 auf dem Linienflug von Berlin-Schönefeld nach Bagdad via Damaskus: „Lufttemperatur auf dem Zielflughafen Bagdad plus 48 Grad Celsius, klarer Himmel. Besatzungsmitglieder des Motortankers BUNA befinden sich auf dem Weg zu ihrem Schiff.“

Ab Mitte 1973 wurden von der INOC (Iraqi National Oil Company) größere Mengen Erdöl in die DDR im Austausch gegen Waren militärischer und nichtmilitärischer Art geliefert. Zu dieser Zeit befanden sich bereits DSR-Seeleute auf neuen irakischen Tankern, wie BABA GURGUR, AIN ZALAH, KIRKUK RUMAILA, und Frachtschiffen im Einsatz. Die Sowjetunion und Jugoslawien stellten ebenfalls Besatzungen. Das für die DDR bestimmte Öl wurde mit unseren Tankern transportiert und da der Suezkanal noch gesperrt war, ging es um Südafrika herum. Geladen wurde im Verladehafen Fao am Schatt el Arab-Fluss, da das damalige einzige Großterminal „Khor al Amaya“ in den Händen von BP und damit für uns nicht ansteuerbar war. Es erwiesen sich aber selbst die Tanker SCHWEDT (2), WOLFEN, ZEITZ (2) und andere Schiffe mit ihrem Tiefgang als zu groß für den „Schatt“ und die nur zu bestimmten Zeiten passierbaren Barre an der Mündung.

So beorderte man den Motortanker BUNA (1) zum Leichtereinsatz. Ab 1. Juli 1973 lag der Tanker, aus der Werft in Rijeka kommend, in Fao vor. Die genannten Tanker luden in Fao selbst nur bis zu einem entsprechenden Tiefgang und wurden anschließend auf Reede in einem speziellen Leichtergebiet durch die BUNA (1) komplettiert. Dieses Zubringen erfolgte nach festen Regeln. Der zu bearbeitende Tanker meldete per UKW seine noch benötigte Menge Öl und seinen Auslauftermin an.

Auf BUNA (1) begannen danach die Vorbereitungsarbeiten, die Bestellung von Schleppern und Lotsen am Terminal, das Ausbringen der Schwimmfender (drei große, aufblasbare Gummiröhren um ein Stahlrohr beweglich befestigt), das Herstellen des Sicherheitszustandes laut Checkliste und Klarmachen der Feuerlöscheinrichtungen. Nach dem Längsseitsgehen, das andere Schiff lag dabei vor Anker, wurden auf diesem Tanker alle Tanks durch die Offiziere beider Schiffe geullaget (Messung der Füllstandshöhe mittels Peilmaß oder Ullage-latten) und die angeforderte Ölmenge an Hand der Bordunterlagen nochmals überprüft. In der Zwischenzeit war dann auch der Übergabeschlauch an der Ladebühne ordnungsgemäß befestigt. Wenn die Herstellung der Sicherheitsmaßnahmen schriftlich bestätigt war, wurde die Dampfkolbenpumpe auf der BUNA (1) gestartet. Deren Leistung betrug etwa 1000 Tonnen in der Stunde.

Dieser Service hatte sich schnell bei anderen Tankerreedereien herumgesprochen und man nahm ihn gern in Anspruch. Unser Schiff hatte somit keine längeren Ruhepausen. Zu manchen Zeiten war das hart und machte uns arg zu schaffen. Aufgrund der hohen Temperaturen und des allgemeinen Klimas war ein Einsatz immer auf 100 Tage beschränkt. Vorher musste beim Hafentarz in Rostock jedes Mal der so genannte „Fao-Test“ absolviert werden. Im Mannschaftsbereich wurde teilweise doppelte Besatzung gefahren. Das war auch deshalb notwendig, weil bei Sandstürmen und praller Sonne auf den Manöverstationen immer ein Teil der Leute ausfiel.

Beim Festmachen am Jetty in Fao mussten je nach Gezeitensituation bis zu 18 Leinen vom Schiff ausgebracht und zusätzlich von Land vorn und achtern je ein „Shore wire“ (verzinkter 40er Draht) an Bord belegt werden. Das war Schwerstarbeit!

Trotz dieses Aufwandes kam es aufgrund des starken Gezeitenstromes immer wieder zum

Brechen von Leinen. Einmal, zum Glück nach Ladeende, brachen gleichzeitig alle Vorleinen, Querleinen und Achtersprings.

Während der Liegezeiten in Fao und auch während des Leichterbetriebes war die Maschine ständig auf „Stand by“ und ich versuchte einmal als Wachoffizier, das Schiff mit „Voll Voraus“ auf Position zu halten. Der I. Offizier kappte noch restliche Achterleinen und im Nu befanden wir uns am iranischen Ufer. Diese ganzen Dinge geschahen innerhalb kürzester Zeit und erst nach dem Auflaufen war Zeit, den an Bord befindlichen irakischen Lotsen zu wecken. Meine Frage nach seinem iranischen Einreisevisum fand dieser gar nicht spaßig! Beim nächsten Hochwasser ist es uns mit etwas Schlepperhilfe gelungen, ohne Schäden wieder frei zu kommen. Anderen Frachtern ist es schlechter ergangen. Die Reede war ständig mit bis zu 160 Frachtschiffen belegt. Einige brachten dort schon fast ein Jahr zu. Sie hatten Ladung für irakische und iranische Häfen an Bord und wahrscheinlich geizige Makler an Land. Ich erinnere mich eines schwedischen Zementfrachters, der nach sieben Monaten endlich einlaufen konnte. Nach einer Kollision mit einem iranischen Schlepper ging er im „Schatt“ auf Grund und konnte nicht binnen 24 Stunden das Fahrwasser räumen. Das Ergebnis war: Sprengung des Schiffes!

Bei den Leichteroperationen kam es oftmals auch zu haarsträubenden Situationen. Einmal lief unser Schiff voll abgeladen im Fahrwasser des „Schatt“ mit viel Verkehr und der Lotse war weg. Er hatte sich ohne auch nur einen Ton zu sagen zum Gebet in die Lotsenkammer begeben. Seiner Meinung nach hatten wir genug Erfahrung, um in diesem Fahrwasser allein klar zu kommen. Leider verstanden wir aber die ständigen Anrufe in arabischer Sprache nicht.

Oder ein anderes Beispiel. Nachdem uns der Kapitän eines griechischen Tankers die Herstellung der Sicherheitsvorkehrungen per UKW versichert hatte und wir voll beladen längsseits gingen, machte dieser Kapitän mit dicker, brennender Zigarre im Mund noch schnell eine Leerkontrolle seiner Tanks an den offen stehenden Tankdomen. Unser sofortiger Manöverabbruch stieß auf sein vollkommenes Unverständnis.

Wer den Vertrag über das vollständige Beladen des nagelneuen 270 000-Tonnen-Großtankers MELO oder des brasilianischen 300 000-Tonnen-Tankers DOCEMAR abgeschlossen hatte, blieb uns unbekannt. Wir konnten ja immer nur 12 000 Tonnen Öl abgeben. Nachdem wir längsseits lagen und wenigstens vorn und achtern je eine Leine senkrecht nach oben gebracht hatten, begann die DOCEMAR Ballastwasser zu lenzen und im Nu flogen uns die eigenen Leinen um die Ohren.

Das Längsseitsgehen hatte laut irakischen Anweisungen mit einem irakischen Lotsen und zwei Schleppern zu erfolgen. Sparsam wie wir waren, wurde eine Methode ausgedacht, allein längsseits zu gehen, und auch mehrmals glücklich praktiziert. Für diesen Vorgang hieß es, die im Leichtergebiet liegenden Schlepper von ihren Ankerplätzen zu vertreiben. Für sie waren das aber die besten Angelplätze von Zackenbarschen. Obwohl wir angeblich Platz für den Anlauf brauchten, wollten wir doch auch bloß einmal ein bisschen Frischfisch. Unser Vorgehen stieß auf wenig Gegenliebe, begründet mit Einnahmeverlusten für die Ölfirma, fanden wir uns letztlich auf den schlechten Angelplätzen wieder und die alten Vorschriften waren wieder in Kraft. Aus der Ferne durften wir nun wieder dem florierenden Fischhandel der Lotsen und Schlepperleute zuschauen.

Natürlich waren diese langen Reedeliegezeiten eine enorme Belastung für die Schiffsbesatzungen. Der Proviant und vor allem das Frischwasser wurden schnell knapp, viele Reedereien verringerten die Besatzungsstärke oder die Schiffe liefen nach Anmeldung noch andere Häfen an. Die täglichen, flehentlichen UKW-Anrufe nach dem „Waterboat Sam-

Sam" werde ich wohl nicht vergessen. Durch unser ständiges Einlaufen konnten wir uns immer mit Frischwasser vollbunkern, zum Vorteil der ebenso auf Reede liegenden Frachter unserer Reederei. Sie bekamen von uns Wasser und wir Schmackhaftes vom Grill. In Erinnerung geblieben ist mir dabei vor allem ein Grillfest auf MS ERNST SCHNELLER. Die BUNA (1) war eines der wenigen Schiffe, welches vor Anker liegend noch „Verdampfen“ konnte. Dadurch blieb unserer Reederei viel Geld erspart.

Für den „Fao-Einsatz“ durften keine weiblichen Besatzungsmitglieder an Bord. Trost spendeten uns nur die zwei auf den Boden des Schwimmbades gemalten Nixen. Dieser Pool wurde von den „SCHNELLER-Leuten“ ebenfalls regelmäßig und ausgiebig genutzt. Natürlich auch von den Stewardessen und mitreisenden Ehefrauen. Plötzlich war da gro-



Anlegen MS ERNST SCHNELLER an BUNA (1)



ßer Andrang unserer dienstfreien Besatzungsmitglieder.

Naturgemäß war das kulturelle Angebot bis auf die Bibliothek und Filmvorführungen nicht gerade üppig. Aber wer hatte bei diesen Temperaturen noch Lust auf schweißtreibende Aktivitäten. Trotz Klimaanlage herrschten Kammertemperaturen von bis zu 38 Grad Celsius, was wir als angenehm kühl empfanden. An die Temperaturen im Maschinenraum und vor den Kesseln durfte man gar nicht denken. Bücher und Filme, Ausrüstung und Proviant wurden zwischen unseren Tankern und Frachtern getauscht. Durch den Verleih von Filmen entstanden mit den sowjetischen Fischereifahrzeugen sehr gute gegenseitige Beziehungen. So kamen auch wir in den Genuss von vielen Spezialitäten der Weltmeere.

Ende 1974 musste wegen größerer Reparaturen mehrmals Kuwait angelaufen werden. Wir waren bis dahin das größte Schiff, welches jemals im Frachthafen festgemacht hatte. Es war eine tolle Zeit. Unser Schiff erregte viel Aufsehen. Selbst die Prinzessin von Kuwait gab sich samt Leibwachen die Ehre, bei einem kleinen Empfang zu erscheinen. Beim Eröffnungstanz mit ihr, geriet unser Kapitän als Nichttänzer gewaltig ins Schwitzen. Überschattet wurde allerdings diese Zeit durch einen unangenehmen Vorfall. Um das Verpflegungsgeld zu sparen, die Kombüse war dicht und wir waren Selbstversorger, ging ein großer Teil der Mannschaft an den Strand Muscheln sammeln. Ausgerechnet zu dieser Zeit kam eine Muschelart vor, die zu starken gesundheitlichen Beschwerden auch unter der einheimischen Bevölkerung führte, wie wir bei einem erbetenen Besuch von Vertretern des Gesundheitsministeriums erfuhren.

Natürlich landeten diese Muscheln auch im Kochtopf und dann im Magen unserer Sammler. Das Resultat war niederschmetternd. Die Leute wurden so schwach, dass sie sich nicht mehr erheben konnten und die Körpertemperatur stieg auf über 40 Grad. Man konnte einem Erkrankten förmlich zuschauen, wie er zum Skelett abmagerte, da der Körper über alle Öffnungen übel riechende Exkremente und Flüssigkeiten abgab. Die achteren Aufbauten wurden sofort unter Quarantäne gestellt und nur ich als II. Offizier hatte unter Einhaltung strengster Sicherheitsmaßnahmen die Kranken zu füttern und zu reinigen. Mir war manchmal wie dazu legen, denn eine Gasmaske konnte ich nicht tragen.

Nach dem erwähnten Besuch von Vertretern des Gesundheitsministeriums, die uns insofern beruhigten, dass diese krankhaften Auswirkungen nach ein paar Tagen von allein aufhören würden, und der Übergabe von Medikamenten erholten sich unsere Kranken tatsächlich rasch. Wichtig blieb die überreichliche Flüssigkeitszufuhr. Ich selbst hatte diese Epidemie überstanden ohne mich zu infizieren, aber durch den ständigen Einsatz an dieser „üblen Front“, war ich seelisch und körperlich total geschafft.

Die ersten Reparaturen waren erledigt und die BUNA (1) wurde in Fao dringend benötigt, um einigen Tankern ihren „Durst“ zu stillen. Inzwischen schrieben wir fast Mitte Dezember und meine neuerliche Einsatzzeit war um. Groß war die Freude, als die Ablösung angekündigt war und auch wirklich kam. Bis zum Rückflug blieb unsere kleine Truppe wie üblich in Basra und Bagdad. An Bord war es kaum möglich, Valuta auszugeben. Deshalb hatte jeder eine ansehnliche Summe Basarscheine sowie Verpflegungs- und Weihnachtsgeld. Und das kurz vor Weihnachten! Zu Hause wurde sofort beschlossen, nach Rostock in den Seemannsbasar zu fahren, um dort schöne Weihnachtseinkäufe zu tätigen. Wie immer hatten meine Frau und ich ein Zimmer im „Haus Sonne“ reserviert und auch gleich noch Karten für die „Sky-Bar“ im Hotel „Neptun“. Der Nachtzug von Karl-Marx-Stadt hat uns pünktlich nach Rostock gebracht, das Zimmer wurde bezogen und wir begaben uns anschließend nach unten ins Restaurant zum Frühstück. Endlich mal wieder frisches Fleisch und Eier. Heißhungrig habe ich den Hackepeter gegessen... und das war's dann! Die Epidemie in Kuwait hatte ich gut überstanden, aber zu Hause holte ich mir im Seemannshotel die Ruhr!

Doch zurück zur BUNA (1) in Fao. Ab Mitte 1975 häuften sich mit der Inbetriebnahme eines neu gebauten rein irakischen Terminals (Mena al Bakr) in unserer Nähe die längeren arbeitslosen Zeiten. Immerhin waren bis zu diesem Zeitpunkt 1,5 Millionen Tonnen Erdöl umgeschlagen worden und es hatte sich ein festes Besatzungskollektiv gebildet. Wir lagen viel vor Anker. Nun konnten sich die Stahldecks unseres Schiffes in der Sonne so richtig aufheizen. Ein Betreten mit den sogenannten „Jesuslatschen“ war absolut unmöglich.

Alle kamen durch die regelmäßigen Ablösungen gern wieder. Die Interflug-Stewardessen hatten uns gern, packten uns sogar noch kleine Lunchpakete für unsere Fahrt bzw. den Inlandflug nach Basra. Dann ging es wie zu jeder Ablösung, besonders aber während der



Regenzeit, mit ausreichendem Wasservorrat versehen in speziellen „Modderdrivern“ auf die ansonsten gesperrte Wüstenpiste in abenteuerlicher Fahrt nach Fao. Bei Pannen am Auto kam es vor, dass man stundenlang im Schatten unter dem Auto liegen musste, bis ein Truck der Oilcompany vorbei kam. Deshalb auch der reichliche Wasservorrat. Froh das Schiff erreicht zu haben, gab es vorerst kein Ausruhen. Der Besatzungsaustausch geschah während des Beladens im fliegenden Wechsel. Eingeteilt war eine 6-6 Wache. Dazu kam noch das laufende An- und Ablegen in Fao und beim Leichtern. Man gewöhnte sich schnell wieder daran, dass das Bier vor dem Genuss erst durch ein sauberes Tuch zu filtern war, weil es flockte, und dass der Feuerball am Himmel keine Nachlässigkeiten in Bezug auf Kopf- und Körperbedeckung duldete.

Im Januar 1976 wurde die BUNA (1) nach Rostock zurückgeholt. Es gab zwar verschiedene Gerüchte und Mutmaßungen über die weitere Verwendung des Tankers, aber zunächst keine Informationen über eine geplante Außerdienststellung. Sie erfolgte am 19. Februar 1976. Die BUNA (1) wurde an Eckard und Co. KG Hamburg zum Abbruch verkauft, der am 19. April 1976 bei Recuperaciones Submarinas in Santander/Spanien begann. Ich wurde vor der Überfahrt des Schiffes nach Rostock abgelöst und durfte dann im Ölhafen Rostock die Abrüstung des betagten Tankers mit durchführen. Leider löste sich nun auch das Besatzungskollektiv auf und einige von ihnen fanden 1976 beim Untergang des Motor-tankers BÖHLEN ihren frühen Seemannstod. Außer den späteren offiziellen Auszeichnungen hatte das Maschinenpersonal in viel Kleinarbeit eine begrenzte Anzahl schön gearbeiteter Erinnerungsmedaillen geschaffen, wovon auch ich eine erhielt. Sie ist mir lieber und teurer als die staatlichen Ehrungen, erinnert sie doch durch ihre Ausführung direkt an Fao.



Bei meinem nächsten Besuch im „Haus Sonne“ wurde ich schon an der Rezeption mit den Worten empfangen: „Herr Müüüünzner, wissen sie eigentlich, was damals wegen des verdorbenen Hackepeter hier los war?“ Ehrlich, ich wollte es nicht wissen und es war mir auch egal. Es hatte ja nicht einmal zu einer Entschuldigung wegen meines geplatzten Urlaubes und der Schmerzen gereicht.



Gratulation zum „Tag der Seeverkehrswirtschaft“

Tanken auf Chinesisch

Die Dieselmotorkraftstoffbunker der LEIPZIG (1) fassten rund 1600 Tonnen, welche die Tragfähigkeit des Schiffes natürlich entsprechend einschränkten. Diese Menge reichte jedoch aus, um nahezu einmal die Erde zu umrunden. Unter der damaligen und erst recht späteren Devisenknappheit leidend, musste vor jeder Reise überlegt werden, wieviel Diesel von zu Hause mitzunehmen ist und wieviel im Ausland gebunkert wird.

Für eine Ostasienreise wurde etwa nur die Hälfte mitgenommen, die bis zu dortigen Häfen reichte. Für die Rückreise benötigte man demnach wieder rund 800 Tonnen. Diese Menge entspricht vergleichsweise dem Fassungsvermögen eines Eisenbahnzuges mit 40 Kesselwagen zu je 20 Tonnen.

Am letzten Tag einer Liegezeit im Hafen von Qingdao (Tsingtau) in China war ich diensthabender Ingenieur unseres Schiffes und es gehörte zu meinen Obliegenheiten, diese Menge Dieselmotorkraftstoff vom Hafenbetrieb der *China Ocean Shipping Agency*, die zugleich unsere Maklerei im Fernen Osten war, zu übernehmen. Gegen sechs Uhr morgens des nächsten Tages war durch Kapitän Leistner „seeklar“ zum Antritt der zweimonatigen Heimreise angeordnet worden.

Am frühen Nachmittag meldete mir die Oberdeckwache, dass die Chinesen nunmehr bereit seien, mit dem Bunkern zu beginnen. Nachdem ich meine Wache habenden Maschinisten verständigt hatte, begab ich mich an Deck, konnte aber kein Tankschiff ausmachen, das normalerweise bei uns längsseits festgemacht haben müsste. Ein Missverständnis? Nein! Man deutete auf die Pier und dort parkte zu meiner größten Verwunderung einsam und verloren ein kleines Tanklastauto mit vielleicht zweieinhalb Tonnen Fassungsvermögen.



Daneben standen hilflos zwei Chinesen, einen dünnen Schlauch mit der Zapfpistole in der Hand haltend und nach oben auf die hohe Bordwand der LEIPZIG (1) blickend. Das war ein solch komisches Bild, dass wir laut auflachten und uns sicher waren, irgendein Büroadministrator hätte die Sache mit dem Bebunkern unseres Schiffes falsch verstanden.

Also ran ans Telefon, den zuständigen Mann ausfindig gemacht und gefragt, ob man mit uns einen Scherz vorhabe. Der erklärte dann mit tausend Worten, dass er um eine akzeptable Lösung des Problems bemüht sein werde. Ich ließ verlauten, dass wir uns keineswegs mit dem bei den Chinesen so beliebten Slogan „*May be tomorrow morning*“ (was übertragen soviel bedeutet, dass schon irgendwann dem Wunsche entsprochen wird) zufrieden geben würden.

Der Nachmittag war fortgeschritten, als es erneut hieß, der Treibstoff werde geliefert. Diesmal stand neben dem kleinen Tankauto eines mit größerem Tank und dazu mit vier Chinesen, zwei Schläuche in der Hand haltend. Mit meiner Ruhe war es vorbei und ich bekam das erste Mal Angst und Bedenken, den Sprit rechtzeitig in die Bunker zu bekommen.

Es half nichts, die Prozedur begann von neuem und nur mühsam gelang es mir, dem bekannten *Chinaman* die Situation deutlich zu machen. Der sah immerhin ein, dass er Tage und Nächte ununterbrochen seine Tanklaster fahren lassen müsste, um die vereinbarte Menge ins Schiff zu bekommen. Er erklärte mir, in Kürze einen Tanker vorbeischicken zu wollen. Es blieben noch zwölf Stunden bis zum Auslaufen!

Tatsächlich, gegen acht Uhr abends machte eine Tankschute fest. Ich begab mich über die Jakobsleiter hinunter auf das Deck und wurde vom Schiffsführer empfangen, der zu meinem Schreck nur chinesisch sprach und den ich nicht mit einem Wort verstand. Die Ladepapiere (der „Lieferschein“) waren ebenfalls nur in Chinesisch ausgestellt und ich sollte unterschreiben. Denn ohne Unterschrift spielt sich nichts ab. Da auf dem Papier keine einzige arabische Ziffer, geschweige denn eine Mengenangabe zu entdecken war, fühlte ich mich in arger Bedrängnis.

Meine Ratlosigkeit führte dazu, dass ein langer Peilstab herausgeholt und mir ärgerlich der gemessene Stand unter die Nase gehalten wurde. Aber wie viel war das und welche Qualität hatte der Stoff?

Ich entschloss mich, das Risiko einzugehen und gab die Anordnung zum Pumpen. Die Schute fuhr zweimal und nach eigener Bunkerpeilung hatte alles seine Richtigkeit. Wir legten pünktlich ab. Allerdings träumte ich noch tagelang von festsitzenden Einspritzdüsen und anderen Unannehmlichkeiten, die schlechter Kraftstoff verursachen konnte.

Beruhigt war ich erst, als ich in meinem kleinen Chemielabor, das man mir in einer unbenutzten Toilette einzurichten gestattet hatte, feststellte, dass die wichtigsten Eigenschaften des Treibstoffs in Ordnung waren.

Drehzahl runter! Maschinenschaden!

Bekanntlich haben sich in der Flotte über lange Zeiträume hinweg durch Hörensagen ganz bestimmte Schadensereignisse im kollektiven Gedächtnis erhalten.

Klar, dass über viele Jahre die eine oder andere Einzelheit verloren ging oder in später Stunde beim *Fachsimpeln* anders, jedoch immer im Brustton innerer Überzeugung, den staunenden Hörern vorgetragen wurde.

Alle zum Schiffsmaschinenbetrieb gehörenden DSR-Seeleute wissen, dass an jedem Tag eine Fülle von bestimmten Routinearbeiten mit gleichbleibender Sorgfalt zu erledigen war. Das geschah unabhängig davon, welche Betriebsform – ob Hafen-, See-, oder Reede-betrieb – vorlagen. Höchste Aufmerksamkeit, Sorgfalt und Konzentration erforderte immer die Revierfahrt.

Für die Maschinenbesatzung bedeutete das, alle in Betrieb befindlichen Aggregate und Systeme sorgfältig zu beobachten und bei erkennbaren Unregelmäßigkeiten, nach Meldung an die Vorgesetzten, energisch und zielstrebig geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Sofern notwendig, mussten rasch in Reserve oder in Stand-by-Schaltung befindliche Maschinen, wie Reserve-, Schmieröl- und Kühlwasserpumpen, zugeschaltet werden. Damit die in Reserve befindlichen Aggregate, wie beispielsweise Not- und Feuerlöschdiesel, sowie die Rettungsbootmotoren ständig einsatzfähig waren, wurden diese in genau festgelegten Zeitintervallen einem Probelauf unterzogen.

Das manchmal (weil nicht sinnvoll vorbereitet) leicht bspöttelte Anti-Havarie-Training sollte auf folgerichtiges Handeln beim Auftauchen von hoffentlich nicht eintretenden, außergewöhnlichen Ereignissen ausgerichtet sein.

Es darf auch bei sich langsam verklärendem Blick auf den DSR-Bordbetrieb nicht unter den Tisch gekehrt werden, dass es auf einigen Schiffen durch Sorglosigkeit, laschen Dienstbetrieb und auch Fehlhandlungen dazu kam, dass oft kleinere, manchmal aber auch schwerwiegende technische Defekte eintraten. In den meisten Fällen gelang es aber, ohne größeres Aufhebens und ohne Benachrichtigung von DSR-Land-Dienststellen durch Eigenleistungen an Bord den Schiffsmaschinenbetrieb aufrecht zu erhalten.

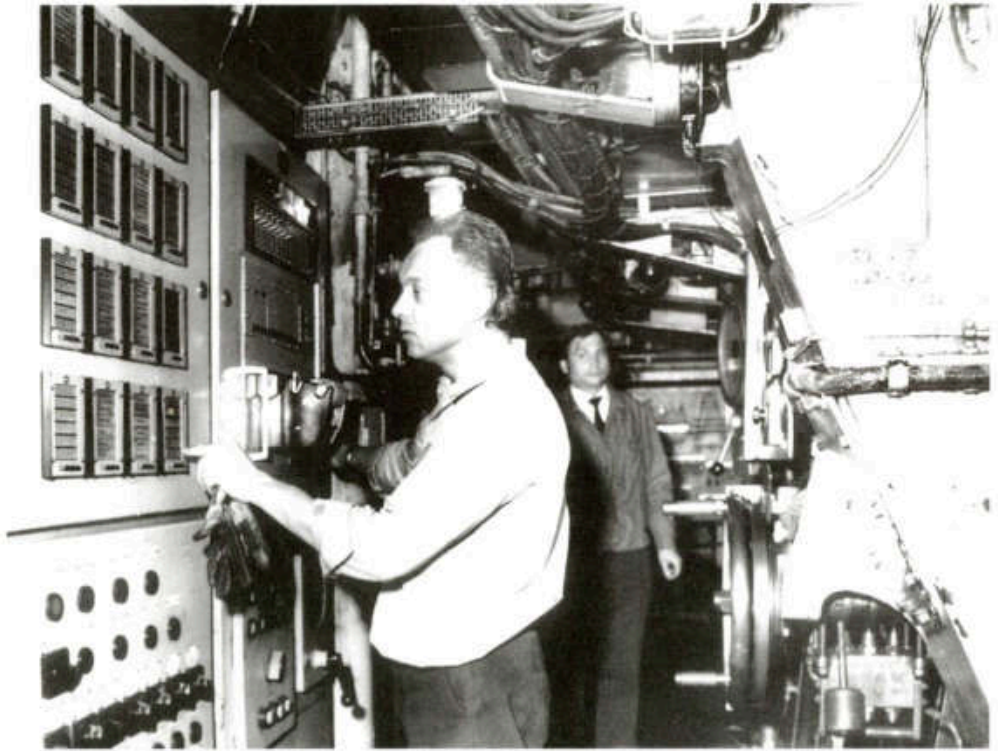
Aus Sicht des Autors überwogen aber notwendige Bord- und Fremdreparaturen, die ihre eigentliche Ursache in technischem Verschleiß oder mangelhafter Materialqualität und Materialverarbeitung hatten. Alle Berufskollegen, die auf neu in Dienst gestellten Gebrauchttonnage-Schiffen gemustert waren, können hierzu sicherlich umfangreiche Beispiele nennen.

Aber auch auf den von DDR-Werften und oft unter Zeitdruck übernommenen Neubauschiffen erlebte man besonders auf den ersten Reisen manch böse Überraschung, wenn etwas nicht mehr so wollte, wie es eigentlich sollte.

Reserveschaltungen und das in der Seefahrt übliche System der Doppelaggregate sorgten, gepaart mit handwerklichem Können und anlagenspezifischer Berufserfahrung, in den meisten Fällen dafür, dass bei technischen Defekten der Seebetrieb oder die nicht minder brisante Revierfahrt unbehindert fortgeführt werden konnte. Gab es aber besondere Schäden an wichtigen Bauteilen der Hauptantriebsanlage, dann war – wie man so schön sagt – *das Bein dick*.

Als Beispiel sollen die Brennstoffdruckleitungen, Einspritzpumpen und Einspritzventile oder die Grund- und Pleuellager genannt sein. Unverzüglich hatte der technische Wachleiter die Brücke, also den Wachoffizier und danach den Chieff, zu unterrichten.

Meist blieb zur Vermeidung von gravierenden Folgeschäden nur noch eine Möglichkeit, nämlich die Drehzahl der Hauptmaschine zu reduzieren oder diese ganz zu stoppen.



1. TO und Chief auf MS ESPENHAIN

Auf offener See und bei guten Seebedingungen war die Schadenseingrenzung oder deren Behebung für eine routinierte Maschinenbesatzung bei Vorhandensein entsprechender Ersatzteile meistens eine *leichte Übung*. Problematischer wurde die Situation bei schwerer See, bei Gefahr des Zutreibens auf *Klamotten*, dem Küstenstrand oder während der Revierfahrt.

Folgende Beispiele aus eigenem Erleben sollen diese Aussage untermauern.

Das Massengutschiff GRÖDITZ unter Führung von Kapitän Bernd Eschler befand sich Anfang Juni 1977 auf der Reise zum Erzumschlagshafen Palua, Orinocco-River/Venezuela, etwa mitten auf dem Atlantik.

Die wachhabende Maschinengang stellte einen anormalen Verlust des Umlauföls des Hauptmotors Typ 8 DKRN/160-2, Brjansk, Lizenz Burmeister & Wain, fest. Erste Überprüfungen bei reduzierter Drehzahl zeigten, dass die zu- und ablaufenden Rohrleitungen unbeschädigt waren. Die Schmierölpumpen arbeiteten normal.

Nach dem Stoppen begann bei stark schwankendem Schiff eine nicht einfache innere und äußere Untersuchung der Motorwanne. Genau auf dem Boden einer Station konnte nach intensiver Suche ein rund 30 Zentimeter langer Riss gefunden werden. Sorgfältig und daher zeitaufwändig wurden Rissanfang und Rissende zum Abbohren gesucht. Das Anbringen und vor allem Festziehen der durch den sehr wendigen Storekeeper Hubert Jeditzki gefertigten Doppellaschung verlangte nicht nur handwerkliches Geschick, sondern auch eine hohe Einsatzbereitschaft unter sehr engen und vor allem schmutzigen Bedingungen. Als vorbildlich ist dem Autor das Engagement des Ressortleiters, des I. Technischen Offiziers

Herrn Newrzella, in Erinnerung geblieben. Nach Reparaturende war festzustellen, dass der Umlaufölverlust nur noch gering war. Mit dem vorhandenen Reserveöl gelang es, die Rundreise zu beenden. Im Heimathafen Rostock wurde von Spezialisten der Riss ausgeschliffen und danach unter Einhaltung komplizierter Brandschutzbestimmungen verschweißt.

Auf dem Bulker WEIMAR war auf der Reise nach Parana-gua/Brasilien im Juni 1978 wieder eine der vorgeschriebenen Antihavarieübungen vorzubereiten. Ermüdende Selbstverständlichkeiten sollten nicht nochmals trainiert werden. Die Gruppe der Technischen Schiffsoffiziere spielte gedanklich durch, welche außergewöhnlichen technischen Defekte eintreten könnten und wie diesen zu begegnen wäre. Dabei herrschte



Auslassventilwechsel am Hauptmotor des MS GRÖDITZ

auch bei den länger an Bord gemusterten Schiffstechnikern Ratlosigkeit hinsichtlich der Frage, was bei einer Blockierung des Verstellpropellers auf „Zurück“ bei Revierfahrt folgerichtig und vor allem sehr zügig getan werden müsse, um die Manövrierfähigkeit des Hauptmotors vom Typ MAN 8 KZ 120/E, Lizenz DMR, gewährleisten zu können.

Einzufügen ist, dass diese im VEB Mathias-Thesen-Werft Wismar im Auftrage der DSR gebauten Massengutschiffe mit einer so genannten Kombinatorsteuerung ausgerüstet waren. Trotzdem, für ein Schiff mit Verstellpropeller selten üblich, konnte diese installierte Hauptmaschine noch im Rechts- und Linkslauf betrieben werden. Vom Bedienpult auf der Brücke waren der nautische Wachoffizier oder der Kapitän in der Lage, die Drehzahl des Hauptmotors und die günstigste Steigung des Verstellpropellers direkt einzuregulieren.

Um die erkannten Wissenslücken zu schließen, wurden die an Bord vorhandenen Bedienungsanleitungen gründlich studiert. Mühsam und aufwändig fand man heraus, dass in einer bestimmten Reihenfolge verschiedene Handlungen notwendig waren, um in einer derart brenzigen Situation den Propeller manuell auf „Vorwärts“ zu bringen. Wie meist üblich, wurde das beschriebene Spezialwerkzeug zunächst nicht gefunden und war dann auch erst nach bestimmten Nacharbeiten zu gebrauchen. Nach Absprache mit dem Kapitän wurden, zuerst theoretisch und dann praktisch, mit der gesamten Maschinenbesatzung ein derartiger Störfall angenommen und die in den Anleitungen gegebenen Arbeitsschritte geübt. Es zeigte sich, dass erst nach mehreren Anläufen und vor allem in einer ganz genau einzuhaltenden Abfolge das gewünschte Ergebnis zu erzielen war.

Dieses sehr praxisnahe Training für einen möglichen Ernstfall wurde von allen Seeleuten, besonders aber von den nautischen und technischen Offizieren, als sinnvoll angesehen. Nun ist bekannt, dass besonders im Bordbetrieb *de Düwel* nicht *slöpt*. Und es kam, wie es kommen musste!

Zulaufend auf den Ladehafen in der Bay von Paranagua, war ein Rückwärtsmanöver erforderlich.

Ein darauf gewünschtes Umstellen des Propellers auf „Voraus“ gelang nicht. Vermutlich lag es an einem Defekt in der Elektronik der Kombinatorsteuerung. Sofort waren Chief und E-Ingenieur zur Stelle, um die Störung zu beseitigen. Das gelang jedoch nicht sofort. Unverzüglich wurde der Kapitän vom Sachverhalt informiert.

Die rechts drehende Hauptmaschine hatte einen auf „links“, also auf rückwärts, blockierten Verstellpropeller! Für ein Umschiffen wurde mindestens ein Stoppen des Hauptmotors von etwa fünf Minuten benötigt. Das lehnte der Kapitän wegen der enormen Strömung im Fahrwasser ab. Auch ein sofortiges Ankern hätte zu erheblichen Komplikationen geführt. Was war in dieser brenzigen Situation zu tun?

Der Chief erinnerte sich an seinen Fachschulunterricht im Fach Strömungsmaschinen und bat den Kapitän, alles zu tun, damit der auf der Brücke befindliche Lotse nicht auf den Schiffsumdrehungszähler (SUZ) schauen möge. Kapitän Wetzig legte im Vertrauen auf das Können seines Chief seine Mütze auf das Anzeigeblatt. Dann wurde die Verblockung zwischen Maschinenfahrstand und Maschinentelegraf/Brücke gelöst, da weder Kapitän noch Wachoffizier dem Vorschlag des Chief folgen wollten, bei notwendiger Fahrstufe „Voraus“ den Telegraf auf „Zurück“ zu legen.

Der Sinn, mit einem Rückwärtspropeller und linksdrehender Maschine vorwärts zu fahren, konnte in der Hektik zur Brücke nicht vermittelt werden. Kurzerhand wurde durch den Chief eigenmächtig die Maschine gestoppt, auf „Rückwärts“ umgesteuert und sofort wieder angelassen. Ein mit Eilschritt an Deck geschickter Maschinen-Assi sollte schauen und berichten, wo sich das Schiff befand und welche Fahrtrichtung zu erkennen war.

Offensichtlich stimmten die Überlegungen, denn das Schiff nahm flussauf langsam Fahrt auf. Nun blieb nur noch die Angst, dass der Lotse etwas merken und die Fahrt wegen Bedenkens an eine Ankermöglichkeit abbrechen könnte. Zudem bestanden Befürchtungen, wie lange das für längere Rückwärtsfahrt nicht dimensionierte Drucklager die Belastung ohne Schäden aushalten würde.

Es erfolgte unverzüglich eine persönliche Beratung zwischen Kapitän und Chief auf der Brücke, ohne dass der Lotse zuhören konnte. Problematisch war, dass immer noch keine geeignete Ankerstelle in der Nähe war und die Fahrt bis zur Pier noch etwa anderthalb Stunden dauern würde. Um schnell wieder direkt und damit konventionell die Manöver vom Maschinenfahrstand ausführen zu können, mussten während der Revierfahrt die Maschine gestoppt und Propeller und Hauptmotor umgeschifft werden.

Der Kapitän suchte für diese Maßnahme eine Stelle aus, wo die Fahrrinne relativ breit war und nahezu geradlinig verlief. Der Chief, wieder im Maschinenraum, erhöhte nach Erhalt eines direkten Hinweises von der Brücke die Drehzahl des Hauptmotors beachtlich und gab damit dem Schiff die notwendige Geschwindigkeit zur Sicherung der Steuerfähigkeit.

Wie im Antihavarietraining geübt, wurde unter hoher Disziplin und Einsatzbereitschaft der Beteiligten zuerst der Verstellpropeller mittels Handhydraulik auf „Voraus“ und danach die Hauptmaschine auf „Vorwärts“ umgesteuert. Es klappte wie am Schnürchen! Alle waren über das Gelingen sichtlich froh und erleichtert. Jetzt konnte die Weiterfahrt nach etwa vier Minuten Unterbrechung bis zum Festmachen ungestört mit einem auf „rechts“ blockierten Verstellpropeller und einer rechtsdrehenden Hauptantriebsanlage fortgesetzt werden.

Nach problemlos verlaufendem Anlegemanöver luden der Kapitän und der Chief alle Mann

der Brücken- und der Maschinenwache zum Lenzen von zwei Kästen Bier an frischer Luft ein.

Noch einmal wurde das Wagnis der beiden leitenden Schiffsoffiziere eingehend besprochen. Ende gut, alles gut. Durch das Team der Elektriker und Elektroniker wurde der eigentliche Fehler in der Kombinatorsteuerung lokalisiert und beseitigt.

Nun konnte im kleinen, aber leistungsstarken Hafen Paranagua eine Ladung Sojabohnen für St. Nazaire/Frankreich übernommen werden. Auf die Ausfertigung eines nur unnützen Wirbel erzeugenden Havarie-Schadensberichtes wurde bewusst verzichtet. Eine mündliche Berichterstattung nach Reiseende vor der Inspektion erbrachte weder Lob noch Tadel. Oft als *Läuschen* und *Seemannsgarn* abgestempelt, wurde die Erinnerung an dieses wahrhaftig eingetretene Ereignis in verschiedenen Fassungen in der DSR-Flotte, besonders aber im Flottenbereich Spezialschiffahrt, auf technischen Dienstberatungen, aber auch abends gern bei Bier und Köhm wachgehalten. Noch heute freuen sich Kapitän Rolf Wetzig und der Autor, dass sie durch Ruhe und Umsicht, fachliches Können sowie gegenseitiges Vertrauen diesen außergewöhnlichen technischen Ausfall souverän beherrschen konnten. Nicht unwesentlich hat dazu das sinnvoll ausgesuchte Antihavarie-Training beigetragen.

In diesem Beitrag soll aber auch an solche technischen Ausfälle erinnert werden, die besonders publizistisch verwertet worden sind. Der nicht selten staunenden Öffentlichkeit wurde – fachlich oft nicht ganz exakt – gezeigt, zu welchen außergewöhnlichen Leistungen die DSR-Schiffstechniker in besonders kritischen Situationen fähig waren. Bis heute wird in gemütlichen Runden und am Stammtisch des Vereines der Schiffsingenieure zu Rostock die Erinnerung an viele brisante Ereignisse wachgehalten. Hierzu gehört auch das Anbohren und anschließende Durchtrennen einer Kolbenstange mit DDR-handelsüblichen Metallsäge-Blättern bei der Station II der Hauptmaschine Typ 562 WF 4.0., B & W, Herstellungsjahr 1932, des MS THEODOR KÖRNER.

Das im Jahre 1938 auf der Werft von Cockeril/Belgien gebaute und im April 1958 von der DSR übernommene Lehr- und Ausbildungsschiff befand sich am 11. März 1961 mit einer in Cherson übernommenen Ladung Mais im Schwarzen Meer, etwa in der Höhe von Odessa. Als Löschhafen war Szczecin vorgesehen.

Kapitän war Kurt Schütt, Leitender Ingenieur der viele Generationen von Schiffsingenieuren prägende, damals sehr bekannte Ernst Galatzky. Als Wachingenieure fungierten Edmund Schmidt, Siegfried Erfurt und Joachim Voetz.

Schiffsingenieur Horst Elfert, der zu damaliger Zeit als IV. Ingenieur zusammen mit dem I. Ingenieur Wache hatte, kann sich noch heute gut daran erinnern, dass plötzlich gegen 18.21 Uhr im Bereich der Gegenabtriebsseite des Hauptmotors ein harter Schlag zu hören war. Die wachhabende Maschinengang nahm im ersten Schreck an, dass das Schiff auf eine Mine gelaufen war.

Dieser Schlag war so heftig, dass der Notstopp ausgelöst wurde. Teile des zerstörten Abgaschiebers der Station II flogen umher. Aus zerstörten Rohrleitungen spritzten Wasser und Öl. Glück im Unglück war, dass bei Schadenseintritt die Assi's im Wellentunnel beschäftigt waren und durch die umherfliegenden Maschinenteile nicht die in der Nähe befindlichen Tagestanks (Inhalt je 6000 Liter Dieselmotorkraftstoff) beschädigt wurden.

Nach kurzer Abkühlzeit des Motors wurde eine Triebwerkskontrolle durchgeführt. Schnell erkannte man, dass unterhalb des Kreuzkopfes der Station Nr. II (englische Zählweise) die Mutter der Kolbenstange abgerissen war. Als sich alle Bemühungen zum Ziehen beziehungsweise Herauspressen des defekten Kolbens als erfolglos erwiesen, stand fest, dass sich die Kolbenstange im Kreuz *bombenfest* verstaucht hatte. Sollte das Schiff aus eigener



Fracht- und Lehrschiff THEODOR KÖRNER

Kraft wieder in Fahrt kommen, musste unbedingt das komplette Triebwerk der Station demontiert werden!

Nach eingehender technischer Beratung traf Chief Galatzky im Einvernehmen mit dem Kapitän die Entscheidung, dass die Kolbenstange kurz oberhalb des Kreuzkopfes zuerst durch möglichst tiefes Anbohren, dann durch Sägen zu durchtrennen ist. Rund um die Uhr

wurde nun die etwa 120 Millimeter starke, innen wegen der Kolbenkühlöl-Leitungen hohlgebohrte Kolbenstange mit Hilfe DDR-üblicher Metallbohrer angebohrt, dann mit Handsägeblättern in elfstündiger Knochenarbeit im engen und rutschigen Triebwerk *durchgefiedelt*. Unterstützung gab es, wie im DSR-Bordalltag allgemein üblich, durch die Decksgang und die Matrosenlehrlinge. Abgelöst wurden die mit hoher Einsatzbereitschaft rackernden Besatzungsangehörigen aller fünf Minuten, so kann sich Horst Elfert noch heute gut erinnern. Beim Kampf des dänischen Maschinenbaustahls gegen den DDR-Werkzeugstahl kam es bei Letzterem zu einem enormen Verschleiß.

In unmittelbarer Nähe befindliche DSR-Schiffe übergaben alle zu entbehrende, auf der THEODOR KÖRNER aber dringend benötigten Metallbohrer und Sägeblätter. Nach dem erfolgreichen Durchtrennen der Kolbenstange wurde das gesamte Triebwerk demontiert und bestimmte Steuerungsorgane und Kühlsysteme an dieser Station dichtgesetzt. Etwa 72 Stunden später konnte nach Erledigung vieler erforderlicher Arbeiten die Hauptantriebsanlage wieder seeklar gemeldet werden. Da doppelwirkend, fielen bekanntlich mit dem Defekt gleich zwei Arbeitszylinder aus. Somit konnte nur mit reduzierter Leistung bei einer Drehzahl von rund 75 Umdrehungen pro Minute, also „humpelnd“, die Weiterfahrt fortgesetzt werden.

Das Schiff wurde nach Constanza beordert, wo ein Vertreter der Firma B&W zur Schadensbegutachtung aufstieg. Dieser ließ durchblicken, dass es bei den bisher ausgelieferten baugleichen Schiffsmotoren ähnliche Vorkommnisse gegeben hätte. Der Sachverhalt hat sicherlich entscheidend dazu beigetragen, dass nach Löschen in Szczecin und folgendem Einlaufen in Rostock die *Herren von Pulver und Blei*, die Inspektoren von Seekammer, Versicherung und der DSR, trotz emsigen Suchens kein Verschulden der technischen Besatzung feststellen konnten.

Horst Elfert erhielt, da alle anderen Wachingenieure zur Urlaubsabteilung abgelöst wurden, in der Warnow-Werft in Warnemünde den Auftrag, mit Unterstützung von DMR-Fachleuten alle anderen Stationen auszubauen und in die Laderäume einzulagern. Die zweiteilige Kurbelwelle wurde getrennt und nach Kopenhagen transportiert, weil Messungen ergaben, dass sich der geschrumpfte Kurbelzapfen der Station II um rund 40 mm, der der Station I um rund 20 mm durch den Schlag verdreht hatten. Der komplette Wiederaufbau des Hauptmotors wurde einige Zeit später in Kopenhagen durch dänische Spezialisten vorgenommen.

Nach Recherchen des Autors erfolgte keine Seekammerverhandlung. Das lässt die Vermutung zu, dass über finanzielle Schäden, besonders im Bereich der *harten Währung*, beiderseitig zufrieden stellende Übereinkünfte erzielt worden waren.

Eine filmische Umsetzung dieses nicht alltäglichen Maschinenschadens erfolgte in der damals und auch heute noch durch zahlreiche Wiederholungen besonders im Osten Deutschlands bekannten Fernsehserie „Zur See“. Damit wurden sehr anschaulich einem breiten Publikum das sonst recht wenig bekannte Aufgabengebiet, die hohe Verantwortung sowie das fachliche Können einer technischen Besatzung eines Hochsee-Handelsschiffes vorgestellt.

Die Resonanz bei den nicht seefahrtserfahrenen Fernsehzuschauern reichte von Ungläubigkeit bis zu staunender Anerkennung. Besonders durch diese Fernsehserie erhielt die DSR nicht zu unterschätzende Hilfestellung bei der Werbung des maschinentechnischen Nachwuchses, vor allem aus den südlichen DDR-Bezirken. Sehr glaubhaft und überzeugend wurde die Rolle des Chieff durch den Schauspieler Günter Naumann dargestellt.

Völlig anders dagegen die Figur des Leitenden Ingenieurs in der bundesdeutschen fünfteiligen Fernsehserie „Der Kapitän“. Ständig, auch in den Tropen, in schmierigem Lederzeug und meistens an- oder betrunken auftretend, zeigte er sich wenig als Fachmann, sondern ständig als überall herumrögelnder Fiesling. Die Darstellung eines derartigen Chieffs for-

derte den Protest der Vereinigung Deutscher Schiffs-Ingenieure (VDSI), dem auch der Rostocker Schiffsingenieurverein angeschlossen ist, heraus.

Zunehmend in Vergessenheit gerät auch folgender außergewöhnlicher Maschinenschaden: Der DSR- Massengutfrachter LÜBBENAU vom Typ IX hatte in Guinea Bauxit geladen und befand sich auf Heimreise. Eine am 13. Februar 1964 kurzzeitig eingetretene Störung im Schmierölkreislauf des Hauptmotors 7 KZ 70/120 , MAN, Lizenz DMR, veranlasste den in der gesamten DSR hoch angesehenen Chief Alfons Behrend dazu, unverzüglich die Hauptmaschine zu stoppen.



MS LÜBBENAU in Szczecin

Wie in solchen Situationen üblich, war nach einer kurzen Zeit des Abkühlens die allseits beliebte Triebwerkskontrolle angesagt. Die gesamte Kurbelwanne wurde nach Lagermetallabrieb abgesucht. Gleichzeitig wurde das Triebwerk kontrolliert. Bis auf Station 2 wurden Späne gefunden, die offensichtlich von den Gleitschuhen herrührten. Das Lagermetall hatte sowohl an den Vorwärts- als auch an den Rückwärtsgleitflächen geschoben.

Der Chief gab Anweisung, dass durch die Maschinenbesatzung rund um die Uhr sämtliche Gleitschuhe (außer Station 2) aufzunehmen und nachzuschaben sind. Dazu wurde das Grundlager 4 aufgenommen. Auch hier war ein Nacharbeiten des Lagermetalls dringend erforderlich. Nach Montage aller Maschinenteile, den notwendigen Druckproben mit Kühlwasser und Schmieröl konnte am 20. Februar 1964 mit langsam steigender Hauptmotoren-Drehzahl die Reise ohne weitere Probleme fortgesetzt werden.

Nur zur Vollständigkeit sei angemerkt, dass im Heimathafen Rostock von der Maschinenbesatzung die restlichen acht Grund- sowie von Fachkräften des DMR alle sieben Kurbelager aufgenommen, nachgearbeitet und abschließend montiert worden sind. In seinem Reisebericht vom 16. März 1964 weist Chief Behrend eindringlich auf die Belieferung der DSR-Flotte mit funktionstüchtigem Spezialwerkzeug hin. Wäre dieses durch Eigeninitiative der Mannschaft beschaffte Werkzeug nicht an Bord vorhanden gewesen, hätte das Schiff etwa 180 Seemeilen bis Dakar mit erheblichen Kosten abgeschleppt werden müssen.

Es kann nicht Gegenstand dieses Buches sein, sämtliche außergewöhnlichen nautischen, funk- und maschinentechnischen Havarien und Schäden, die in der DSR-Betriebsgeschichte eintraten, aufzuarbeiten und damit der Nachwelt zu erhalten.

Nur an Hand von wenigen Beispielen soll verdeutlicht werden, dass sich die wendigen und fachlich solide ausgebildeten *ostdeutschen* Schiffsoffiziere in oft äußerst komplizierten Situationen einfallsreich zu helfen wussten.



Vorbereitung zur Demontage eines Zylinderdeckels

Vorraussetzung zur Wiederherstellung eines sicheren Schiffsbetriebes war immer eine hohe Borddisziplin, eine energische Führungs- und Leitungstätigkeit der zum jeweiligen Zeitpunkt gemusterten Kapitäne, Chiefs und Wachingenieure sowie der gemeinsame Wille aller anderen Schiffsoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften zur baldigen Störungsbeseitigung. Unbestritten ist aber auch, dass durch viele der planmäßig durchgeführten Überholungs- und Wartungsarbeiten, wie zum Beispiel dem laufenden Kolbenziehen auf den Typ-IV-Schiffen, nicht nur das handwerkliche Können, sondern auch die technologisch günstigste Arbeitsfolge geübt und damit auch für die Anwendung in einem Notfall gefestigt wurde.

Wie dargestellt, waren ebenfalls sinnvoll durchdachte Antihavarieübungen dazu geeignet, Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen einsatzfähig zu halten und Handlungsabläufe zum Begegnen störender Ereignisse zu simulieren. Über allen Bemühungen aber stand der in der DDR allgemein ausgeprägte seemannische **Berufsstolz**, der gebot, zuerst alle eigenen Möglichkeiten auszuschöpfen, bevor um Fremdhilfe nachgesucht wurde. Eine weitere besondere Triebkraft war zudem die verinnerlichte Erkenntnis aller DSR-Seeleute, besonders jedoch der leitenden Schiffsoffiziere, dass alle Eigenleistungen dazu beitrugen, die betrieblich für Auslandsreparaturen bereitstehenden Valutabeträge so effizient wie möglich einzusetzen.

Der Untergang des MS KÄTHE NIEDERKIRCHNER

Die KÄTHE NIEDERKIRCHNER, gebaut 1964 auf der Warnowwerft Warnemünde, war zur damaligen Zeit eines der neuesten Schiffe der DSR-Flotte. Während unserer Überfahrt von Rostock nach Kuba machten wir Zwischenstation in London. Dabei kamen wir auch an der verunglückten MAGDEBURG (1) vorbei. Dieser Anblick stimmte uns sehr nachdenklich. Ob das wohl der Anlass für unseren Kapitän war, auf der Weiterreise so viele Sicherheitsmanöver anzusetzen? Jeder an Bord musste seine Rolle auswendig kennen. Ich fand es übertrieben, war aber froh, dass wir, die mitreisenden Ehefrauen niemals in das zu Wasser gelassene Rettungsboot mussten.

Kurz vor der Rückreise nach Rostock wurde das einjährige Jubiläum des Schiffes gefeiert. Voll abgeladen mit Kubas größtem Reichtum, dem Zucker, verließen wir am 11. August 1965 den Hafen Matanzas/Kuba. An Bord waren auch die persönlichen Schätze eines italienischen Diplomaten. Es handelte sich dabei um in den letzten Jahren seiner Tätigkeit in verschiedenen amerikanischen Ländern gesammelte völkerkundliche Exponate. Schiffe der DSR befand er als zuverlässig und sicher und auch die Frachtkosten erschienen ihm günstig. Er bevorzugte jedoch für seine Heimreise das Flugzeug.

Es war am 23. August 1965 in aller Frühe. Gegen 5 Uhr hörte ich das Nebelhorn unseres Schiffes und kurz danach gab es ein fürchterlich lautes Krachen. Jetzt waren wir endgültig wach und flogen auch schon aus unseren Kojen. An Steuerbord war in Umrissen eine dunkle Felswand zu sehen. Im nächsten Moment legte sich das Schiff auf die Seite noch bevor es zum Stillstand kam. Etwas später richtete es sich wieder auf. Nun saßen wir endgültig fest. An Bord herrschte eine unheimliche Stille, keine Alarmsirene ertönte, kein Geschrei und keine Hektik waren zu vernehmen. Niemand ahnte, was wirklich geschehen war.



Koch und Schiffszimmermann auf der Insel Muckle Skerry

Später erfuhren wir dann die Sachlage. Die Steuerbordseite war in Höhe des Maschinenraumes aufgerissen, der Felsen ragte hinein und Seewasser drang ein.

Ein Läufer wurde von Kammer zu Kammer geschickt, um alle Besatzungsmitglieder zum Steuerbordrettungsboot zu beordern. Für den Ernstfall kannte jeder seine Aufgabe. Nach wenigen Minuten traf sich die Besatzung, notdürftig angekleidet, aber mit Rettungsweste versehen, am Rettungsboot.

Ein Maschinenassistent war in Panik geraten, ins Wasser gesprungen und trieb zwischen Schiff und Insel vorbei.

Vor uns lag die Insel Muckle Skerry im Pentland-Firth. Ihre dunklen Felswände ragten meterhoch aus den starken Stromschnellen. Wir saßen schweigsam im Rettungsboot. Jeder von uns musste das plötzlich Geschehene erst einmal begreifen. Mitgenommen hatte niemand etwas und wenn, so waren es belanglose Dinge. Mein Mann und ich hatten unseren Schlüsselbund mit dem Kammerschlüssel des Schiffes und unseren Wohnungsschlüssel. Andere hatten Wäscheklammern, Zigaretten und Feuerzeug, einen Beutel oder einen Kamm. Einer aber, der Koch, hatte seinen Fotoapparat gegriffen.



Die Besatzung hoffte, wieder auf das Schiff zurückkehren zu können, denn es lag ja aufrecht, als hätte es nur kurz zum Bootsmanöver angehalten. Nach der Bergung des im Wasser treibenden Maschinenassistenten holten wir die auf dem Schiff zurückgebliebenen vier Besatzungsmitglieder sowie den Hund und steuerten vollzählig den Anlegesteg der Insel an. Hier winkten uns die dort stationierten Leuchtturmwärter zu und wiesen uns an, die steinerne Treppe zum Plateau der Insel zu benutzen. Alle verließen geordnet das Rettungsboot. Oben angekommen, erblickten wir eine grüne Wiese mit einigen Schafen. Auf der ganzen weiten Fläche waren kein Baum, kein Strauch und kein Haus zu sehen.

Etliche Stunden später. Welch ein trauriger Anblick! Unsere schöne, stolze KÄTHE NIEDERKIRCHNER war auf eine Klippe aufgelaufen, legte sich auf die Backbordseite und nur der Bug und das Deckshaus ragten aus dem Wasser. Es sank auf der Position 55 Grad 41,55 N,



002 Grad 55,8 W. Alle waren gerettet und gesund davongekommen. Nun überließen wir uns dem weiteren Schicksal. Niemand hätte vermutet, drei Tage vor Rostock auf einem Eiland in den Gewässern nördlich von Schottland zwischen Atlantik und Nordsee zu landen. Besonders schlimm fand ich, dass der Kapitän am Montag früh der Reederei in Rostock die Meldung des Schiffsuntergangs machen musste. Im Beisein von uns allen, an der Seite seiner Frau, sprach er gefasst ins Telefon. Seine Frau hatte in kürzester Zeit weiße Haare bekommen, war sie doch bis zuletzt noch durch einen umgefallenen Liegestuhl in ihrer Kammer eingesperrt gewesen.

Allmählich löste sich der Schock bei allen Schiffbrüchigen. Stunden später brachte uns ein Seenotrettungsboot nach Kirkwall/Orkneys. Die Heilsarmee versorgte alle mit Essen, Trinken und aufmunternden Liedern. Wir legten endgültig unsere Schwimmwesten ab. Im Kaufhaus der Stadt wurde sich mit den notwendigen Sachen eingekleidet. Wir fühlten uns jetzt ein wenig besser.

Aber vorerst wollte niemand wieder auf ein Schiff. Mit dem Flugzeug ging es von Kirkwall nach London und über Prag nach Berlin. Beim zweistündigen Zwischenaufenthalt in Prag



schaute ich in die Runde unserer ermüdeten Reisegruppe. Im Gegensatz zu anderen Reisenden hatten wir seltsame Gepäckstücke. Überall lagen oder standen gleichmäßige hellbraune Bündel, zugeschnürt mit Bindfaden. Es war die alte Kleidung darin. Dennoch waren wir froh und glücklich bis hierher gekommen zu sein. Den Schiffsuntergang hatte nach dem späteren Havariespruch der Seekammer der Kapitän aufgrund navigatorischer Fehler zu verantworten.

Meine zweite Seereise über den Atlantik in ein fernes Land sollte eigentlich Entspannung vom Arbeitsalltag sein. Man freute sich auf das Kennenlernen anderer Länder und Menschen. Ein Traum für jeden DDR-Bürger.

Der 23. August ist für uns jedes Jahr ein besonderer Feiertag. Wir vergessen auch nicht, regelmäßig für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Deutsche Lebensrettungs-Gesellschaft zu spenden.

Anmerkung der Redaktion:

Zum Vorgang zitieren wir Ausschnitte der örtlichen Presse „The ORCADIAN“ vom 26. August 1965 nach einer Übersetzung von Kapitän Hannes Schumacher aus Stralsund.

„Neun Stunden nachdem es im Nebel bei Flutstrom an den zerklüfteten Felsen von Muckle Skerry im Pentland-Firth auf Grund gelaufen war, legte sich das neue 8000-tons-Frachtschiff KÄTHE NIEDERKIRCHNER auf die Seite und versank unter der Wasseroberfläche. Zwei große Wasserfontänen markierten das Ende des mit einer Ladung Zucker aus Cuba heimkehrenden Schiffes.“

Die 50 Personen an Bord, 48 Besatzungsmitglieder und zwei Passagiere, einschließlich neun Frauen und ein zehnjähriger Junge, begaben sich in eine der Motorbarkassen des Fahrzeugs; aber nur einer wurde nass. Es war ein Maschinenassistent und einziges Unfallopfer der Schiffskatastrophe, der über Bord sprang, nachdem das Schiff bei der Skerry aufgelaufen war. Mit Unterkühlung wurde er von der Barkasse aufgenommen. Später wurde er von

Dr. Sydney Peace aus Kirkwall behandelt, der ihn mit nach Hause nahm, ihn zu Bett brachte und danach mit neuer Kleidung versah.

Die 50 Überlebenden steuerten das Land der Insel an, das nur von den drei Wärtern des Leuchtturms der Pentland Kerrys bewohnt war. Die drei diensttuenden Wärter waren Mr. David Leslie (amtierender Assistent), Mr. Eric Malcolm und Mr. Aulay. Die drei liefen im Nebel zur Kliffkante, wo Mr. Leslie, der bereits „Wick-Radio“ gerufen hatte, unter großem persönlichen Risiko in das Rettungsboot sprang und es zum Landungssteg des Kliffs lotste. Nachdem die frierenden und hungrigen Überlebenden auf Muckle Skerry gelandet waren, wurden sie von den Leuchtturmwärtern betreut. Mr. Leslie sagte später: „Sie aßen praktisch alles im Leuchtturm vorhandene an Lebensmitteln auf.“ Die Ostdeutschen hatten ihre persönlichen Sachen zurücklassen müssen. Einige der Männer kamen einfach nur in Pyjama-jacke und in Hosen an Land.

Inzwischen war das Longhope-Rettungsboot unter Steuermann Dan Kirkpatrick zu Wasser gelassen worden. Es lief zur Muckle Skerry und nahm 48 Personen der Besatzung auf. Der Kapitän und sein Bootsmann blieben auf der Skerry, um weitere Instruktionen der Reederei abzuwarten. Die übrigen Besatzungsmitglieder wurden nach St. Margaret's Hope gebracht, wo zwei Busse warteten, um sie nach Kirkwall zu bringen. Dort hatte sich eine kleine Menschenansammlung eingefunden, um die Ankunft der Schiffbrüchigen zu beobachten. Nur einer oder zwei der Überlebenden konnten Englisch.

In diesem Stadium wurde die Rettungsaktion von dem unermüdlichen William Jolly aus Kirkwall übernommen, der als Agent der „Shipwrecked Fishermen's and Mariner's Royal Benevolent Society (wohlthätige königliche Gesellschaft für verunglückte Fischer und Seeleute) fungierte. Er arrangierte nicht nur den Transport nach Kirkwall, sondern organisierte später im Tagesverlauf mit B:E:A: auch die Charter einer „Viscount“, um die Überlebenden von Orkney nach London zu fliegen.

Mr. Jolly nahm die Hilfe des ansässigen Corps der Heilsarmee in Anspruch, wo alle bei ihrer Ankunft eine von dem Atholl-Cafe zubereitete 3-Gänge-Mahlzeit erhielten und später ihren Tee serviert bekamen. Mr. Jolly führte sie in das Kaufhaus und eine Anzahl kleinerer Läden, wo alle mit einem kompletten Satz neuer Kleidung ausgestattet wurden. Einige wählten dem letzten Modeschrei entsprechend „Drain-Pipe-Hosen“. Als sie dann neu ausgestattet waren, präsentierten sie sich in einem völlig anderen Bild, verglichen mit der müden, jammervollen und seltsam gekleideten Gruppe, die bei der Ankunft in Kirkwall aus dem Bus kletterte. Die Einrichtungen der Heilsarmeehalle wurden voll beansprucht, als sich alle säuberten und die neuen Sachen anzogen. Alle Heilsarmeeoffiziere, die Damen und der Gebietskommandeur liehen ihre hilfreiche Hand, um es den Deutschen in der warmen und hell erleuchteten Halle so bequem wie möglich zu machen. Kurz nach 20 Uhr verließen die Schiffbrüchigen die Halle, um zum Airport zu gelangen. Nur zwei blieben zurück, der Kapitän und der Bootsmann, die gestern noch hier waren, um auf die Bergungs- und Versicherungsexperten zu warten. Die B:E:A: „Viscount“, von freiwilligem, wachfreiem Personal besetzt, kam von London nordwärts geflogen. Sie machte zwei Hopser zwischen Kriwall und Wick, um die Ostdeutschen über den Firth zu bringen. Schließlich verließ die Maschine Wick mit allen an Bord in Richtung London-Airport. Sie wurden am Dienstag mit einer anderen Chartermaschine von London nach Berlin geflogen.

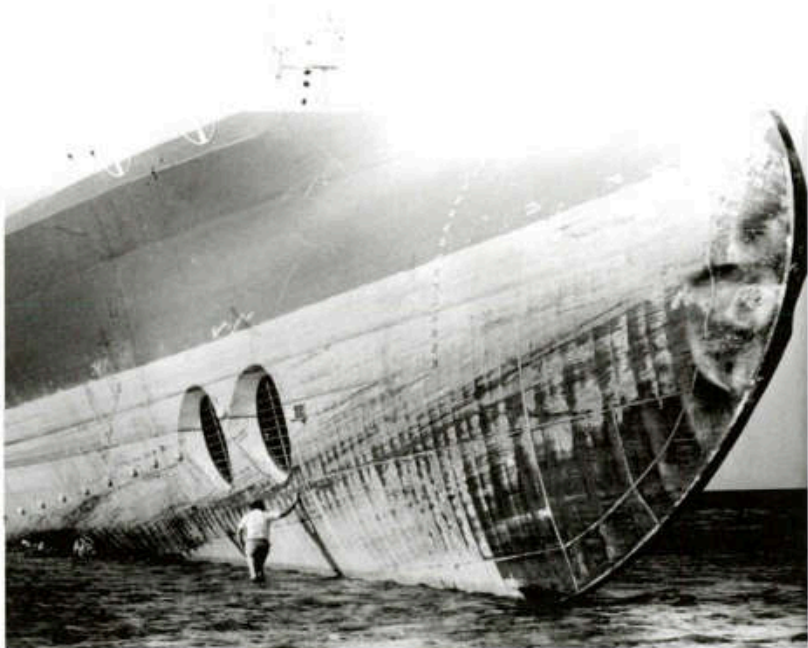
MS GLEICHBERG – Grundberührung auf dem Gordon-Reef

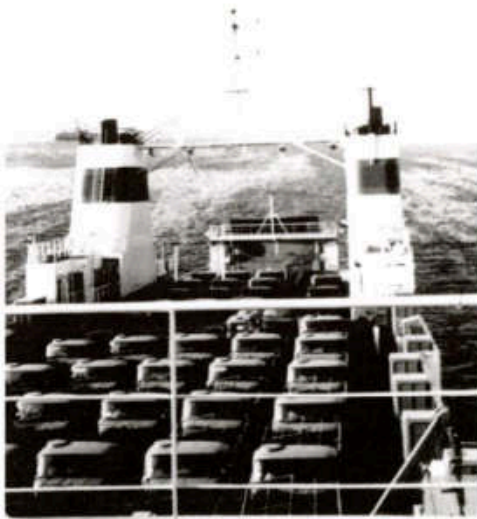
Ergänzend zum Beitrag „Eine Seereise mit Hindernissen“ von Harald Mertin in BORDGESCHICHTEN I, soll diese Bildfolge nochmals den Seeunfall des MS GLEICHBERG auf der ersten Ladungsreise anschaulich und mit kurzen Bildtexten belegen.



Am 13.
August 1982
gegen 13.13
Uhr lief das
MS GLEICH-
BERG etwa
50 Meter
südlich des
Leuchtfeuers
„Gordon
Reef“ bei
einer Ge-
schwindigkeit
von 18,5
Knoten auf
dem Gordon-
Riff auf.

Taucherunter-
suchungen
ergaben an
der Back-
bordseite des
Vorschiffes
leichte
Schrammen.
Das Steuer-
bord-Vorschiff
wies eine
große
Einbeulung
von 2 m x 3 m
x 0,7 m auf, in
deren Mitte
vier Schnitte
zwischen 40
und 60 cm
Länge und
5 bis 7 cm
Breite lagen.





Die GLEICHBERG verließ am 1. August 1982 mit einer Ladung LKW und Zubehör (1182 Tonnen) den Überseehafen Rostock zur Jungferreise nach Akaba/Jordanien.



Arbeitspause für die Crew nach vielen vergeblichen Schleppversuchen.



Der Autor macht es sich völlig erschöpft am Rettungsring gemütlich.



Am 13. August 1982 lag das Schiff hoch, aber sicher auf dem Gordon-Riff.



Die Decksgang leistete auf dem Riff beim „Korallenräumen“ schwere Arbeit.



Das Vorschiff der GLEICHBERG saß etwa 30 Meter vorgeschoben auf dem festen Korallengrund, während sich das Achterschiff im tiefen, freien Wasser befand. Die Backbordschlagseite betrug 9 Grad.



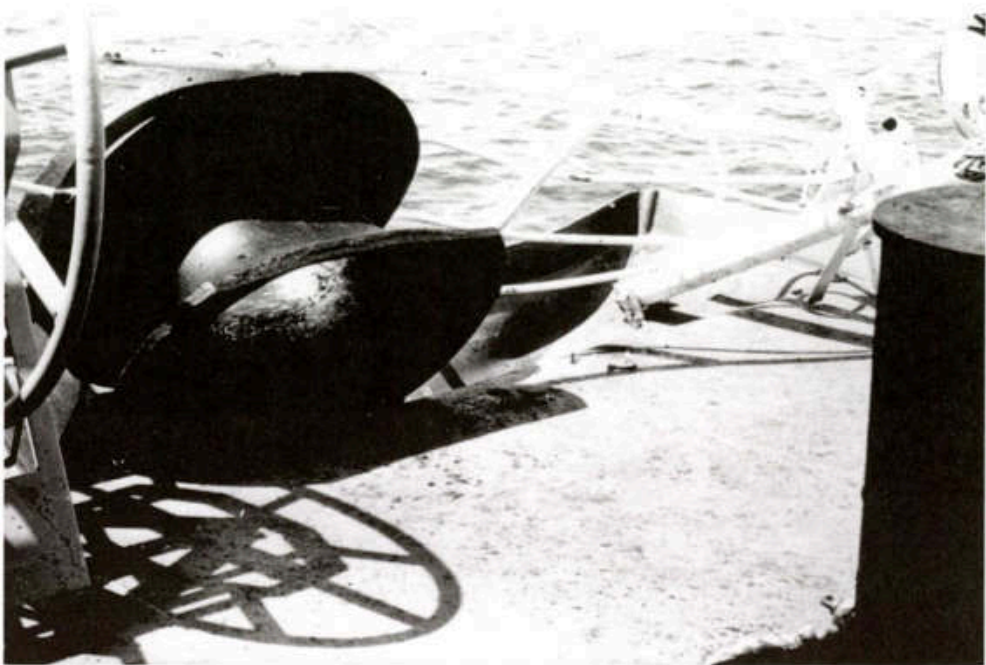
Sofort nach der Grundberührung wurden durch die Besatzung Kontrollen des Schiffes, sowie Leck- und Verschlussmanöver ausgeführt. Danach war Pause angesagt.



Obwohl die zahlreichen Schleppversuche mehrere Tage währten, bestand für die Crew immer die Hoffnung frei zu kommen.



Im Einsatz die drei Hochsee-Bergungsschlepper SMIT LLOYD 43, SMIT LLOYD 116 und SALVANGUARD. Nach einer Woche Bergungsarbeit war die GLEICHBERG am 20. August 1982 gegen 7.28 Uhr vom Grunde freigezogen.



Die vielen komplizierten Schleppversuche brachten die achteren Relings und Klüsen in einen schlechten Zustand.

Fischerfest auf MS ERNST SCHNELLER

Von Januar bis Dezember 1967 war ich als I. Offizier auf MS ERNST SCHNELLER eingesetzt. Wir absolvierten in dieser Zeit zwei Indienreisen, wobei die zweite südlich um Afrika führte, da der Suez-Kanal gesperrt war.

Wir mussten drei Wochen auf der Reede von Karachi auf das Einlaufen warten. Das war natürlich etwas langweilig und viele suchten nach Feierabend eine Beschäftigung. Häufig wurde dabei die Barkasse für Ausflüge genutzt.

Unsere Matrosen hatten herausgefunden, dass sich nachts viele kleinere Fische, angelockt durch Kombüsenabfälle, im Lichtkegel einer Lampe sammelten. Daraus entstand der Plan, eine Senke zu bauen und diese am Kran zu Wasser zu lassen. Erste Versuche mit einem Rahmen und eingebundenen Schweißtüchern brachten nicht den gewünschten Erfolg. Der Storekeeper schweißte nun einen stabilen 2 x 2 Meter großen Rahmen und der III. Offizier Georg Kiok und ich knüpften ein Netz mit entsprechender Maschenweite und Haltbarkeit. Für uns als gelernte Hochseefischer war das kein Problem. Der Bootsmann Fischer machte noch ein paar ordentliche Hanepots an den Rahmen und schon konnte der erste Versuch starten.

Bei einbrechender Dunkelheit wurde ein Sonnenbrenner in Höhe des achteren Deckhauses außenbords gebracht und die Senke langsam zu Wasser gelassen. Einige Fische kamen geschwommen, aber sehr erfolgreich war der erste Hol dennoch nicht. Es startete ein zweiter Versuch mit dem Zusatz von etwas Kombüsenabfall. Unsere Fischerei verlief langsam erfolgreicher. Wir holten unseren Fang ein und standen nun vor einem neuen Problem. Was sollte damit geschehen? Der Bootsmann verwies auf das Räucherfass, das auf anderen Reisen bereits gute Dienste geleistet hatte.



Die ersten Fische wurden ausgenommen, gewaschen, gesalzen und auf die Räucherspieße gesteckt. Nach und nach gesellten sich immer mehr Besatzungsmitglieder zu uns. Als dann die ersten geräucherten Fische auf den Tisch kamen, waren alle begeistert.

Schon bald setzte eine Arbeitsteilung ein. Kran fahren und den Fang an Deck ho-



len, diesen ausnehmen, salzen, aufspießen und trocknen sowie das Räuchern gingen Hand in Hand. Geessen haben wir aber alle gemeinsam.

Als dann alles richtig lief, holten wir mit einem Hiev einen halben Eimer Fisch an Deck. Bemerkenswert war, dass die Abfälle vom Schlachten und vom Essen gleich wieder als Köder eingesetzt wurden. Nach und

nach holten die Besatzungsmitglieder auch ihre Reserven an Hafenbräu und etwas Weinblattsiegel herbei. Ich glaube, dass außer den Wachen alle Besatzungsmitglieder an unserem improvisierten Fischerfest teilnahmen. Der Ill. Ingenieur Norbert Musik spielte auf dem Akkordeon flotte Weisen. Und unser Chieff Wilhelm Sängerlaub machte als Leiter des Fotozirkels viele tolle Aufnahmen. Das



Fest ging bis in die späten Abendstunden. Nachdem alles wieder aufgeklärt war, gab es beim Chieffmate zum Abschluss noch einen letzten „Absacker“.

Schiffspositionen

Alle Welt interessiert sich dafür, wo die Schiffe unserer sozialistischen Handelsflotte gerade ihren Reiseauftrag erfüllen. Natürlich auch der nautische Wachoffizier. Er ist gut beraten, alle geeigneten Maßnahmen zu unternehmen, um, in regelmäßigen Abständen und mit gutem Gewissen, das Kreuz in der Karte so weit wie möglich in der Nähe des Striches zu platzieren, mit dem der Alte zu Reisebeginn die Seekarte gefurcht hat. „Da geht's lang, Genossen Nautiker, nirgend wo anders.“ Täglich wollen Reederei und Politabteilung wissen, wo sich „unsere Schäfchen“ gerade rumtreiben. Und einmal wöchentlich will auch die Presse ihren Lesern, forschenden Pionieren, liebenden Ehefrauen und Patenstädten zeigen: KARL MARX, FRIEDRICH ENGELS und Co. sind überall. Oder: Liebhaber raus und Betten lüften – Mann ist im Zulauf. Oder: Jetzt die Delegation zusammenstellen – das Patenschiff wird pünktlich zum Bordfesttermin in Rostock sein. Anfang der Achtziger Jahre hätte es beinahe in Hohen Viecheln „über alle Toppen geflaggt“ ein Riesenfest gegeben. „Viecheln pilot“ hätte das MS SCHÖNWALDE, unter den Klängen der Kapelle der freiwilligen Feuerwehr sicher in den Hafen gebracht, der Bürgermeister in seiner Rede den Zusammenhang von Binnenfischfang und Hochseefahrt hergestellt, die Dorfjugend erst zu den Biergläsern, dann zu den Mädels gegriffen, Tränen der Rührung und der Wiedersehensfreude wären geflossen und Doppelkorn und ... Schade eigentlich.

MS SCHÖNWALDE steuert Heimatkurs.

Es herrscht Hochstimmung an Bord. Die Ressortleiter klappern mit „Erika“. Die Wirtschaft stopft schimpfend schmutzige Wäsche in die Säcke. Mit den Kerlen kannste jetzt nicht mehr ordentlich reden, sieht die Stewardess ein, dass „Jugendschiff“ konsequenterweise bedeutet: viele junge Männer. Und die müssen hin und wieder mal in den Nahbereich junger Frauen. In der Kühllast registriert der Chefkoch, was von halben Sauen übrig geblieben ist. Der Bootsmann bestellt Toilettenpapier oder auch nicht. Im Ausguck sieht der Matrose nachts „nur noch nackte Mädels“. Der Kapitän schläft Vorrat für die bevorstehenden Revierfahrten und die Hauptmaschine tropft lustig vor sich hin. Alle diejenigen, die im Tagestörn auf die Brücke gehören, wie E-Ing. und Chief, tauschen mit dem Zweiten Tricks aus. Wie kriegt man die Mädels so ins Bett, dass es kein Überfall wird, aber zu lange warten will man auch nicht? Den Storekeeper hebt das nicht an. Die Stewardess ist seine Frau. Man sieht: Die Crew hat keinen Schaden genommen. Ein stolzes Schiff mit strammer Besatzung kehrt heim. Nur im Funkraum ist Stille, wie immer. Der Chiefmate betritt die Brücke. „Hat einer den Funker gesehen?“, will er wissen und wedelt mit dem Positionsbuch. Täglich, wir wissen es schon, will die Inspektion zu Standort, Zielhafen und Ankunftsdatum informiert werden. Den neuesten Stand hält der Erste nun in der Hand, aber wo ist der Funker? Der Second vermutet: „Funknebenstelle Liegestuhl oder Backskiste könnte möglich sein.“ Ein Blick in den Funkraum bestätigt: Funkwache liegend. „Hoffentlich wird der noch vor Zuhause wach“, bangt der I. Offizier und beschließt nachzuhelfen. Also legt er das Positionsbuch vor sich hin, blättert zur aktuellen Seite und ändert „Wismar“ in „Hohen Viecheln“. „Das wird ihn wachmachen“, grinst er in Richtung Chief und II. NO, wirft das Buch nach hinten auf den Funktisch. Das landet dort mit trockenem Knall. Der Funker kämpft sich in die Senkrechte, liest kurz, wird nicht stutzig, also auch nicht wach, und hackt dann Position, ETA und Zielhafen „Hohen Viecheln“ in die „Kiste“ und in die Welt. Wenige Minuten später weiß man in Rostock, das „Y5LH“ am Neunzehnten des Monats 16 Uhr im Norden des Schweriner Sees festmachen wird.

Ein Hindernis nur gibt es da noch: Der See hat keinen Zugang zum Meer. Kurz danach verfällt unser Funkoffizier wieder in die horizontale Wachposition. Chief und E.-Ing. spötteln in Richtung I. NO: „Hellwach ist der Funki, man sieht's!“ „Wartets ab, das ist Wecken mit Zeitzündung“, taucht der Erste von der Brücke abwärts Richtung Ladebüro. Auch er hat noch einen Termin mit „Erika“. Abendessen in der Offiziersmesse. Der Chiefmate ist satt und erhebt sich. „Ich komm' nachher mal kucken“, kündigt der Master seinen Abendbesuch auf der Brücke und das tägliche Studium der Schiffspositionen an. Der Erste tippt dem Chief auf die Schulter: „Kannst auch mal kucken kommen, wo wir sind“, lädt er ihn ein. Der Chief ahnt „Brückenspiele“, will nichts verpassen und schließt sich umgehend dem Chiefmate an.

Schiffsbrücke MS SCHÖNWALDE. Torinana querab. Eine leichte nordwestliche Atlantikdünung lässt den Dampfer in den Reststrahlen der untergehenden Sonne nordwärts schaukeln. Der Erste betritt die Brücke, ich gebe ihm seine Wache zurück, er ruft „übernommen“ und „bleib mal noch, es lohnt sich“. Heimreise ist schön, Leben ist schön, Seefahrt ist schön! Bis der Alte die Brücke betritt. Er greift sich den Hefter mit den Schiffspositionen. Diese sind, nachdem „alle Schäfchen“ nach Rostock gemeldet haben, von dort als Sammeliste zurück „an Alle“ gefunkt worden, also auch am Fernschreiber der SCHÖNWALDE eingetroffen. Dass sie nun im Schiffspositionshefter abgelegt sind, zeigt: Der Funker muss zwischenzeitlich eine Wachphase gehabt haben. Der Wachmatrose hat dem Alten bereits dessen „herzlosen“, also koffeinfreien Kaffee in die Nähe der Studienposition gebracht. Propellerdrehzahl und Steigung, ferngemeldet vom Fahrstand der Maschine und angezeigt am Brückenpult, scheinen den Cheftechniker mit einem Mal ganz besonders zu interessieren und der Chiefmate geht am Kartentisch in Deckung. Im Funkraum herrscht Ruhe. Noch.

„Funker! Funkeeeeeer!!!!“, klingelt brüllend der vom Ersten eingestellte Wecker mit der Stimme des Kapitäns quer durch die Brücke hin zur Funkbude. Das wird ihn wohl geweckt haben, wissen Chief und Chiefmate. „Ist das hier ein Affenstall?“, tobt der Alte. Mich vorsichtshalber langsam in Richtung Steuerbordnock arbeitend, treffe ich Vorbereitung zum „Überleben auf See“. Der Weg des Kapitäns zur Zielperson führt am Kartentisch vorbei. „Was um Gottes Willen wollen wir denn in Hohen Viecheln?“, kann er es noch immer nicht fassen. „Vor allem, wenn man bedenkt, dass der Landungssteg der „Weißen Flotte“ bereits seit Jahren kaputt ist“, wird der Erste mutig. „Sei still, du kommst auch noch dran“, faucht ihn der Master voll, ist jetzt im Funkraum und will wissen: „Hat die Reederei denn nicht gefragt, was das soll?“ und fuchtelt mit der Liste vor der Nase des schreckweißen aber tatsächlich endlich hellwachen Funkers rum. „Wenn da eine Nachfrage kommt, dann mach ich euch nackig!“, fasst der Master wenig später zusammen. Dann tritt er ab. „Wer liest bei DSR schon Schiffspositionen“, feixt sich der Erste bis ans Wachende und in der Funkbude wird emsig das Reiseende vorbereitet.

Motorschiff SCHÖNWALDE läuft termingetreu am neunzehnten in Wismar ein. Der Funkoffizier schließt seine Hütte und geht mit dem Zoll von Bord. Wie gewohnt. Am Hafentor springt er zur Frau ins Auto und 20 Uhr sind sie zu Hause. In Hohen Viecheln! „Die Sauhunde“, denkt Funki da

noch mal kurz bei der Passage des Ortseingangsschildes. Doch dann stehen wichtigere Dinge an. Die liegen deutlich näher als die SCHÖNWALDE.

Hautnah sozusagen.



SCHIFFSPOSITIONEN

● In DDR-Häfen: Rostock: „Nordhausen“, „Radebeul“, „Meyenburg“, „G. Handke“, „Sonneberg“, „R. Diesel“, „Müggelsee“, „Schwielowsee“, „Stollnigsdorf“, nach Bolivar, „Pasewalk“ nach Bremen, „Cottbus“ nach Busan, „Neubrandenburg“ nach Colombo, „Jena“, „Henrichs“, „Th. Fontane“ nach Kuba,

Eine Reise mit Hindernissen

Für drei Jahre sollte das MS ERNST SCHNELLER die Relation Rijeka/Jugoslawien-Persischer Golf in Konferenz mit einer indischen Reederei befahren. Für diesen Zeitraum hatten sich die Besatzungsmitglieder verpflichtet, an Bord zu bleiben.

Die halbe Rundreise verlief ruhig. Vom Hafen Khorramshar/Iran versegelten wir mit 6429 Tonnen Ladung bei Ebbstrom nach Dammam. Trotz eines Revierlotsen an Bord, bereitete die Navigation auf dem Shatt-al-Arab anscheinend Schwierigkeiten. Das Schiff lief vermutlich durch Veränderung der Gezeitenströme in einer sanften Flusskrümmung aus dem Ruder. Wenig später, in Abadam, geriet es auf der Backbord-Seite mit einem Stoß gegen die Uferböschung auf Grund. Ein in unmittelbarer Ufernähe stehendes Wohnhaus stürzte anscheinend durch die Erschütterungen teilweise ein.

Als die Havarie passierte, standen wir mit unseren Pützen an der Transitausgabe. Ich sagte noch zum E-Mix: „Die rasen aber ganz schön flott den Bach hinunter! ...“, da flogen wir schon alle durcheinander. Wir rannten sofort an Deck, der besseren Aussicht wegen auf Luke 4. Hier sahen wir eine erstklassige Filmkulisse, ein erleuchtetes Haus hatte Risse im Gemäuer, aufgeregte Menschen liefen herum und mittendrin – unser Vorsteven.

Am nächsten Morgen kam ein „Museumsschlepper“ und zog das Schiff mit Unterstützung unserer Maschine frei. Wir wurden fünf Tage zwecks Untersuchung des Falles und Begutachtung unseres Schiffes im Shatt-al-Arab festgehalten. Ebenfalls das MS EILENBURG, auslaufend aus einem anderen iranischen Hafen.

Nach der Freigabe des Schiffes liefen wir den nächsten iranischen Hafen Bandar Abbas an. Dort habe ich mir dann wahrscheinlich eine Virus-Infektion eingefangen. Sämtliche Pillen aus der bordeigenen Apotheke bewirkten keine Besserung. Eine Rücksprache mit dem Medizinischen Dienst in Rostock brachte uns die Empfehlung, die Reede von Kapstadt anzulaufen, da ich einem Arzt vorgestellt werden müsse.

Diagnose des Arztes: Gürtelrose an der Oberlippe und damit zusammenhängend eine Schwellung am unteren Mundboden. Als die Arznei endlich an Bord war, ging die Reise weiter.

Sieben Tage später trieben wir im Atlantik, irgendwo vor Freetown. In der Hauptmaschine hatten sich einige Kolben festgefahren und die Laufbuchsen mussten untersucht werden. Irgendwann kam in der aufgewühlten See die Barkasse des MS EILENBURG und brachte uns aus deren Bestand die dringend benötigten Ersatzteile. Als der letzte von sechs Kolben eingesetzt war, wurde nach fünf Tagen Dümpeln im Atlantik die Hauptmaschine wieder mit halber Kraft angefahren.

Während dieser Wartezeit hatten sich einige Besatzungsmitglieder die Zeit mit Angeln vertrieben und einen Katzenhai gefangen. Der Strom hatte uns soweit versetzt, dass wir erst neun Stunden später wieder die Position wie vor der Havarie erreichten.

Als wir Gibraltar passierten, wurde jedes Besatzungsmitglied befragt, ob es die nächste Reise an Bord bleiben würde. Fast alle wollten wir absteigen.

Das waren aber bei weitem noch nicht alle Vorkommnisse während dieses Törns. Der Obersteward wurde langsam zum Problem. Er war der Meinung, dass er als Purser nur den Kapitän bedienen müsse und hat lediglich noch die Transit- und Getränkeausgabe gemacht. Mehr nicht, und das auf einer fünfmonatigen Reise!

Dafür hat sich aber der Chief rührend um uns gekümmert und ein Schriftstück mit dreifachem Durchschlag (Kapitän, Chiefmate, Obersteward) und folgendem Wortlaut verfasst: „Die Ste-



wardessen haben am ... um 18.50 Uhr die Messe verlassen, obwohl Ihre Arbeitszeit bis 19 Uhr geht." Er, der sowieso stets „25“ Stunden am Tag an der Schreibmaschine saß, hatte gut reden. Auf Anraten unseres Chiefmates haben wir danach die O-Messe immer sehr leise zugeschlossen und sind über Deck in unsere Kabinen geschlichen, um ja nicht vom Chef der Komplexbrigade erwischt zu werden.

Als wir dann endlich mit vier Wochen Verspätung in Rijeka eintrafen, waren nicht einmal die LKWs aus Rostock mit unserem Proviant da (kein Bier!). Dafür aber die Mitarbeiter der Reederei, um uns nach allen Einzelheiten zum Reiseverlauf zu befragen. Anschließend mussten der Kapitän und der Chief absteigen. Wir wurden zwei Tage später abgelöst und sind von Zagreb nach Berlin-Schönefeld geflogen.

Zwei Jahre später traf ich unseren ehemaligen Chief als II. Ingenieur wieder. Diese Reise durfte er nur bis zum Kap der Guten Hoffnung mitmachen, um dann auf MS ERFURT die Heimreise anzutreten.

Einkauf im DUTY-FREE-SHOP (1964)

VEB S c h i f f s v e r s o r g u n g
R o s t o c k
S H I P - C H A N D L E R

Rostock, 27.5.1964
Lagerstr. 26

Sehr geehrte Seemannsfrau !

Wir erlauben uns, Ihnen zu schreiben. Ein klein wenig sind wir sogar miteinander bekannt, denn die vielen guten Dinge, die "Ihr Seemann" nach der Eise mit nach Hause bringt, sind zum großen Teil von uns. Sicher freuen Sie sich jedesmal über Kaffee, Schokolade, Spirituosen und Zigaretten. Das ist jedoch noch nicht alles, was wir in unseren DUTY-FREE-SHOPS führen; deshalb möchten wir Sie heute mit unserem Sortiment bekanntmachen.

Bitte sehen Sie sich die beiliegende Preisliste genau an. Sie werden trotz der englischen Schreibweise vieles verstehen. Wenn nicht, dann wird Ihnen Ihr Sohn oder Ihr Gatte bei der nächsten Heimkehr alles übersetzen. Sie können dann gleich gemeinsam die kommenden Einkäufe planen. Sicher finden wir Ihren Beifall, wenn wir Sie auch in Zukunft über unser ständig wachsendes Sortiment informieren.

Eine bitte haben wir auch an Sie. Schreiben Sie uns, ob Sie mit unserem Angebot zufrieden sind. Wenn Sie Wünsche haben, so teilen Sie uns diese bitte mit. Wir werden Ihre Wünsche, wenn es irgendwie möglich ist, berücksichtigen.

Einen Hinweis möchten wir noch geben: Die in der Preisliste angegebenen Preise sind nur Richtpreise. Veränderungen der Weltmarktpreise und der Kursnotierungen bringen kleine Preisschwankungen mit sich.

Wir wünschen Ihnen und Ihrer Familie persönliches Wohlergehen und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Ihre Schiffsversorgung Rostock.

MS DAHME – eine alte Dame

Irgendwann im Oktober 1964 erhielt ich von der Nautischen Inspektion der DSR die Aufforderung, mich im DSR-Gebäude in Rostock, Lange Straße zu melden. Der zuständige Inspektor teilte mir mit, dass ich das MS DAHME, einen Neuerwerb der DSR, als Kapitän im Mittelmeerdienst übernehmen soll.

Das Schiff liege im Werfthafen Trogir westlich von Split/Jugoslawien.

„Du fliegst da runter, übernimmst das Schiff von den Dänen und der Ankaufkommission und überführst es von da direkt nach Wismar. Die Besatzungsliste bekommst du von der Arbeitskräftelenkung und die Reisedetails holst du dir von der Reisedstelle – mehr kann ich Dir auch nicht sagen, also: Gute Reise! Ach so, es soll am 23. Oktober losgehen.“

Damit waren erst einmal weitere Fragen ausgeschlossen.

Bevor die Seekarte studiert werden konnte, musste zuerst einmal die Landkarte ran. Wo lag eigentlich der Fluss Dahme und wo genau lag Trogir? Das herauszufinden, war jedoch kein Problem. Die Dahme, der Namensgeber des Schiffes, ist ein Nebenfluss der Spree und entspringt in den Lausitzer Höhen. Trogir (Trau) liegt im heutigen Kroatien genau 43.13N 16.15E.

Die Besatzungsstärke war mit 25 Mann festgelegt worden. In allen späteren DSR-Listen wurde das Schiff jedoch mit 31 Mann Besatzung geführt. Für den normalen Betrieb eines Schiffes dieser Größe waren wir unter den damaligen Bedingungen deutlich unterbesetzt. Das hatte zwei Gründe: Erstens sollte es nur eine reine Überführungsfahrt werden und zweitens hatte die gebuchte Maschine, eine alte „DC 3“ (Douglas Commercial, genannt „Dakota“), nur eine Kapazität von 25 Fluggästen mit je 15 Kilogramm Fluggepäck.

In der Reisedstelle kam doch noch etwas Überraschung wegen des Hinreiseablaufes auf. Treffpunkt der Besatzung am „Haus der Hochseefischer“ (Holbeinplatz) war am 23. Oktober 1964 um 6 Uhr. Dort begann die Fahrt mit einem Kleinbus zum Flugplatz Barth. Hier herrschte dicker Nebel. Die Maschine, ein Weltkriegsveteran, wurde von der jugoslawischen JAT (Jugoslavenski Aero-Transport, Zeichen JU) betrieben und war bereits am Vortag, von Schweden kommend, gelandet.

Um 11 Uhr war die Sicht so gut, dass gestartet werden konnte. Nach einer kurzen Zwischenlandung zum Bunkern in Berlin-Schönefeld ging es nonstop nach Zagreb, wo wir um 22 Uhr landeten. Im Liegewagen der Bahn fuhren wir dann die Nacht durch, begleitet von balkan-typischen Nebengerüchen der jugoslawischen Mitreisenden und auf eine ähnliche Art durchgerüttelt wie in dem kleinen Flugzeug. Weiter ging es über das Dinarische Gebirge in Richtung Süden nach Split, wo wir morgens um 6 Uhr ankamen. Es folgten knapp zwei Stunden Busfahrt nach Trogir. Dann hatten wir endlich feste Decks unter den Füßen. Keine Frage, dass die Besatzung leicht angeschlagen war. Trotzdem ging dort die eigentliche Arbeit, die Übernahme des Schiffes, für alle erst richtig los. Von der alten Besatzung standen nur noch für drei bis vier Stunden der dänische Kapitän und der dänische Chief zur Verfügung.

Von meinem Vorgänger erhielt ich die technisch-taktischen Daten des Schiffes und entsprechende Erläuterungen. Der gemeinsame Rundgang ließ erkennen, dass in den letzten Jahren wenig an der Werterhaltung des Schiffes getan worden war. Hinzu kam, dass die Dänen das inzwischen 16 Jahre alte Schiff hauptsächlich in der Nordatlantikfahrt und auf den Großen Seen beschäftigt hatten. Das sind bekanntlich Seegebiete, die auch guten Seeschiffen hart zusetzen und den Verschleiß forcieren. Baulich war die nunmehr neue DAHME (DDVC) insofern ein Novum, da sie das einzige Schiff der DSR mit einem Kreuzerheck war.

Der Däne verabschiedete sich von mir gegen Mittag und brachte sein tiefstes Bedauern über die vielen in der Transitlast zurückbleibenden Flaschen Remy Martin zum Ausdruck.

Den zweiten Teil des Übergabeaktes gestalteten die Genossen der Ankaufkommission. Leiter dieser Dreiergruppe war Willi Kolbe, der in der DSR hinter vorgehaltener Hand auch recht despektierlich „Schrott-Willi“ genannt wurde. Das war aber ausdrücklich nicht persönlich gemeint, sondern galt seiner Arbeit, dem Ankauf von Alttonnageschiffen. Von der Reederei durfte dann nicht mehr von „Alttonnage“, sondern nur von „Gebrauchtonnage“ gesprochen werden.

Der dritte Mann war ein Vermessungsingenieur vom Seefahrtsamt der DDR (SFA), der den Messbrief ausstellte. Kurz vor dem Auslaufen kam ein weiterer Mitarbeiter des SFA hinzu, der unter anderem für das Ausrüstungssicherheitszeugnis verantwortlich war.

In der Zwischenzeit liefen die ersten kritischen Einschätzungen über Ausrüstung und Zustand des Schiffes von den Ressortchefs bei mir ein. Die Ankaufkommission war permanent bemüht, meine Bedenken zu zerstreuen, drückte mir aber zum Abschluss einen kompletten Satz neuer Schiffspapiere mit dem mahnenden Hinweis in die Hand, es stünden keine Devisen für Reparaturen und Ausrüstung zur Verfügung. Alles sei bis zur nächsten Wertzeit zu strecken.

In diesem Zusammenhang gebe ich vorab einige Passagen aus meinem Reisebericht wieder: Vom nautisch-seemännischen und technischen Standpunkt her war die Übernahme des Schiffes mit anschließendem vollen Einsatz ein Risiko.

Dazu einige Beispiele:

Zeichnungen und Unterlagen waren nur in geringem Maß vorhanden. Es fehlten eine neue Ladeskala (alte waren genügend vorhanden) und Pantokarenen (Stabilitätsquerkurven) für die Stabilitätsrechnung.

Trotzdem das Schiff mit gültigen Papieren versehen wurde, stellten wir bei Kontrollen fest, dass die Signalmunition teilweise veraltet war, dass die Handleinen einiger Rettungsringe bei kräftigem Zupacken ausrissen, dass die Läufer der Bootstäljen in den Umlenkrollen stark angerostet waren u.a.m. Tests für die Rettungsboote und Davits gab es ebenfalls nicht. Die gesamte brandschutztechnische Ausrüstung war mangelhaft. Hinzu kam, dass der LTO mir laufend Schwierigkeiten mit dem gesamten Hilfsbetrieb (Hilfsdiesel, Pumpen und Kompressoren) meldete.

Die Bereitschaft, Verantwortung und Risiko auf sich zu nehmen und bestimmte Zusammenhänge zu erkennen, war bei allen Offizieren vorhanden. Jedoch sollte man diese Art der Übernahme nicht zur laufenden Praxis machen und bedenken, dass es den Offizieren unter diesen Bedingungen nicht möglich war, für die Einhaltung und Durchführung der Verfügungen, Verordnungen und Gesetze Sorge zu tragen.

Am 25. Oktober meldete sich die für den Bereich Nordlevante zuständige Generalagentur „Delpa“, mit Sitz in Piräus. Es war schon durchgesickert, dass wir doch mit etwas Ladung nach Norden gehen sollten. Nun die Bestätigung: „Das Schiff ist voll ausgebucht. Erster Ladehafen Alyion. Erwarten Sie am 29. Oktober!“

Dieser Hafen ist übrigens unter mehreren Namen bekannt: Aegion, Agioi, Aiyion, Aegheon, aber auch Vostizza. Er liegt auf der Position 38.15N 22.44E am Golf von Korinth.

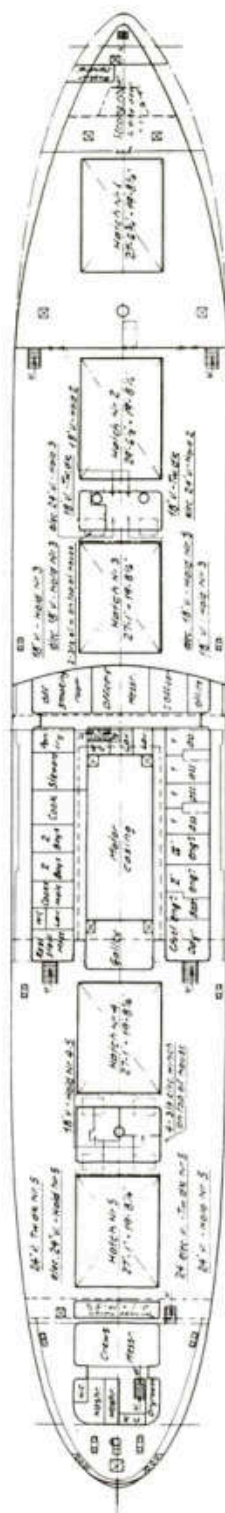
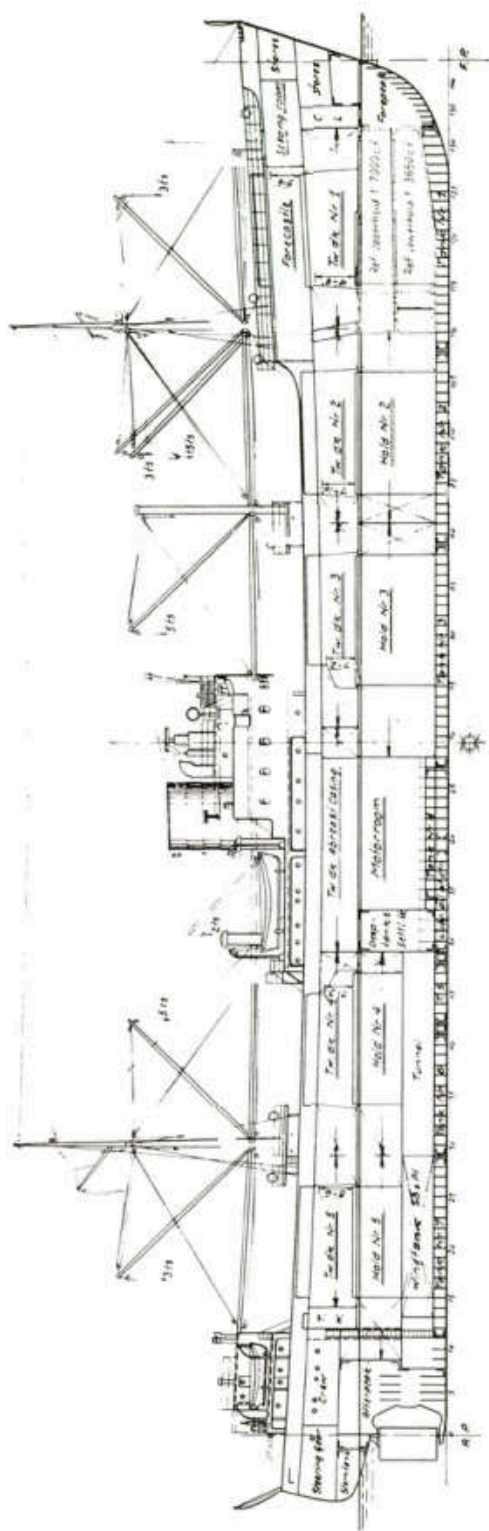
Am 27. Oktober um 8 Uhr wurde abgelegt und zur Bunkerstation Solin/Split verholt. Das Schiff lag mit der Steuerbordseite an einem Schwimmdock und der Backbordanker war draußen. Also, achtern ein Schlepper fest und vorne den Backbordanker hieven, das war die zweckdienlichste Manövervariante.

Nun passierte es, dass beim Ankerhieven eine Ankerkette vom Schwimmdock mit hochkam. Ich hatte mit dem Schiff noch kein Ruder- und Maschinenmanöver gefahren – durfte dafür aber als erstes einen Havariebericht schreiben. Das Klarieren dauerte etwa zwei Stunden.



MS DAHME ex GERD TORM

M/S "GERD TORM"



Riss von MS GERD TORM

Im Verlauf des Verholmanövers baute sich eine Bora mit Windstärken um 9 auf. Die Bucht vor Split war weiß mit dem für diesen Fallwind typisch niedrigen Seegang. Irgendwie haben wir es mit Lotsenberatung geschafft, das Ballastschiff sicher an der Bunkerstation festzumachen. Am Abend liefen wir aus und bekamen einige Stunden später zwischen den vorgelagerten Inseln durch das Umstellen von Hilfsdieseln unseren ersten Blackout. Der dänische Chief hatte unseren Leuten den Trick mit dem „Ventiltanz“ erklärt. Danach sollte der Anlasser vom Hilfsdiesel betätigt werden und gleichzeitig ein Assi, auf dem Hilfsdiesel stehend, mit seinen Füßen die Kipphebel in die richtige Stellung bringen. Das hat im Allgemeinen funktioniert – nur im besagten Fall nicht. Mit diesem Ereignis war dann auch mein Geburtstag gelaufen. Die Maschinenleute bekamen alles wieder in den Griff und wir nahmen erneut Kurs auf unseren Ladehafen.

Der folgende Tag, der 28. Oktober, brachte die nächste Überraschung: Beim Umpumpen von Schweröl (Redwood 400) in einen Hochtank, der an der Achterkante des Maschinenschotts zur Luke IV angeordnet war, lief durch einen Riss im oberen Tankbereich Schweröl in den Laderaum. Das stellte uns vor einige Reinigungsprobleme, denn es sollten Rosinen und Sultaninen in Pappkartons geladen werden.

Bei einem Bootsmanöver stellten wir dann fest, dass im Ballastzustand der Bootsläufer auf der Trommel zwei Meter über dem Wasser zu Ende war. Es konnte folglich kein Boot zu Wasser gelassen werden. Also: Schnell laden!

Über den Hafen Aiyion lagen uns keinerlei Informationen vor. Wir hatten dänische, englische und amerikanische Seekarten und nautische Hilfswerke an Bord, deren Berichtsstand jedoch mangelhaft war.

Der Hafen liegt in einer größeren Bucht, 28 Seemeilen östlich von Patras am Golf von Korinth und ist nach Norden offen. Festgemacht wurde mit fünf Achterleinen an einem kurzen Steg und vorne mit beiden Ankern. Wir sollen das bis dato größte Schiff im Hafen gewesen sein. Der nächste Ladehafen war Patras. In beiden Häfen wurden 1375 Tonnen Korinthen und Sultaninen in verschiedenen Partien und für verschiedene Löschhäfen in Nordeuropa geladen. Von Patras aus liefen wir nach Calamata und dann nach Izmir. Anschließend sollte Piräus angelaufen werden, aber wegen eines Streiks in diesem Hafen wurden wir nach Eleusis umbeordert. Hier luden wir Zitronen, Kolophonium und Baumwolle. Das Schiff war mit diesem letzten Mittelmeerhafen „full“ und bei einer Gesamtladung von 3950 Tonnen nahezu „down“. 2185 Tonnen waren dabei Rosinen, Korinthen und Sultaninen. Als Decksladung hatten wir 130 Tonnen Kolophonium und 130 Tonnen Baumwolle an Bord. Die war als Decksladung ungewöhnlich und besonders zu dieser Jahreszeit riskant. Aber gut verpackt und gut gelascht, haben wir sie auch genau so gut abgeliefert. Am 17. November liefen wir von Eleusis nach Leixoes (Portugal) ab.

Die Decksgang hatte in den Häfen aufgrund der Unterbesetzung hart zu tun. MS DAHME war ein Fünf-Lukenschiff mit Zwischendeck und überall „Hand-McGregor“! Besonders gefordert war der Elektriker, da der Ladebetrieb nur mit eigenem Geschirr lief und die Gleichstromwinden einem hohen Verschleiß unterlagen.

In Leixoes ging die Baumwolle an Land. Geladen wurden Holz und Kork für London. Die 47 Tonnen Kork wieder als Decksladung. In dem Hafen war nur dem Kapitän ein Landgang erlaubt und auch das nur in Begleitung des Agenten. Der diskrete Hinweis auf eine andere Person in meiner Nähe wurde mit einem entschuldigenden Lächeln beantwortet.

Auslaufen aus Leixoes am 27. November 1964. In der Biskaya trafen wir auf NW 10 mit hoher, langer Dünung. Das Schiff bewies sehr gute Seeigenschaften, auch aufgrund der Beladung. Wir konnten das auf den anderen Reisen später ebenfalls feststellen. Die Geschwindigkeit betrug beladen in ruhigem Wasser 13,5, in Ballast 15 Knoten.

In London wurde ein Teil der Ladung gelöscht. Hier beging ich einen Devisenverstoß, indem

ich ohne Rückfrage bei der Reederei für die Deckbesatzung acht halblange Wintermäntel und elf Paar halbhohle Winterstiefel kaufte. Die stand-by-Zeiten an Deck vor den Locks in den feuchtkalten Dezembertagen waren angesichts der 15-Kilogramm-Fluggepäck-Limitierung für mich eine hinreichende Begründung für diese Maßnahme. Trotzdem musste ich deswegen bei der Inspektion und der Devisenabteilung „antreten“. Der streng erhobene Zeigefinger knickte allerdings ein und relativierte sich zu einem gnädigen „na ja“.

Die nächsten Löschhäfen waren in Reihenfolge: Rotterdam, Antwerpen und Hamburg. Am 20. Dezember waren wir in Hamburg mit dem Löschen fertig und die Ladungsreise 1/64 beendet. Von da aus ging es via Kiel-Kanal nach Kopenhagen in die Werft zu Burmeister & Wain AS. Ankunft war am 21. Dezember 1964 um 16.30 Uhr.

Die Besatzung zeigte trotz der vielen notwendigen Überstunden, der vorgefundenen schlechten hygienischen Bedingungen, der fehlenden Voraussetzungen für die Einhaltung von Arbeitsschutz- und Gesundheitsvorschriften sowie der bereits erwähnten anderen Probleme eine gute Einsatzbereitschaft und Arbeitsmoral.

Ein Teil der Besatzung hatte überhaupt erstmalig in der neuen Funktion gearbeitet. Das traf für den LTO, den I. Ingenieur, den Bootsmann, den I. Koch und den II. Offizier zu. Kapitän und I. Offizier hatten vorher schon Vertretungsreisen auf anderen Schiffen gemacht. Die alte Erkenntnis, dass viel Arbeit, ein gutes Bordklima und erfolgreiche Reisen kollektivbildender sind als aufgesetzte gesellschaftliche Aktivitäten, welche wir auf den weiteren Reisen natürlich ebenfalls absolvieren mussten, hatte sich einmal mehr bestätigt.

MS DAHME wurde zu einer Zeit in Dienst gestellt, als im Flottenbereich Mittelmeer die inneren Verwaltungsstrukturen in Wismar noch nicht gefestigt waren. Das betraf auch die Inspektionstätigkeit und die Anleitung zur politischen Führungstätigkeit an Bord. Reiseanleitungen und Auswertungen, wie sie später üblich waren, fanden nicht statt. Aber der mit zwölf Anlagen zu versehende Kapitänsbericht war bereits eingeführt. Die Reaktionen der Reederei waren darauf anfangs mäßig. Vermutlich wurden sie nach dem 3-g-Prinzip bearbeitet: gelesen-gelacht-gelocht. Das war sicher auch der zunehmenden Zahl neu in Dienst gestellter Schiffe geschuldet.

Eine effektive Zusammenarbeit entwickelte sich mit der Befrachtungsabteilung des Flottenbereiches. Das Ladungsaufkommen Levante ein- und ausgehend war gut. Die Konkurrenz im östlichen Mittelmeer, bestehend aus dem Pool der Reedereien Transmarin (schwedisch), KNSM (holländisch) und ALL (deutsch) wurde erfolgreich verdrängt. So entwickelten sich Liniendienste mit festen Abfahrten, in die auch das MS DAHME eingebunden war. Die generelle Tendenz war: Ausgehend Südlevante, heimkehrend Nordlevante. Das bedeutete eine Vielzahl von Häfen mit anspruchsvoller Ladungsarbeit.

Als ein Beispiel kann dafür die Rundreise vom 5. Mai 1965 bis 6. Juli 1965 mit folgenden Häfen gelten: Wismar-Rotterdam-Antwerpen-Lattakia-Beirut-Famagusta-Limassol-Zyji-Izmir-Calamata-Liverpool-Avonmouth-Hamburg-Wismar.

Limassol und östlich davon Zyji waren damals noch offene Reeden ohne Liegeplätze. Die Anlaufreihenfolge der Häfen Beirut, Lattakia, und Famagusta lag in „masters option“.

Es gab noch viele interessante Ereignisse. Zum 50. Jahrestag der DSR traf ich ein ehemaliges Besatzungsmitglied. Auf die Frage, woran er sich noch erinnern kann, überlegte er etwas länger und sagte dann: *„Ja – hm – eigentlich hatten wir immer schlechtes Wetter.“*

Die DAHME hatte bei der DSR ein kurzes Leben. Sie ist 1968 vor der nächsten großen Klasse verkauft worden. Die sich schnell entwickelnde Containerschiffahrt machte auch um die Levantefahrt keinen Bogen. Große Luken, freie Decks und Bordkräne waren gefragt, auch für andere sperrige Güter. Dafür war unsere nunmehr 20 Jahre alte DAHME leider nicht mehr geeignet.

Die Auslandsinstitutionen der Deutschen Seereederei Rostock (DSR LINES)

Die Tatsache, dass es diesen Seeleuteverein gibt, spricht für eine enge Verbundenheit mit der DSR, die für viele von uns mehr als nur eine Arbeitsstelle war. Genau wie ich selbst, „DSR-Mann“ von 1956 bis 1992, haben wohl die meisten die Arbeit nicht als einen Job angesehen, wie man heute zu sagen pflegt. Es war unser Beruf und den sahen wir doch eher als Berufung an.

Es scheint mir notwendig, auch wenn ich bei vielen damit offene Türen einrenne, einen ganz kurzen Rückblick auf 50 Jahre DSR zu geben. Ich habe bei den verschiedenen Jahrestagen, wie dem 20., 25. und 30., gegenüber der Kundschaft immer wieder die Frage gestellt, was denn nun leichter sei, so lange Reeder zu sein oder Königin von England. Denn HM the Queen läuft ja mit ihrer Regentschaft immer im gleichen zeitlichen Rhythmus wie die DSR. Ich denke, die richtige Antwort kann keiner geben, zumal wir alle kaum die Chance haben werden, good old Lizzy zu fragen.

Sei es drum, der Aufbau der DSR-Institutionen ist logischerweise eng mit der Entwicklung der DSR verbunden, obwohl es noch andere Gründe dafür gibt.

Am 1. Juli 1952 wurde die DSR gegründet. Die Notwendigkeit dafür war in den politischen Umständen zu suchen. Der Außenhandel der DDR wuchs und die Waren mussten mit fremden Flotten, auch westlichen, und für Devisen transportiert werden. Das erste Schiff trug den symbolträchtigen Namen VORWÄRTS. Es war ein alter Dampfer, der nur in der Ostsee eingesetzt wurde. Scherzhaft sagte man, dass er sich durch die Ostsee pumpte. Was vorn hinein lief, wurde hinten wieder herausgedrückt und so bewegte sich das Schiff angeblich vorwärts. Zu diesem Zeitpunkt saßen noch genügend Seeleute an Land herum, die nicht in den Westen gegangen waren und somit war die Besetzung der ersten Schiffe kein Problem. Die Gründung einer DDR-Seereederei zog sie natürlich magisch an. Sie sahen hier eine erneute Chance für sich, im geliebten Beruf zu arbeiten.

Die Entwicklung der Flotte ging rasant voran. Die Dampfer ROSTOCK und WISMAR wurden in Dienst gestellt. Es waren Kohlebrenner, die im Rahmen einer Serie gleicher Schiffe für die Sowjetunion auf der Neptunwerft gebaut wurden. Ihre Fahrten wären allein eine Geschichte wert. Sie fuhren nämlich im Mittelmeer und ihre Kohlebunker waren für den großen Verbrauch an Steinkohle viel zu klein. Im Weißen Meer, wo die Sowjetunion sie einsetzte, gab es in jedem Hafen Steinkohle, aber wir mussten diese für wertvolle Devisen auf dem Kontinent, in Gibraltar, in Messina oder auch in den Schwarzmeerhäfen bunkern.

Dann wuchs die Kümo-Flotte durch Neubauten aus Wolgast und Boizenburg. 1957 kamen die ersten Typ-IV-Schiffe hinzu, vielen Touristen durch das Museums- und Traditionsschiff FRIEDEN bekannt. Es war übrigens, wie alle sicher wissen, das ehemalige MS DRESDEN. Bereits 1958 fuhren 480 000 tdw unter der Flagge der DSR. Man kann sich vorstellen, dass dazu Besatzungen benötigt wurden, die nicht mehr aus Personalreserven der Kriegs- und Vorkriegszeit rekrutiert werden konnten. Es wurden zwei Alttonnageschiffe gekauft, die früher in Belgien unter den Namen COPA CABANA und MAR DEL PLATA als Fracht- und Passagierschiffe im Südamerikadienst eingesetzt waren und jetzt HEINRICH HEINE (1) und THEODOR KÖRNER (1) hießen.

Später kam noch die GEORG BÜCHNER dazu. Die Passagierkammern wurden für Lehrlinge umgebaut. Es fanden etwa 100 von ihnen auf jedem Schiff Platz und wurden sowohl in Theorie als auch in der Praxis auf diesen schwimmenden Berufsschulen ausgebildet. Das war weltweit ein völlig neuer Weg der Berufsausbildung für Seeleute, der sich später sehr wohl auszahlte, denn die DSR genoss einen ausgezeichneten Ruf wegen ihrer professio-

nellen Ladungsbehandlung. Container als Einheitsladung gab es noch wenig und so kam der konventionellen Ladungsbehandlung große Bedeutung zu. Die DSR eröffnete erst 1968 die Containerfahrt. 1972, also 20 Jahre nach ihrer Gründung, verfügte die DSR bereits über 170 Schiffe. In Hochzeiten waren es über 200 Einheiten.

Mit der Entwicklung der Flotte stieg natürlich auch der Bedarf an qualifizierten Fachkräften an Land. Es gab eine Reihe von alten Kadern, die aber bei weitem nicht ausreichten, um den Bedarf zu decken, weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht. Neue, junge Kräfte mit wenig Berufserfahrung, aber voller Tatendrang kamen von den Fach- und Hochschulen in Dresden und Rostock. Theoretisch waren sie relativ gut ausgebildet, es mangelte aber an jeglicher Praxis, vor allem in der englischen Sprache. Daraus ergaben sich viele kuriose Geschichten, die aber den Rahmen dieses Buches sprengen würden.

Zwei Meilensteine will ich zu diesem Komplex noch erwähnen: 1958 wurde die Klarierungsabteilung aus der DSR ausgegliedert und der VEB Deutsche Schiffsmaklerei gegründet. 1960 wurde im neuen Überseehafen das erste Schiff abgefertigt.

Die Flotte der DDR hatte folgende Hauptaufgaben:

- Transport der seewärtigen Außenhandelsgüter der DDR.
- Unterstützung der Transitländer beim Transport von deren Außenhandelsgütern. Es handelte sich dabei vorwiegend um Waren aus Rumänien, Ungarn und vor allem der CSSR. Diese Länder zahlten einen Teil der Fracht in freien Devisen, denn der DSR entstanden ja in den westlichen Häfen Kosten in harter Währung.
- Ladungsgewinnung auf dem freien Markt in der westlichen Hemisphäre.

Neben dem Füllen der eigenen Schiffe wurden damit natürlich auch die so dringend benötigten Devisen eingefahren. Mit dem Wachsen der Flotte entstanden aus der früheren Trampfahrt heraus auch zunehmend Liniendienste. Zuerst natürlich in der Kleinen Fahrt nach sowjetischen Ostseehäfen, wie Riga, und nach Finnland, später auch nach England.

Mit den größeren Schiffen erweiterte sich auch der Aktionsradius der Flotte, sie bediente zunehmend überseeische Häfen im Mittelmeer, im Mittleren und Fernen Osten, in Afrika, in Mittel- und Südamerika. Wie in anderen Reedereien auch, setzte sich schnell die Erkenntnis durch, dass man in den wichtigsten Häfen neben den vertraglich gebundenen Agenturen auch eigene DSR-Leute haben müsse.

Zu Beginn bediente man sich da und dort der anderen DDR-Firmen wie der Schiffsmaklerei und des Spediteurs, der Deutrans. So wurde am 1. Juli 1958 in Alexandria in der VAR die erste Auslandsvertretung der DSR mit einem Mann der Schiffsmaklerei eröffnet. Es war Kurt Piater, der dann so etwas wie ein Pionier zur Eröffnung weiterer Büros der DSR wurde. Nicht selten gab es schon Büros der DSR, ehe es in manchen Ländern eine DDR-Handelsvertretung oder eine DDR-Botschaft gab. Die Aufgaben dieser Vertreter haben sich natürlich im Laufe der Zeit gewandelt, jedoch nicht grundlegend. Sie bestanden ohne eine Wichtung im Folgenden:

Kontrolle der in den Ländern ansässigen Agenturen

Der DSR war klar, dass alle Cooperanten in den fremden Häfen nur das Beste der DSR wollten, nämlich unser Geld. Das ist nicht böse gemeint, aber letztlich besteht das Ziel einer Firma immer in der Erzielung von Profit. Das war ja durchaus in Ordnung. Nur wollten wir so wenig wie möglich zahlen! Und das war ja auch in Ordnung. Es galt also, auf die Einhaltung der Vereinbarungen, die mit den verschiedenen Cooperanten getroffen waren, zu achten. Es handelte sich neben den Agenturen um die Hafen- und die Stauereibetriebe, die Schiffshändler, um Reparaturbetriebe und andere Zulieferer. In der Startphase einer Auslandsvertretung mussten richtige Verträge manchmal erst geschlossen werden, was

nicht immer einfach war. Nicht nur sprachliche Barrieren waren zu überwinden, sondern durchaus auch ökonomische und sogar politische. In einigen Regionen gehörte schon ein bestimmter Mut dazu, die DSR zu vertreten. Wir waren schließlich eine rote Ostblockreederei.

Betreuung der DSR-Besatzungen einschließlich der Hilfe für die Schiffsleitungen

Die Betreuung der Besatzungen war relativ einfach, wenn häufig auch zeitaufwändig. Die Agenturen sahen in dieser Aufgabe oft wenig ökonomischen Nutzen und es bedurfte dann des energischen Eingreifens. Generell beschränkte sie sich aber auf das Organisieren von Ausflügen ins Landesinnere. Wenn zum Beispiel Hein Seemann schon mal in Ägypten war, dann wollte er doch auch die Pyramiden gesehen haben und einmal auf einem Kamel geritten sein. So gab es in vielen Ländern lohnende Ausflugsziele. Dabei spielte es eine wichtige Rolle, dass unsere Besatzungen nur über einen kleinen Betrag in Devisen verfügten, den sie lieber für Geschenke für die Lieben daheim verwenden wollten und nicht so sehr für die Kultur. Viele waren trotzdem gern bereit, von dem geringen Handgeld einen Anteil zu solchen Fahrten beizusteuern. Mit der Zeit wurde der Handgeldebtrag dann allerdings auch gesteigert.

Die Unterstützung der Schiffsleitungen war eine wesentliche Aufgabe und kam immer dann zum Tragen, wenn es außergewöhnliche Situationen gab. Ich denke da an folgende:

- Störungen im normalen Hafendurchlauf durch Streiks. Das Problem bestand darin, dass wir moralisch auf der Seite der Streikenden standen, aber andererseits aus sehr ökonomischen Gründen unser Schiff wieder aus dem Hafen haben wollten. Es bestand durchaus die Gefahr, dass man auf die Schwarze Liste kam. Man konnte also nicht einfach das Schiff umleiten in einen noch streikfreien Hafen, auch wenn man die Gefahr des Streiks schon erkannt hatte.
- Unzureichende Bereitstellung von Personal seitens der Stauereien/Häfen, schleppende Ladungsanlieferung oder Ladungsabnahme
- Probleme mit den Behörden, zum Beispiel mit „falschen Musterungen“ als Stewardess bei mitreisenden Ehefrauen. Zu viele Stewardessen fielen den Behörden doch auf. Auch „falsch gemusterte“ Polit-Offiziere als Super Cargo wurden durchschaut. Hier war es wichtig, dass zu den Behörden gute Beziehungen bestanden. Das ermöglichte dann doch den so gewünschten Landgang für diese Personen.
- Krankheitsfälle, einschließlich Arztbesuchen oder gar Krankenhausaufenthalten. Was freute sich Hein Seemann, wenn man ihn im Krankenhaus besuchte, ihm Post oder deutsche Zeitungen brachte, ihm bei der Verständigung mit dem Krankenhauspersonal half oder nur etwas Schwarzbrot in der Aktentasche hatte.

Gern wurden die Schiffe genutzt, um wichtige Ablader oder Empfänger an Bord zu betreuen. Dann galt es, neben der gelegentlichen Überzeugungsarbeit bei den Kapitänen für einen würdigen Rahmen zu sorgen. Es war schon erstaunlich, welche moralische Wirkung solche Bordbesuche auf die Kundschaft hatten. Viele kamen so erstmalig auf ein Seeschiff und sprachen darüber noch lange.

Auch die Handelsvertretungen und die Botschaften traten immer wieder mit dem Wunsch an die DSR heran, diesen oder jenen Empfang an Bord abhalten zu dürfen. Dazu waren vor allem die größeren Schiffe geeignet. Besonderes natürlich die neueren Typen oder die Lehrschiffe. Wenn der Botschafter zum Jahrestag der DDR wichtige Personen an Bord einladen konnte, dann war das natürlich für alle ein Höhepunkt. Für den Reedereivertreter und die Besatzungen, vor allem aber für das Wirtschaftspersonal, bedeutete das immer zusätzliche Arbeit, denn der normale Betrieb musste ja weiterlaufen. Rückblickend kann ich sagen, dass solche Empfänge bestens abliefen und alle Besatzungen im Normalfall große Einsatzbereitschaft zeigten.

Kundenarbeit

Eine ökonomische Schwerpunktaufgabe war die Arbeit mit den Kunden der DSR. Letztlich wollten wir ja vor allem der Hauptaufgabe gerecht werden und für volle Schiffe sorgen. Dafür waren ständige Kontakte zu den Kunden ein absolutes Muss. Das galt sowohl für Ablader im Gastland, die wir schließlich an uns binden wollten, wie auch für Empfänger. Nicht selten hatten gerade die Empfänger einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Ladungsvergabe in den Herkunftsländern. Mit dem ständig wachsenden Vertrauen der Kundschaft zur DSR gelang es immer besser, diese per Kontrakt an uns zu binden. Diese Verträge wurden von den Reedereivertretern vorbereitet, teilweise auch gezeichnet.



Kundengespräch während der Leipziger Messe 1984

Vertragsarbeit

Auch zu den Cooperanten bestanden in fast allen Ländern vertraglich geregelte Beziehungen. Diese mussten in regelmäßigen Abständen erneuert und/oder an die aktuelle Situation angepasst werden. Dabei spielten neben den rein ökonomischen Problemen auch Fragen der Abfertigungszeiten eine Rolle, die hinsichtlich der Gestaltung der Fahrpläne wichtig waren. Ebenso waren die jeweiligen Liegeplätze immer ein Verhandlungsgegenstand. Selbst ungeschriebene Verträge konnten wichtig sein. So auch zu den Lotsen. Es gelang in vielen Häfen, mit den Lotsenvereinigungen oder einer bestimmten Gruppe von Lotsen Absprachen zu treffen, die unseren Schiffen eine schnelle und zügige Abfertigung garantierten. Da wechselte natürlich manche Stange Zigaretten und mancher Geldschein die Hand. Das waren geplante Ausgaben und entsprechende Mittel standen den Kapitänen oder der Auslandsinstitution zur Verfügung.

Konferenz- und Joint Venture Arbeit

Mit den Jahren war die DSR im Konzert der Großen in der Schifffahrt ein nicht mehr zu übersehender Faktor geworden. Wir fuhren in sozialistischen und vor allem später auch in westlichen Gemeinschaftsdiensten. Teilweise erfolgte das in Finanzpools. Wir waren Mitglied zahlreicher Schifffahrtskonferenzen. Dabei handelte es sich um Interessengemeinschaften verschiedener Reeder, die Fahrpläne und Seefrachtraten abstimmten und die sogar gemeinsam Schiffe eincharterten und nutzten. Die auf dem Markt etablierten Reeder taten sich sehr schwer mit der Aufnahme östlicher Reeder und die DSR spielte da teilweise sogar eine Vorreiterrolle im sozialistischen Lager. In all diesen Vereinigungen gab es viele unterschiedliche Komitees und Arbeitsgruppen, die in den jeweiligen Ländern der Mitgliedsreedereien regelmäßig tagten. Im Normalfall wurden die Treffen von Mitarbeitern aus Rostock besucht.

Oft genug klappte das aber nicht und dann war der lokale „DSR-Mann“ wieder im Rennen. Für ihn bedeutete das, dass er ständig und möglichst genau über den Stand der Dinge in diesen Diensten informiert war, auch wenn die Schiffe dieser Linie seine Häfen gar nicht bedienten. Er wollte sich ja bei den Tagungen nicht blamieren. So war er mal in einer unteren, operativen Arbeitsgruppe eingesetzt und in einem anderen Fall vertrat er die DSR auf Top-Ebene. Das führte zu teilweise kuriosen Situationen, über die man eventuell später einmal schreiben könnte.

Eine Aufgabe, die alle Vertreter in ihren unterschiedlichen Funktionen treffen konnte, möchte ich noch unbedingt erwähnen: Wenn aus der Heimat die Information kam, dass sich der Genosse X oder Y an Bord befindet, dann war das für uns die Order, uns um diesen Mann oder diese Frau zu kümmern. Wir hatten dann die mehr oder weniger hochkarätigen Leute zu betreuen. Das reichte vom eben in Ehren verabschiedeten Leiter des Seefahrtsamtes zu Karl Eduard von Schnitzler, von Schauspielern zu Schriftstellern, von Gewerkschaftsvertretern bis zu höheren Politikern. Aus meinen Erfahrungen kann ich sagen, dass sie eigentlich alle bescheidene Menschen waren, die auch an Bord bei den Besatzungen gut ankamen. Ein Mann wie von Schnitzler war sogar überaus beliebt, genau wie seine Frau. Er sprach an Bord ganz anders über die Probleme der DDR als im „Schwarzen Kanal“.

Soweit zunächst zu den ganz normalen Reedereivertretern. Darüber hinaus gab es andere Formen der Repräsentanz im Ausland wie:

Büros in den Transitländern

Diese Länder waren als Ladungsbringer sehr wichtig für die DSR. So wurden bald in Prag und Budapest DSR-Büros eröffnet, die sich als wichtig und richtig erwiesen. Es war Kundenpflege im echten Sinn des Wortes und die „DSR-Männer“ genossen das volle Vertrauen der Kunden. Sie konnten auftretende Probleme oder Unklarheiten sofort bearbeiten und meistens auch klären, wozu natürlich der ständige Kontakt zur Heimat eine Voraussetzung war. Auch hier wurden die bestehenden Jahresverträge durch den „DSR-Mann“ ständig kontrolliert und die Unterzeichnung neuer Verträge vorbereitet. Den Vertretern in Prag, aber auch in Budapest oblag noch eine spezielle Aufgabe: Sie spielten so etwas wie Reisebüro. Die DSR schloss mit dortigen Firmen, in der Regel mit den staatlichen Spediteuren oder manchmal Betrieben, Vereinbarungen über die Nutzung der betriebseigenen Ferienobjekte. So kamen Tschechen und Ungarn an die See und die DSR-Leute in die Berge oder an den Balaton.

Buchungsbüros

In den sozialistischen Gemeinschaftsdiensten wurden Buchungsbüros eingerichtet, so zum Beispiel in Polen. Die Aufgabe war sehr operativ angelegt. Wie der Name schon sagt, ging es um die Ladungsbuchung und dabei auch um die gerechte Verteilung zwischen den beteiligten Reedern. Fahrpläne wurden erarbeitet, Tarifprobleme behandelt und letztlich auch der Kontakt zu den Cooperanten und Kunden gepflegt. Das Spezielle war, dass man vor Ort in einem gemeinsamen Büro saß. Jeder Partner konnte jedes Gespräch des anderen hören und sogar den Telexwechsel lesen. Es gab zwar generell keine Geheimnisse, aber bestimmte Dinge waren eben einfach nicht für die Ohren der Partner bestimmt. Die Atmosphäre in einem solchen Büro hing in hohem Maße von den dort tätigen Personen ab. Meist gelang eine reibungslose Arbeit. Diese Büros bereiteten auch die regelmäßigen Treffen der Reeder vor, erarbeiteten die Statistiken und sonstigen Unterlagen für eine ordentliche Abrechnung. Später wurden ähnliche Büros auch bei westlichen Gemeinschaftsdiensten durch DSR-Vertreter besetzt. So auch im Ostafrika-Containerdienst in London. Die Aufgaben waren ähnlich denen in den eben genannten sozialistischen Büros.

Joint Ventures im Ausland

Eine spezielle Form der Zusammenarbeit der sozialistischen Länder waren Joint Ventures. So gab es zum Beispiel ein gemeinsames Unternehmen zwischen der DSR und dem tschechischen Staatsspediteur Cechofracht in London mit dem Namen Intraspedition. Beide Seiten stellten einen gleichberechtigten Direktor. Genau so wurden Gewinne oder Verluste geteilt. Auch hier spielten die Charaktere der dort eingesetzten Personen eine wichtige Rolle für eine gute Kooperation. Die anderen Angestellten waren übrigens in diesem Fall Engländer.

Agenturen

Im Verlaufe der Jahre bildete sich eine andere, sehr eigene Form der DSR-Präsenz im Ausland heraus. Es wurden Mittel und Wege gesucht und gefunden, die es der DSR ermöglichten, die finanzielle Mehrheit in dieser oder jener Agentur zu übernehmen. Es würde zu weit führen, diese Form im Detail darzustellen und das stünde mir auch gar nicht zu. Jedenfalls waren in einigen Fällen die leitenden Direktoren und manchmal auch Aktionäre DSR-Angehörige. Auch manches Gebäude dieser Agenturen gehörte der DSR. Diese Agenturen waren angesehene Partner in den jeweiligen Ländern und genossen auch bei den Banken einen guten Ruf. Mit größtem Vergnügen empfingen die Banken oder die Bürgermeister der Städte den Generaldirektor der DSR. Auch die nationalen Angestellten empfanden es als sehr angenehm, mit bzw. sogar indirekt bei der DSR zu arbeiten. In Antwerpen war die DSR-eigene Agentur SOGEMAR die größte Agentur. Sie war auch die einzige, die für ihre Angestellten ein Weihnachtswochenende mit Betriebsausflug organisierte.



Der Autor als Bevollmächtigter für Westeuropa von 1983–87 im Antwerpener Büro der DSR

Inlandbüros

Ich komme jetzt zu einer besonderen Form der Auslandsvertretung der DSR. Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen beziehungsweise innerdeutscher Regelungen war es der DSR nicht möglich, eigene Büros in der damaligen Bundesrepublik zu errichten. Dabei spielte die Ladung der BRD in zunehmendem Maße eine wichtige Rolle für uns. Die Kundschaft wurde von anderen Reedern, speziell den bundesdeutschen, heftig umworben und gepflegt. Natürlich wollten wir das auch machen.

Eine fachlich gute Wahrnehmung dieser Aufgabe erforderte aber schnelles und operatives Handeln. Das war bei den bestehenden Bedingungen in der DDR nicht oder kaum möglich. Zu jeder Reise waren nötig:

- Ein passender Reisekader mit gültigem Pass und Visum,
- eine Vormerkung im Reiseplan, die durch mehrere Stellen bestätigt sein musste,
- eine Direktive, die ebenfalls viele Leute begutachteten und genehmigten oder ablehnten,
- im Nachgang zur Reise ein Sofortbericht, die spezielle Form der Information an Stellen, die wir alle kannten, ein Fachbericht, was durchaus richtig war.

Ohne diese Berichterstattung durfte man die nächste Reise nicht antreten, auch wenn dadurch ökonomischer Schaden für die DSR entstehen konnte. Man kann sich leicht vorstellen, dass bei solcher Prozedur eine schnelle Reaktion auf auftretende Probleme bei den Kunden kaum möglich war. Es wurde also nach Wegen gesucht, wie man diese seltsame Bürokratie überlisten konnte. Und es wurde auch ein Weg gefunden, der dann sogar kurioserweise durch die zuständigen Behörden abgesegnet wurde.

Es wurden über die uns wohl gesonnenen oder uns gehörenden Agenturen Inlandbüros unter deren Namen eröffnet, aber mit dem Untertitel „Buchungsbüro der DSR“. Die Belegschaften, meistens ein Leiter und ein bis zwei Mitarbeiter, waren Bundesbürger, auf deren Auswahl wir aber großen Einfluss nahmen. Nun hätte man die Anleitung und Kontrolle dieser Büros den jeweiligen Agenturen überlassen können, aber das wollten wir nicht. Oder man hätte das von Rostock aus machen können, aber damit wäre die Flexibilität wieder verloren gegangen. Also wurde als entscheidender Schritt ein Büro in Antwerpen bei der dortigen Agentur mit einem Leiter und einer Sekretärin, einer Belgierin, eingerichtet. Der Leiter war natürlich ein „DSR-Mann“ mit der etwas hochtrabend klingenden Bezeichnung „Bevollmächtigter des Generaldirektors der DSR für Westeuropa“. Seine Vollmachten gingen auch tatsächlich über die eines normalen „DSR-Mannes“ hinaus. Seine Hauptaufgaben waren:

- Anleitung und Kontrolle der Inlandbüros in Köln, Frankfurt/Main, München und später auch noch Stuttgart,
- die Pflege der Großkunden der DSR, wie der Großchemie, der Stahlindustrie und der Großspediteure,
- Abschluss von Jahres- oder Halbjahresverträgen mit Großkunden,
- Koordinierung der Zusammenarbeit zwischen den Büros und den Agenturen,
- Organisation jährlicher Treffen zur ökonomischen Auswertung.

Weiterhin war er aufgrund seiner Reiseflexibilität auch zuständig für die Schweiz, das heißt die dortige Agentur und die Großkunden. Theoretisch galt das auch noch für England, Österreich und sogar Skandinavien. In der Praxis war das aber einfach nicht machbar.

Einen speziellen Schwerpunkt in der Auslandsarbeit bildete Zypern. Hier kreuzten sich verschiedene Schifffahrtslinien der DSR, hier lagen Aufgaben der Containerkontrolle, hier erfolgte der Umschlag von Boxen von einem Liniendienst auf die anderen. Hier schien zwar immer die Sonne, trotzdem war diese Stelle wohl mehr als arbeitsaufwändig.

Wir Auslandsvertreter gehörten natürlich zu einem privilegierten und damit auch beneideten Kreis. Ich denke, dass der Neid auch zum Teil die Triebfeder war, uns stramm zu kontrollieren und auch Fesseln anzulegen. Das galt übrigens nicht nur für die DSR-Leute. Natürlich wurden an einen Auslandsvertreter bestimmte Anforderungen gestellt. Bei der DSR war eine der Voraussetzungen, dass man Parteimitglied war. Ich betone das so, weil es durchaus in anderen Firmen nicht unbedingt solche Forderungen gab. So waren die DSRK-Vertreter in Antwerpen über mehrere Besetzungen parteilos. Das heißt nun aber wiederum für die DSR nicht, dass es schon reichte, Genosse zu sein. Wir hatten eben als Leitung über der staatlichen noch die Industriekreisleitung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und die hatte das Sagen. Sie war es wohl auch, die die Forderung stellte, dass die Kader, die

in kapitalistische Hauptländer gingen, ein Jahr die Bezirksparteischule der SED besucht haben mussten. Ausnahmen gab es da kaum. Die fachliche Seite aber spielte durchaus eine wichtige Rolle. Mit den Jahren waren diese Kader versierte Schiffsfahrtsleute, die sich ihre Sporen vor allem in der Befrachtung und teilweise auch als Nautiker oder Techniker verdient hatten. In bestimmten Häfen, in denen die Schiffsbetreuung den größeren Teil der Arbeit ausmachte, war es durchaus gut, wenn der Vertreter selbst Kapitän war. Das konnte man vor allen Dingen von Antwerpen/Rotterdam und auch Helsinki sagen. Für Prag bot es sich an, die Vertreter aus dem Kreis der Schiffsmaklerei oder des Seehafens zu wählen. Ein weiteres Kriterium, dass am Anfang der Auslandsinstitutionen weniger gut zu erfüllen war, waren Fremdsprachen, speziell Englisch. Später war das eine strikte Forderung.

Zur Vorbereitung gehörte im Allgemeinen der Besuch eines Drei-Monate-Lehrgangs in Finsterwalde oder Zabeltitz. Dort waren künftige Auslandskader aller Verkehrszweige, wie Binnenschifffahrt, Interflug, Eisenbahn, Kraftverkehr, Deutrans, Seehäfen und natürlich der DSR, versammelt. Es wurden von kompetenten Vertretern der Fach- und Hochschulen des Verkehrswesens, der Betriebe und der Ministerien Vorträge gehalten, die uns Zusammenhänge der Volkswirtschaft nahe bringen sollten. Es gab auch Unterweisungen im diplomatischen Protokoll und den erforderlichen Umgangsformen. Diese Lehrgänge wurden, im Gegensatz zum Besuch der Parteischule, von uns als sehr wertvoll betrachtet, denn sie waren praxisnah und keinesfalls lebensfremd.

Trotz aller Vorbereitung erwarteten uns in den verschiedenen Ländern sehr unterschiedliche Bedingungen. Ich meine damit nicht so sehr die klimatischen oder anderen Lebensverhältnisse. Es war auch nicht die Frage des eventuellen Linksverkehrs oder der anderen Währungen. Nein, ich spreche vom Leben im Verband einer Handelsvertretung, einer Botschaft. Wir unterstanden fachlich zwar der DSR, disziplinarisch aber dem Handelsrat. In den meisten mir bekannten Fällen wurden die handelspolitischen Abteilungen wie Abteilungen im Ministerium für Außenhandel in Berlin geleitet. In dieses System versuchte man nun die DSR-Vertreter einzupassen. Das musste, vor allem bei wenig Verständnis seitens der Handelsräte, ins Auge gehen. Wir hatten nun mal keine geregelte Arbeitszeit von 8 bis 17 Uhr wie es für die Angehörigen der handelspolitischen Abteilung oder der Botschaft sehr oft zutraf. Schifffahrt bedeutete Dienst rund um die Uhr, denn Schiffe werfen nun mal nicht nachts den Anker weg. Man versuchte uns nur Reisen im Land zu gestatten, wenn wir einen vom Handelsrat unterschriebenen Dienstreiseauftrag hatten. Das war in vielen Fällen gar nicht möglich, denn die Schiffsleitungen konnten bei Anruf am Freitagabend nicht warten, bis wir erst am Montag mit einem unterschriebenen Reiseantrag aktiv wurden. Wir hatten, was ebenfalls ein ständiger Streitpunkt war, einen Dienstwagen für uns allein, und dieser war oft größer als der anderer Botschaftsangehöriger, die sich den ihren noch mit einer zweiten Familie teilen mussten. Wir hatten oft bessere Wohnungen, die auch noch manchmal entgegen der Norm besser ausgestattet waren. Der Grund war nicht, dass wir etwas Besseres waren. Nein, diese Wohnungen waren echte Dienstwohnungen, in denen wir auch Besatzungsangehörige, Dienstreisende und vor allem Kunden empfangen mussten.

In einigen Ländern verbot man es, dass die Frau des DSR-Vertreters mit ihrem Mann im Büro der DSR arbeitete. Hier regierte wieder das Prinzip des Misstrauens gegen jedermann, auch gegen x-mal gesiebte Kader. Ich möchte trotzdem sagen, dass in vielen Ländern eine gute Zusammenarbeit mit der Botschaft herrschte, speziell dann, wenn die Leitenden der Botschaft den engen Zusammenhang zwischen der DSR und dem Außenhandel erkannten. Die wenigsten, um nicht zu sagen, gar keine Probleme gab es mit den Konsuln. Wir brauchten sie oft zu Musterungen, bei Havarien, bei anderen diplomatischen Verwicklungen; und sie kamen gern, wenn wir sie riefen. Für sie bedeutete es doch eine angenehme Unterbrechung ihrer Büroarbeit und oft sogar ein Schwarzbrot aus der Heimat.

Ansonsten nahmen wir ohne Murren am Leben der DDR-Vertretung teil und verlebten dort durchaus angenehme Stunden im Kreise der DDR-Bürger. Es fiel uns nicht schwer, uns in die Spielregeln einer Botschaft einzupassen. Das bedeutete, dass man sich auch bei privater Abwesenheit von der Wohnung unbürokratisch beim Diensthabenden abzumelden hatte. So wusste die Botschaft in bestimmten Situationen immer, wo sich die DDR-Bürger aufhielten. Ich besinne mich auf Beispiele wie das schwere Erdbeben in Bukarest. Da war die DDR-Botschaft eine der wenigen, die den rumänischen Behörden und auch der Heimat sofort sagen konnte, dass die DDR-Bürger keinen Schaden genommen hatten.

Unsere Ehefrauen

Ich denke, in diesem Rahmen verdienen unsere Frauen auch einen speziellen Abschnitt. Offiziell hießen sie „mitreisende Ehefrauen“. Das klingt so, als würden sie eine Art Lustfahrt in See machen. Dem war bei weitem nicht so. Es war schon mehr als kurios, wie ihre Auswahl und Vorbereitung auf den Auslandseinsatz erfolgte. Für die Auswahl gab es sehr einfache Kriterien: Bestens in der Partei, aber keine Bedingung, keine Westkontakte. Die Vorbereitung erfolgte nur in rein fachlicher Hinsicht und das auch nicht immer gut und ausreichend. Sie wurden in keiner Weise auf das Leben in der teilweise extremen Fremde vorbereitet. Man warf sie ins kalte Wasser und sie mussten schwimmen. Es wurde aber erwartet, dass sie gut schwammen!

Sie kamen aus unterschiedlichen Berufen, von der Verkäuferin bis zur Ärztin. Ich will hier keine Wertung über die verschiedenen Berufsgruppen vornehmen, ich will nur sagen, dass die meisten nicht aus der Schifffahrt kamen. Sie wurden auch in der Heimat nicht zu abendlichen Veranstaltungen mit Kunden zugezogen, denn sie waren ja keine „Verhandlungskader“, hatten also keinerlei Erfahrungen auf diesem Gebiet. Nun waren sie plötzlich im Ausland. Wir, die Ehemänner, haben sie in den meisten Fällen auf vieles vorbereitet:

- Auf Gebräuche und Sitten des Gastlandes (welche Kleidung zu welchem Anlass),
- auf Ess- und Lebensgewohnheiten (Stäbchen, Froschschenkel, mit den Fingern essen),
- auf die neue Währung und das Kostengefüge,
- auf den Straßen- und öffentlichen Verkehr,
- auf den Umgang mit unseren Partnern,
- auf Spielregeln im diplomatischen Protokoll und vieles mehr.

Im besten Fall konnten sie englisch, was wichtig war. Doch trotz ihres eventuellen Schulenglisch bekamen sie häufig einen Schreck, wenn sie die dortigen Leute englisch sprechen hörten und nichts verstanden. Der Inder oder der Japaner oder auch der englische Taxifahrer oder Hafenarbeiter sprachen eben nicht Queens English. Heute können zum Glück viele Menschen sagen: „Ich war in London, in Rio oder Bombay.“ Das ist alles in Ordnung, dumm ist es nur, wenn sie sagen: „Ich *kenne* diese Städte.“ Von einer Stadtrundfahrt lernt man keine Stadt kennen – und schon gar nicht das Leben in ihr. Unsere Frauen mussten sich alles per U-Bahn erarbeiten. Neue Menschen, andere Maße, andere Währung, andere Lebensmittel, Erdbeben, Wirbelstürme, Krawalle, Kriege. Sie fuhren trotzdem mit der U-Bahn zur Arbeit, auch wenn es nachts wieder Bombenanschläge gegeben hatte. Sie sammelten Splitter im Vorgarten vom letzten Bombenangriff, zum Beispiel damals im Irak. Alles konnte vorkommen und kam vor. Und alles ohne Vorbereitung in der Heimat.

Unseren Frauen kam noch eine besondere Aufgabe zu. Sie mussten oft repräsentieren. Bei Empfängen, bei Dinners, bei Treffen mit Geschäftspartnern. Heute sind Schnecken und Froschschenkel auch nicht gerade die deutsche Hausmannskost, aber man kann es doch auch hier mal probieren. All das kam auf unsere nur „mitreisenden Ehefrauen“ zu. Und, wie bereits erwähnt, die Arbeit war vielen auch fremd. Sie sollten sich gegenüber den ausländischen Partnern auch auf diesem Gebiet behaupten. Übrigens, auch wenn sie nicht bei ihren

Männern arbeiten durften, waren sie nach Feierabend dessen ungeachtet unsere „Vertreter“, der Ansprechpartner für Kapitäne und Partner aller Art. Auch für die Botschaft. Ich behaupte mal: Unsere Ehefrauen standen uns immer und überall zur Seite. Sie standen sozusagen ihren Mann, besser gesagt ihre Frau. In den rund 30 Ländern, in denen wir DSR-Vertreter hatten, genossen deren Ehefrauen einen sehr guten Ruf, menschlich und fachlich. Viele arbeiteten legal oder teils halblegal als Hafenkostenkontrolleure und das mit großem Engagement und auch Erfolg. Man hat sie in den Agenturen nie als Kontrolleure, sondern als faire Partner betrachtet.

Übrigens gab es nur eine Frau als Auslandsvertreter und zwar in Havanna. Das lag sicher nicht daran, dass wir keine befähigten Mitarbeiterinnen gehabt hätten. In einige Länder konnte man aus verschiedenen Gründen keine Frau delegieren. Bei einigen wären die Ehemänner nicht bereit gewesen, als „mitreisender Ehemann“ zu fungieren und vielleicht als Telefonist oder am Empfang einer Botschaft zu arbeiten.

Ich sollte vielleicht noch ein Wort zu unserer Bezahlung sagen: Wir erhielten in der Heimat ein Grundgehalt, das nicht zum Totlachen war und sich heute noch negativ auf unsere Rente auswirkt. Davon konnten wir unsere laufenden festen Ausgaben decken, wie Miete, Unterstützung der in der Heimat gebliebenen Kinder, Versicherungen, Zeitungen sowie übrige fixe Kosten. Im Ausland bekamen wir ein Gehalt in Devisen, welches heute nicht auf die Rente angerechnet wird. Das war zum Leben gedacht und für die Begleichung der durch uns zu tragenden Kosten an der Wohnung (Strom, Gas) und am PKW (Privatmeilen). Je nach Land wurde durch das zuständige Ministerium ein Warenkorb für ein durchschnittliches Leben errechnet und daraus auf der Basis der Kosten im jeweiligen Land unser Gehalt. Es war nicht üppig, gestattete aber ein ordentliches Leben. Wenn jemand sagt, dass wir am Hungertuch nagen mussten, der sagt nicht die Wahrheit. Alle sind, mal symbolisch gesprochen, mit einem Koffer ausgerüstet und mit zweien zurückgekehrt. Natürlich konnte nicht jeder alles im Gastland kaufen. Dafür konnte er gesparte Devisen, auch sozialistische, bei GENEX einzahlen und dort Waren erwerben. Ökonomisch war also alles machbar.

Ich wollte noch den Komplex Kommunikation anschneiden. Aus heutiger Sicht ist das alles lächerlich, aber damals bestanden für uns lediglich das Telefon-Festnetz und der Fernschreiber. Leider gelang es oft stundenlang nicht, eine Verbindung mit der Heimat herzustellen. Das kostete Kraft und Zeit und sicher öfter auch Geld. Anstehende Entscheidungen mussten vertagt oder durch den Reedereivertreter selbst entschieden werden, obwohl ihm das oft gar nicht zustand. Aber wir waren schon entscheidungsfreudig genug, um Unheil zu vermeiden oder einzugrenzen.

Lassen Sie mich zusammenfassen:

1. Die Auslandsvertretungen waren eine notwendige und gute Einrichtung.
2. Es wurde generell eine qualitativ hoch stehende Arbeit geleistet, bei der unsere Frauen eine nicht unwesentliche Rolle spielten.
3. Ökonomisch gesehen finanzierte sich wohl jede Auslandsinstitution selbst und erzielte noch Profit.
4. Ich kenne keinen Fall, in welchem sich ein DSR-Vertreter ungerechtfertigt bereichert hätte und das nicht nur wegen der strengen Kontrollen von allen Seiten.

Nach meinem Wissen hat nur ein DSR-Vertreter die DDR illegal verlassen und das auch noch mit einer völlig sauberen Abrechnung. Wenn ich richtig recherchiert habe, dann hatten wir in 29 Ländern Auslandsvertretungen, von Japan bis Rio, von Helsinki bis Budapest. Wir sind nach den Jahren im Ausland alle wieder gern in die Heimat zurückgekehrt. Hier lebten unsere Familien und Freunde. Hier lag auch unsere weitere berufliche Zukunft. Hier waren wir einfach zu Hause.

Weihnachten auf See

Viele Storys könnte ich aus meiner Seefahrtszeit erzählen. Gute, böse, traurige und lustige, Geschichten, wo Wahrheit und Dichtung nahe beieinander liegen. Es gab Arbeit an Bord, viel Arbeit, und Freizeit und Landgang und viele Anlässe zum Feiern. Also, hier ist die Story von der Weihnachtsfeier auf See mit einem Klabauterweihnachtsmann.

Weihnachten auf See ist für Seeleute schon immer nichts Besonderes gewesen, sagt mürrisch der alte Fahrensmann und zählt auf, wie oft und in welchen Tümpeln der Welt er das erlebt hat. Wer aber zurückdenkt, wird ehrlich zugeben müssen, dass Weihnachten auf See so manchen alten Haudegen die Tränen, manchmal auch nur nach innen, in die Augen getrieben hat. Wenn ich die Weihnachtsfeiern auf See oder in fremden Häfen mit anderen Festivitäten an Bord vergleiche, so rührte Weihnachten immer ans Herz und viele waren froh, wenn es etwas Ablenkung gab. Ohne eine Ablenkung zogen sich viele zurück, zumindest zeitweilig, andere markierten den starken Seemann, den nichts, auch Weihnachten nicht, erschüttern konnte, und wieder andere ertränkten ihre Heimatgefühle in Hafenbräu oder Gewerkschaftsbowle oder was es sonst noch so gab.

Die Weihnachtsfeier, von der ich erzählen möchte, war aber nun doch etwas Besonderes. Aus mehreren Gründen, denn es handelte sich um eine Weihnachtsfeier auf dem Fracht- und Lehrschiff MS GEORG BÜCHNER im Jahre 1968.

Seit Mitte 1967 wurden auf dem ehemaligen belgischen Kombischiff CHARLSVILLE, nun MS GEORG BÜCHNER, jährlich etwa 150 Vollmatrosenlehrlinge für den VEB Deutsche Seereederei Rostock ausgebildet. Unsere Fahrtgebiete waren Westeuropa, Cuba und Mexiko. Ich fuhr dort einige Jahre als Ausbildungsoffizier. Damit haben wir die erste Besonderheit, denn 150 junge Bengels waren das erste Mal Weihnachten von Müttern weg und das auf hoher See. Die zweite Besonderheit bestand darin, dass unser Kapitän Herbert Schickedanz war.

Alle, die ihn kannten, und besonders die damaligen Lehrlinge werden mir zustimmen, dass diese Konstellation die Garantie für ein außerordentliches Spektakel darstellte.

Auslaufend Rostock, wurden neben der normalen Verproviantierung und Ausrüstung auch Weihnachtsbäume an Bord genommen. Nun war es für all die unverbesserlichen Optimisten klar, Weihnachten wird auf See gefeiert. Es wurden Päckchen und Briefe von den Frauen, Müttern, Tanten und Cousinen mit an Bord genommen. Auch viele Eltern der neuen Lehrlinge hinterlegten Geschenke und Grüße bei den Ausbildungsoffizieren oder Lehrbootsleuten. Der Funker sammelte fleißig ankommende Telegramme. Es wurden aber auch Päckchen von der Besatzung für Freunde an Bord gepackt, die meistens als derbe, aber gutmütige Scherze gedacht waren.

Weihnachten konnte also kommen. Es war alles nach gutem Seemannsbrauch vorbereitet. Nicht aber unter dem Kommando von Kapitän Schickedanz. Der alte Schlaufuchs war ein außerordentlicher Menschenkenner, der die seelischen Belastungen, besonders für die neuen Jungs, zu Weihnachten nur zu genau kannte. Also übernahm der Alte die Vorbereitung der Weihnachtsfeier auf See selbst, indem er unter anderem bestimmte, wer den Weihnachtsmann spielen sollte. Widerrede oder Ablehnung war von vornherein ausgeschlossen.

1968 und auch ein Jahr später war ich der Glückspilz. Aus welchen Gründen auch immer, ich war per Order von „Schicki“ zum Weihnachtsmann ohne zusätzliche Bezüge oder Sonderurlaub ernannt worden. Wochenlang versuchte ich mir vorzustellen, was ein Weihnachts-

mann auf See mit 250 Besatzungsmitgliedern, darunter 150 neuen Lehrlingen, machen sollte. Also interviewte ich Leute, die schon auf der THEODOR KÖRNER (1) mit Schickedanz zusammen gefahren waren.

Ich erfuhr, dass der Weihnachtsmann unter „Schicki“ kein normaler Weihnachtsmann war, sondern ein Klabautermann. Es war auch nichts anderes zu erwarten. Klabautermann zu Weihnachten, was auch immer das sein sollte, es stellte sich dann bald heraus.

Es sollte ein Gemisch aus Klabautermann, traditionellem Weihnachtsmann und Faxenmacher sein, der, je nachdem, ob sich unser Schiff in den Tropen oder in kalten Gebieten aufhielt, entsprechend aufgetakelt war. Diesmal waren wir in der kälteren Zone auf dem Atlantik auf Heimreise nach Rostock und hatten Zucker in Säcken und Rum in Fässern geladen.

Mit Hilfe einiger Kollegen und des Kleiderfundus einer hilfreichen Stewardess entstand, wie auf dem Bild zu sehen ist, der Klabauterweihnachtsmann 1968, ein Konglomerat aus Seemann, Beachcomber, Polarforscher und vielleicht auch ein bisschen Weihnachtsmann, aber nur ein bisschen. Meine Freunde lachten sich schon vorher kaputt und versicherten mir: „Fuddel, damit machst Du beim Alten einen Stecher, die Lehrlinge tragen dir morgen das Du an und die Stewardessen heiraten dich ohne Papiere.“

Blieb nur noch der Text. Wie sollte ich es schaffen, die Besatzung von 250 Männern und Frauen zwei Stunden lang zum Lachen oder Weinen zu bringen? Aber auch dafür hatten wir

ein Rezept entwickelt, das anschließend auch von meinem Nachfolger Atze Peuß erfolgreich praktiziert wurde.

Mit einer gehörigen Portion Selbstvertrauen (auf Gott vertraute ich damals besser nicht), der Übung im Dauerreden eines Ausbilders und nicht zuletzt der richtigen Dosis Jonny Walker im Bauch ging das Spektakel ab.

Es begann mit der traditionellen Ansprache des Kapitäns, die wie immer schon ein Erlebnis an sich war. In unnachahmlicher Rhetorik, gespickt mit spitzbübischem Humor, versteckten Seitenhieben gegen alle, die er nicht mochte, und süffisanten Frivolitäten drückte er abwechselnd auf die Tränendrüsen und Lachsmuskeln. Und dann kam der Klabauterweihnachtsmann. Nun mögen andere darüber urteilen, wie es wirklich war, denn es ist schwer, seine eigene Wirkung zu bewerten. Außerdem hatte der Klabautermann zum Schluss leichte Erinnerungslücken, was bei dem Pensum doch nur allzu verständlich erscheint.



Klabautermann „Fuddel“ 1968 und Kapitän Schickedanz

Der Eintritt zum Auftritt wurde von der Crew mit großem Hallo begleitet. Der Klabautermann ließ sich standesgemäß für einen so großen Dampfer mit dem Bordtaxi, einer Sackkarre de luxe, vorfahren. Der Kapitän begrüßte den Klabautermann mit allen Ehren und mit einem guten Schluck aus seiner persönlichen Buddel. Er versicherte, dass die Besatzung fleißig, ordentlich und guter Dinge sei und er, der Kapitän, dem Klabautermann das Kommando übergebe.

Dann ging der Hauptspaß los, indem zuerst einige „Geschenke“ der Besatzung untereinander überreicht wurden. Natürlich kannten wir uns und so manche Geschichte über vergangenes Missgeschick und viel Küstenklatsch konnte ich anbringen, was mit großer Anteilnahme honoriert wurde. Da gab es Kondome für lebenslustige Stewardessen, ein Päckchen Ölfeudel für den Chief, eine Klobrille für den Decksmann, eine Flasche „Puerto Rico“ für den Zimmermann und der Oberzahlmeister musste ein Lied singen. Telegramme, Briefe und Geschenke erreichten den Empfänger mit Humor und Klamauk. Keiner war beleidigt oder sauer. Die Crew kam so richtig in Fahrt, was den Klabauterweihnachtsmann und seinen Begleiter Jonny Walker noch mehr anfeuerte, nun Bravourstückchen vom Stapel zu lassen, lose Reden zu führen, Seemannslieder anzustimmen, die Mädchen reichlich zu tätscheln und anzügliche Witze zu reißen. Eben Weihnachten auf hoher See und die See ging hoch und der Wind wehte . . .

Ihr fragt nach dem Ende der Weihnachtsfeier? Meine Post habe ich am nächsten Tag in aller Ruhe gelesen, es war am heutigen Abend leider viel zu laut. Eins hatte „Schicki“ erreicht: Tränen gab es nur vom Lachen und auch die, die keine Post erhalten hatten, saßen nicht vor Kummer in einer Ecke. Wir waren nicht nur zur Weihnachtsfeier eine Besatzung vom Kapitän bis zum Lehrling, die alten und die jungen Seeleute, die Mädchen und die Männer, Seeleute, die zusammen arbeiteten, gemeinsam an Bord lebten und es verstanden, gemeinsam zu feiern.

Manchmal treffe ich Kollegen von damals und wir reden über die alten Zeiten und wie gut sie waren und wie gut wir waren und wie gut es ist, uns getroffen zu haben und wie gut . . . Lassen wir das ja. Die Weihnachtsfeier auf See mit dem Klabauterweihnachtsmann ist nicht vergessen. Nicht vergessen ist aber auch der Alte, der alte Kapitän Schickedanz.



Klabautermann „Atze“ 1970

Kapitän Herbert Schickedanz



Die Verhältnisse in der damaligen deutschen Provinz Ostpreußen, wo Herbert Schickedanz am 11. Februar 1912 in Königsberg geboren wurde, waren von besonderer Art. Ostpreußen gehörte zu den Agrargebieten Deutschlands. In der Mehrzahl lebten dort landarme Bauern. Industrie war so gut wie nicht vorhanden. In Städten wie Königsberg gab es überwiegend kleine Betriebe, eine Wertindustrie und kleinere Reedereien, die mit ihren Schiffen Getreide, Vieh und Kohle transportierten. Herbert Schickedanz' Mutter war ledig und von Beruf Köchin. Als allein stehende Frau hatte sie es sehr schwer ihren Lebensunterhalt zu bestreiten, zumal in der damaligen Zeit eine Frau, die unverheiratet war und ein Kind hatte, mit Vorurteilen und Verachtung zu kämpfen hatte. Diese Umstände zwangen Herbert Schickedanz' Mutter, ihren Sohn zu ihren Eltern in die Nähe von Königsberg in Pflege zu geben. Sehr bald starb sein Großvater und seine Großmutter heiratete einen

Mann mit zwölf Kindern. Dieser war von Beruf Töpfermeister. In diesem Milieu rechtschaffener Menschen, die für ihren Lebensunterhalt und den ihrer Kinder von früh bis spät arbeiten mussten und daher sehr sparsam lebten, wuchs Herbert Schickedanz auf. Im Jahre 1918, mit dem Ende des Weltkrieges, kam er zur Volksschule. Von den Großeltern zu Fleiß, Ordnung und Gehorsam erzogen, fiel ihm die Umstellung von den relativ sorglos verlebten Kinderjahren zum regelmäßigen Schulbesuch unter strengen Lehrern, nicht besonders schwer. Von Anfang an zeigte er sehr gute Lernergebnisse. 1923 heiratete seine Mutter. Ihr Mann war von Beruf Ofensetzer. Die nun geordneten und besseren materiellen Verhältnisse gestatteten es ihr, ihren einzigen, inzwischen elfjährigen Sohn wieder zu sich nach Königsberg zu holen. Die Mutter von Herbert Schickedanz wünschte sich für ihren Sohn eine

sorglose Zukunft. Er sollte es einmal besser haben als sie. Die Lernergebnisse, sein vorbildliches Verhalten und die Bemühungen seiner Mutter führten dazu, dass er in Königsberg die Mittelschule und später die Oberschule besuchen konnte. Außerdem ermöglichten ihm seine Eltern eine siebenjährige Teilnahme am Geigenunterricht im Konservatorium von Königsberg. Am Anfang der Oberschulzeit war Herbert Schickedanz ein so genanntes Freischulkind, doch unerwartet sollten seine Eltern den Schulbesuch selbst bezahlen. Da sie die Mittel jedoch nicht aufbringen konnten, musste er nach Abschluss der mittleren Reife die Oberschule verlassen. Inzwischen 18 Jahre alt, war der Traum von einem späteren Studium und einer gesicherten Existenz für Herbert Schickedanz vorerst nicht realisierbar.

Die ersten Jahre bei der Seefahrt

Die Weltwirtschaftskrise hatte 1930 ihren Höhepunkt erreicht. Es herrschte große Arbeitslosigkeit. Für Herbert Schickedanz wurde es schwierig, eine Lehrstelle zu bekommen. Er fasste deshalb den Entschluss, die Laufbahn eines Seemannes einzuschlagen. In diesem Beruf hoffte er, aus der Enge seines Lebens herauszukommen. Sein Wunsch war es, endlich auf eigenen Füßen zu stehen, die Welt kennen zu lernen und sich im Leben zu behaupten. Die Verbundenheit mit der Schifffahrt in der Heimat- und Hafenstadt Königsberg von frühester Jugend an bestärkte seinen Traum. 1930 heuerte Herbert Schickedanz in Königsberg auf einem Schiff der Reederei KIA (Kohlen-Import-Poseidon) als Schiffsjunge an. Das Schiff transportierte Holz von Finnland nach Deutschland und Getreide von Königsberg nach Rotterdam. Obwohl die Arbeit an Bord sehr schwer war und er als Schiffsjunge viele unqualifizierte Arbeiten verrichten musste, lebte er sich schnell ein.

Mit seinen Schulkenntnissen war er den anderen jungen Menschen, die nur die Volksschule absolviert hatten, überlegen. Seine Anpassungsfähigkeit, sein Dienstfever und Pflichtbewusstsein führten nach nur neun Monaten zur frühzeitigen Ummusterung zum Jungmann. Während er als Schiffsjunge nur eine monatliche Heuer einschließlich Überstunden von 30 Reichsmark erhielt, bekam er als Jungmann monatlich 50 Reichsmark. Sein Nahziel war es, nach der Lehrzeit die Steuermannsschule zu besuchen. Von Kindheit an zur Sparsamkeit erzogen, legte er jeden Pfennig, den er entbehren konnte, für den späteren Schulbesuch beiseite. Nicht nur materielle Voraussetzungen waren für die Qualifikation zum Steuermann auf großer Fahrt notwendig, sondern auch der Nachweis von 48 Monaten Segelschiffahrtszeit. Aus diesem Grunde entschloss sich Herbert Schickedanz, von dem Schiff, auf dem es ihm relativ gut gefiel, abzumustern und sich um eine Einstellung auf einem Segelschiff zu bemühen. Durch eine sehr gute Beurteilung und die Unterstützung seiner Eltern konnte er auf einem Königsberger Dreimastschoner anheuern. Doch war er gezwungen, wieder als Schiffsjunge und für eine geringe monatliche Heuer zu arbeiten. Die Anforderungen auf dem Schoner waren viel höher als die auf dem Dampfschiff. Als Schiffsjunge, auch Moses genannt, musste er auch für die Besatzungsmitglieder kochen, die Wohn- und Sanitärräume sauber halten, an Deck mitarbeiten sowie in vielen Fällen beim Lade- und Löschbetrieb helfen. Der Kapitän war, wie auf vielen kleinen Schiffen dieser Zeit, gleichzeitig der Eigentümer und deshalb stets darauf bedacht, billige Arbeitskräfte einzustellen. Er sparte an der Heuer und an Verpflegung und die sozialen Bedingungen waren ebenfalls denkbar schlecht. Trotz guter Disziplin und großen Arbeitseifers musste Herbert Schickedanz 1932 das Schiff wieder verlassen. Eine Folge der Weltwirtschaftskrise war unter anderem, dass viele Schiffe aufgrund des unzureichenden Ladungsangebotes für den Seetransport außer Dienst gestellt wurden. In erster Linie waren davon die kleineren betroffen.

Die zunehmende Arbeitslosigkeit zwang Herbert Schickedanz, vorübergehend als Gelegenheitsarbeiter an Land sein Geld zu verdienen. Ein Jahr später, zur Zeit der Machtüber-

nahme Hitlers, bekam er, mittlerweile 21 Jahre alt, eine neue Einstellung als Leichtmatrose. Seine gewohnte ihm anerzogene Art, bei der Arbeit sein Bestes zu geben und sich stets zur Zufriedenheit der Schiffsleitung zu verhalten, gefiel auch seinen neuen Vorgesetzten, nicht aber den übrigen Besatzungsmitgliedern. Deren Haltung gegenüber den Unternehmern war kritischer, sie ließen sich nicht alles gefallen. Im Laufe der Zeit verstand Herbert Schickedanz diese Auffassungen seiner Arbeitskollegen immer besser. Das erste Schiff, auf dem er 1934 als Matrose anheuerte, war von der Neptunreederei aus Bremen. Nach zweijähriger Tätigkeit auf diesem Schiff zog er sich durch einen Unfall eine Verletzung zu. Dadurch konnte er keine schwere körperliche Arbeit mehr verrichten.

Die Qualifikation zum Steuermann

Ein neuer Abschnitt seiner Entwicklung begann. Mit Unterstützung seiner Eltern kam Herbert Schickedanz 1936 zur Seefahrtsschule nach Wustrow. Nach 18 Monaten Studium legte er dort die Prüfung für das Steuermannspatent (A 5) mit der Note „Sehr gut“ ab. Es schloss sich ein weiteres Studium zur Qualifikation als Funker an, denn viele Reedereien forderten neben einem Steuermannspatent das Funkpatent II. Klasse. Auf diese Art konnten die Reeder den laut Besatzungsordnung vorgeschriebenen Funker einsparen. Auch diese Zusatzausbildung meisterte Herbert Schickedanz erfolgreich. Materielle und andere Überlegungen zogen ihn nach Hamburg zur Tankreederei Standart Oil. Dort wurde er auf einem Tankerschiff als III. Nautischer Offizier mit einem monatlichen Gehalt von 190 Reichsmark eingestellt. Erstmals in seiner Seemannslaufbahn lernte er ein Drei-Wachenschiff kennen. Als III. Offizier hatte er auch einige Nebenarbeiten zu erledigen. Herbert Schickedanz hatte nun das Empfinden, dass ein Leben voller Entbehrungen hinter ihm läge und er einer gesicherten Zukunft entgegenginge. Wie er, so dachten damals viele Deutsche.

Mit der gesicherten Zukunft war es zu Ende

Das scheinbare Glück von Herbert Schickedanz dauerte nicht lange an. Bei Kriegsausbruch 1939 lag das Schiff, auf dem er als III. Offizier tätig war, im Ausland. Wie viele Seeleute aus Deutschland, so kam auch er, im Alter von 27 Jahren, in ein internationales Internierungslager nach Südamerika. Über verschiedene Stationen gelang es ihm, 1940 nach Deutschland zurückzukehren. Sehr ehrgeizig verfolgte er weiterhin sein ursprüngliches Ziel, Steuermann zu werden und nahm viele Entbehrungen auf sich.

Die Qualifikation zum Kapitän

Mit Erfolg bemühte er sich nun um einen wiederholten Besuch der Seefahrtsschule in Wustrow. Nach dem erfolgreichen Abschluss seines Studiums bekam er das Kapitänspatent „Auf großer Fahrt“ (A6). Sein berufliches Ziel, zumindest von der fachlichen Qualifikation her, hatte Herbert Schickedanz trotz vieler Klippen nun endlich erreicht. Mit der unmittelbaren Seefahrt war es aber vorerst vorbei. Er wurde zum Militär einberufen. Die noch zur Verfügung stehenden deutschen Handelsschiffe wurden in der Mehrzahl der Kriegsmarine unterstellt und gehörten zum so genannten „Kriegsmarinedienst“. Für den direkten Militärdienst war Herbert Schickedanz aus gesundheitlichen Gründen nicht geeignet. 1941 kam er deshalb zum Kriegsmarinedienst. Dort wurde er bei der Neptunreederei in Bremen Hilfsinspektor. Zu seinen Aufgaben gehörte das Organisieren von militärischen Seetransporten insbesondere nach Norwegen. Zum Ende des Krieges wurden viele Tausende von Verwundeten per Schiff in den Westen Deutschlands überführt, auch damit wurde Herbert Schickedanz betraut.

Nach dem II. Weltkrieg

Schon im Jahre 1946 wurde Herbert Schickedanz aus der englischen Kriegsgefangenschaft entlassen. Die von 1939 übrig gebliebenen Schiffe mit einer Größenordnung von 4,5 Millionen tdw mussten als Reparationsleistung Ende 1946 den Siegermächten übergeben werden. Was sollte Herbert Schickedanz in Hamburg? Arbeit entsprechend seiner Qualifikation gab es nicht, Verwandte von ihm lebten dort nicht und nach Königsberg zu seinen Eltern zu fahren, war ebenfalls nicht möglich. Wie die meisten Deutschen war auch er ratlos und wusste nicht, wie es weitergehen sollte.

Nach seinen Jugendjahren in Königsberg hatte er durch den zweimaligen Besuch der Seefahrtsschule die meiste Zeit seines Lebens in Wustrow verbracht. Dort hatte er viele Bekannte und während der letzten Schulzeit auch ein nettes Mädchen kennen gelernt.

Eine zur damaligen Zeit glückliche Entscheidung

Von diesen Gedanken und Bindungen ausgehend, entschloss er sich 1946 nach Wustrow in die damalige sowjetische Besatzungszone zu fahren. Auf dem Fischland in Althagen, vier Kilometer von Wustrow entfernt, wohnte die alte Fischerfamilie Dade. Diese Familie nahm ihn herzlich auf. Wegen Lieschen, der ältesten Tochter der Familie, war er hierher gekommen. Er liebte sie und beide heirateten noch im gleichen Jahr. Arbeit fand Herbert Schickedanz bei seinen Schwiegereltern als Fischereigehilfe. 1946 wurde er Mitglied der SED, für ihn ein bedeutendes Bekenntnis. Wo lag das Motiv für diesen Schritt? Den äußeren Anlass gab sein Schwiegervater, der seit vielen Jahren Mitglied der KPD war und seinen Schwiegersohn politisch beeinflusste. Aber auch Herbert Schickedanz wollte sich für ein gerechteres und besseres Leben in Deutschland einsetzen.

Ein neuer Abschnitt in der Geschichte der Seefahrtsschule Wustrow

Mit Kriegsende wurde die Seefahrtsschule geschlossen und bis 1949 zweckentfremdet genutzt. Mit der Gründung der DDR im Oktober 1949 stand sie wieder für die Ausbildung des zur See fahrenden Personals zu Verfügung. Glücklicherweise hatten einige ehemalige Lehrer die im Ort wohnten, alle Schulmaterialien, die für eine voraussichtliche Wiedereröffnung der Schule von Bedeutung waren, zum Kriegsende mit nach Hause genommen und somit vor Diebstahl und Plünderung bewahrt. Der Anfang war schwer. Lehrer wurden permanent gesucht. Einer, der sich für die Lehrertätigkeit aus dem Nachbarort bewarb und angenommen wurde, war Herbert Schickedanz. Noch wusste niemand, wie sich in der neu gegründeten DDR die Seeschifffahrt einmal entwickeln würde, welche Anforderungen im Einzelnen an die Schüler zu stellen sind und welche Absolventen in der Zukunft vorrangig benötigt werden. Schon 1950 wurde Herbert Schickedanz zum Stellvertreter des Direktors der Seefahrtsschule Wustrow berufen. Diese Tätigkeit übte er bis 1955 aus. Während dieser Zeit war er auch als kommissarischer Direktor eingesetzt.

1952 wurde der VEB Deutsche Seereederei gegründet. In Wustrow legte man bereits 1953 den Grundstein für das Internat der Seefahrtsschule. Durch seine Tätigkeit an der Seefahrtsschule lernte Herbert Schickedanz organisieren, mit den unterschiedlichsten Problemen fertig zu werden und sich in seinem Leben erstmalig als Leiter zu behaupten. Obwohl er über umfangreiche Lebenserfahrungen verfügte, sehr anpassungsfähig war und auch durch seine Vergangenheit viel Einfühlungsvermögen in andere Menschen besaß, war die Leitungstätigkeit für ihn das größte Problem. An die Seefahrtsschule kamen nun neue Lehrer, die an den Hochschulen der DDR ausgebildet worden waren. Die Anforderungen wurden immer

komplizierter und verlangten eine höhere Qualifikation als Herbert Schickedanz sie hatte. Er stand vor der Entscheidung, sich in seiner Landstellung zu behaupten, sich weiter zu qualifizieren, verschiedene alte Gewohnheiten abzustellen und einige Aufgaben, die mit der Funktion eines Stellvertreters des Direktors an einer Schule verbunden waren, besser zu lösen.

Er wählte den anderen Weg. Er wollte als Kapitän zur See fahren.

Die Seefahrt hat Herbert Schickedanz wieder

1955 musterte er als II. Nautischer Offizier auf dem Dampfer ROSTOCK bei der Deutschen Seereederei in Rostock an. Der III. Offizier an Bord war bereits an der neuen Seefahrtsschule in Wustrow ausgebildet worden. Die Mannschaft des Schiffes hatte ein Durchschnittsalter von 20 Jahren. Es waren junge Menschen, die ihre Lehre bei der DSR abgeschlossen hatten oder noch in der Lehrzeit standen. Fast jeder von ihnen wollte später die Seefahrtsschule besuchen und Kapitän oder Leitender Ingenieur werden. Dieser Wunsch war etwas Selbstverständliches und auch Herbert Schickedanz sah darin nichts Außergewöhnliches. Sehr schnell arbeitete er sich in seine Funktion als II. Offizier ein. Noch im gleichen Jahr vertraute ihm die Deutsche Seereederei das Küstenmotorschiff GREIFSWALD an. Mit seinem Kapitänspatent A 6 wurde er jedoch bald auf einem größeren Schiff benötigt und musterte dort als I. Offizier an. 1956 wurde er als Kapitän auf dem Dampfer WISMAR eingesetzt. Im darauf folgenden Jahr ist mit dem MS FRIEDEN das 1. Schiff einer neuen, auf der Warnowwerft gebauten Serie in Dienst gestellt worden. Das dritte Schiff dieser Serie, das MS DRESDEN (das heutige Traditionsschiff), bekam Herbert Schickedanz 1958 als Kapitän. Er war stolz darauf, denn es war ein modernes 10 000-tdw-Schiff. Dessen Einsatzgebiet war die Relation Europa – Ostasien. Leider konnte er auf diesem Schiff nicht lange bleiben. Aus gesundheitlichen Gründen musste er diese Tätigkeit aufgeben. Nach seiner Genesung arbeitete er vertretungsweise als Kapitän auf einem Massengutschiff und längere Zeit in der Bauaufsicht des zweiten Passagierschiffes der DDR, der FRITZ HECKERT.

Eine neue große Aufgabe

Seit 1958 hatte der VEB DSR ein Lehr- und Ausbildungsschiff, das MS HEINRICH HEINE. Für dieses Schiff wurde 1960 ein geeigneter Kapitän gesucht. Während seiner fünfjährigen Tätigkeit beim VEB DSR hatte Kapitän Schickedanz Zuverlässigkeit, hohe Einsatzbereitschaft und fachliches Können unter Beweis gestellt. Eine besondere Vorliebe hatte er dabei für die Jugend. Seine frische und humorvolle Art mit jungen Menschen zu reden, seine gut gemeinten Ratschläge prädestinierten ihn als Kapitän eines Lehr- und Ausbildungsschiffes. Als Kapitän der HEINRICH HEINE begann für ihn ein besonderer und erfolgreicher Lebensabschnitt. Es war eine Aufgabe, die ihn vollkommen ausfüllte, die seinen Fähigkeiten und seiner Mentalität entsprach. Die Ausbildung von Lehrlingen auf nur einem Schiff reichte bald nicht mehr aus. Der Staat entschloss sich zum Ankauf eines weiteren Lehr- und Ausbildungsschiffes. Dieses erhielt den Namen THEODOR KÖRNER und 1962 wurde Herbert Schickedanz dort Kapitän. Er hatte sich auf der HEINRICH HEINE bewährt und sollte nun die gesammelten Erfahrungen auf dem neuen Schiff einsetzen. Dass er diese Aufgabe zur vollsten Zufriedenheit der Deutschen Seereederei meisterte, verraten seine zahlreichen Auszeichnungen aus dieser Zeit. Nach der Außerdienststellung der THEODOR KÖRNER wurde ein neues Ausbildungsschiff angekauft. Es erhielt den Namen GEORG BÜCHNER. Inzwischen war es zur Selbstverständlichkeit geworden, Herbert Schickedanz, dem erfahrenen Kapitän für Lehr- und Ausbildungsschiffe, auch auf diesem neuen Schiff das Kommando zu übertra-

gen. Die Auszeichnungen als Verdienter Seemann, mit der Verdienstmedaille der DDR und mit dem Orden Banner der Arbeit verdeutlichen seine Verdienste besonders auf dem letzten Schiff seiner seemännischen Laufbahn.

Insgesamt fuhr Herbert Schickedanz 16 Jahre als Kapitän auf Lehr- und Ausbildungsschiffen der DDR. Kapitän auf einem Lehr- und Ausbildungsschiff zu sein, hieß nicht nur, Leiter eines Schiffskollektives zu sein oder die Verantwortung für die seemännische Führung des Schiffes zu tragen, sondern gleichzeitig Einfluss auf die vielfältigsten Probleme zu nehmen, die an Bord auftraten. Im Zentrum standen dabei die Aufgaben der Sicherheit und Ordnung, die



Ansprache auf THEODOR KÖRNER zum 1. Mai 1966



Festveranstaltung auf GEORG BÜCHNER am 6. Oktober 1970 in Havanna

bei 350 Personen sehr vielfältig waren. Der gesamte Erziehungsprozess der Lehrlinge war kompliziert und erforderte ebenfalls viel Zeit und Aufwand. Umfangreiche organisatorische Arbeiten, eine Vielzahl an Besprechungen, Versammlungen, kulturellen Veranstaltungen, Schulungen, Exkursionen und Freundschaftstreffen im Ausland sowie vielseitige Repräsentationsverpflichtungen, Absprachen mit den an Land zuständigen Institutionen und mehr verlangten vielschichtige Aktivitäten vom Kapitän. Kapitän Schickedanz hatte zur Unterstützung einen Politoffizier, nautische und technische Offiziere sowie ausgebildete Pädagogen der Betriebsberufsschule. Ohne diese Unterstützung von seinen Mitarbeitern hätte er diese Aufgaben nicht erfüllen können. Das wusste er auch und legte deshalb großen Wert auf eine gute Zusammenarbeit. Die nautischen und technischen Offiziere, die unter dem Kommando von Kapitän Schickedanz tätig waren, hatten stets die beste Meinung von ihrem Kapitän. Wer seine Arbeit ordentlich verrichtete, sich diszipliniert verhielt, der hatte bei seinem Kapitän ein besonderes Ansehen. Doch auch für Fehler und Schwächen seiner ihm unterstellten Offiziere brachte er viel Verständnis auf. Er war bereit zu helfen, wo er konnte, auch wenn es mitunter nur ein gut gemeinter Ratschlag war. Bei einer Befragung verschiedener Besatzungsmitglieder, die mit Kapitän Schickedanz längere Zeit auf einem Schiff gefahren sind, war immer wieder zu hören, dass er streng, aber gerecht und nicht nachtragend war. Viele, die ihn näher kannten, können lustige Episoden erzählen. Stets war er zu einem Spaß bereit und immer hatte er eine passende Bemerkung oder einen Witz parat. Die Lehrlinge hatten ihn gern, weil er zu ihnen wie ein Vater war. Von den Tausenden, die auf dem Lehr- und Ausbildungsschiff unter seiner Leitung ausgebildet wurden, gab es nur wenige, mit denen sich ihr Kapitän nicht einmal persönlich unterhalten hatte.

Aber er hatte natürlich auch seine Eigenarten. Viele Seeleute, ob alt oder jung, sprach er je nach Stimmung mit „Du“ oder „Sie“ an. Sein Politoffizier war einfach nur der „Polit“. Mitunter benutzte er, für die heutige Zeit ungewohnt, ein Monokel. In seiner Freizeit in Wustrow konnte man ihn schon von weitem an einer weißen Pudelmütze erkennen. Kapitän Schickedanz war immer ein freundschaftlicher Gastgeber. Er selbst hatte in der Regel ein mit Tee gefülltes Glas vor sich stehen. Böse Zungen behaupteten, dass es sich dabei nicht um reinen Tee handelte.

Es gibt einen Menschen, der untrennbar mit Herbert Schickedanz' Lebensweg nach 1945 verbunden ist, seine Ehefrau Lieschen. Er nannte sie Mutter. Sie brachte großes Verständnis für seinen Beruf auf, nahm die langen Trennungen von ihrem Mann in Kauf, erzog die zwei Kinder, die 1950 und 1953 geboren wurden, versorgte das Haus und den Garten und war immer für ihn da.

Der verdiente Ruhestand

Im Jahre 1976 hatte Kapitän Schickedanz so viele freie Tage aufgespart, dass er ein Jahr vor dem Rentenalter mit der Seefahrt aufhören konnte. Obwohl er sehr gern zur See fuhr, war er doch glücklich, sich jetzt etwas Ruhe gönnen zu können. Nun füllte er seine Freizeit damit aus, das während seiner Seefahrtszeit gesammelte Material, wie Fotografien und Zeitungsausschnitte, zu sichten und zu ordnen. Gern nahm er auch Einladungen im Bereich der Seeverkehrswirtschaft an. Mit großem Interesse und Freude besuchte er Kapitänsforen und Jubiläumsveranstaltungen seines ehemaligen Betriebes, der Deutschen Seereederei Rostock.

Im Juni 1977 wurde Kapitän Schickedanz vom Generaldirektor des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft Arthur Maul offiziell verabschiedet. Dabei wurden nochmals seine großen Verdienste in der Flotte der Deutschen Seereederei dankend gewürdigt.

Die letzten zwölf Jahre seines Lebens verbrachte Herbert Schickedanz mit seiner Frau in

seiner in dreißig Jahren so lieb gewonnenen Heimat im Ostseebad Wustrow. Sehr oft konnte man ihn in dieser Zeit auf einer Bank sitzend am Deich von Wustrow sehen. Er beobachtete mit einem Fernglas die vorbeifahrenden Schiffe. Seine Gedanken waren dann auf die Vergangenheit gerichtet, insbesondere auf die schönen und für ihn so erfolgreichen Jahre bei der Deutschen Seereederei. Mitunter gesellten sich einige ehemalige und nun ebenfalls im Ruhestand befindliche Kollegen dazu und es wurden Erinnerungen ausgetauscht. Wenn die Witterung es zuließ, hatte Herbert Schickedanz seine Khakijacke aus der Fahrenszeit an und dazu seine alte Kapitänsmütze auf. Nicht jeder verstand diese Marotte, denn die Kapitänsmütze gehörte eigentlich zur Dienstuniform eines Kapitäns der Handelsschifffahrt. Jemand, der selbst als Kapitän zu See fuhr, kann ihn verstehen. Zwanzig Jahre als Kapitän auf großer Fahrt, noch dazu auf einem Lehr- und Ausbildungsschiff, ist eine Leistung, auf die man berechtigt stolz sein kann.

Herbert Schickedanz war immer sehr korrekt und hilfsbereit. Diese Charaktereigenschaft führte auch dazu, dass er sich als Rentner bereit erklärte, viele Jahre in einer Schlichtungskommission in Wustrow mitzuarbeiten. Disziplin und Pünktlichkeit waren ihm von Jugend anerkannt und auch auf den Schiffen der Deutschen Seereederei gehörten diese Tugenden zur Selbstverständlichkeit. Herbert Schickedanz hätte einen langen Lebensabend verdient, doch leider erlitt er einen schweren Schlaganfall mit anschließenden starken Bewegungseinschränkungen. Er wurde zum Pflegefall. Doch sein Verstand und sein Interesse am allgemeinen Geschehen in Wustrow, an seinem ehemaligen Betrieb und an der Entwicklung in der DDR waren ungebrochen. Von seiner Frau, die ihn so oft es möglich war, im Krankenhaus besuchte, wollte er alles erfahren, was „draußen“ vor sich ging, insbesondere in den letzten Wochen seines erfüllten Lebens.

Er verstarb am 5. September 1989. Die Ungewissheit, die wir als ehemalige Bürger der DDR zu jener Zeit über die zukünftige Entwicklung hatten, nahm er mit ins Grab.



Der Kapitän hat das Wort

Kapitän Herbert Schickedanz – eine Legende

Der Bart muss ab

Im September 1974 begann ich die Lehre zum Vollmatrosen der Handelsschiffahrt in der Klasse VM 19. Nach der landseitigen Ausbildung musterten wir am 27. Januar 1975 auf dem Lehr- und Ausbildungsschiff MS GEORG BÜCHNER an. Das erste wichtige Ereignis hieß „Kennenlernen des Kapitäns“. Das verlief folgendermaßen: Kapitän Schickedanz begrüßte seine „Jungchen“ im herrlichsten ostpreußischen Dialekt, fragte auch, was Vating und Mutting so machen. Plötzlich hielt er inne und schaute auf einen Mitlehrling, der sich gerade einen Schnauzbart wachsen ließ. Schnell kniff Kapitän Schickedanz sein Monokel in die Augenhöhle und besah sich dieses unerwünschte Vorhaben. „Chiefmate“, rief er, „kiek er sich das mal an. Dat Jungchen hät ja nen Boart – noch dazu nen blonden! Sofort abrasieren!“ Bei der anschließenden Rasur verfolgte der Kapitän mit seinem Monokel sehr genau, dass auch ja kein Härchen vergessen wurde.

Einmal Nachschlag

Eine weitere Besonderheit von Kapitän Schickedanz war, seine „Jungchen“ in der Lehrlingsmesse jeden Morgen zum Frühstück zu begrüßen. Dieses Ritual begann damit, dass er aus der Kombüse kommend an der Tür stramm stand und seine Hand zum Gruß an die Mütze legte. Dann nahm er die Mütze ab, klemmte sie unter den Arm und begann seinen Rundgang. Als erstes kontrollierte er die Temperatur des Spülwassers. Da jeder Lehrling damals sein Besteck selbst mitbringen musste, stand nach dem Gebrauch dafür eine Schüssel bereit. Doch wehe das Wasser war schon abgestanden. Vor versammelter Mannschaft erhielt dann der Purser, der an dieser Zeremonie ständig teilnehmen musste, eine zünftige Standpauke im besten Ostpreußisch mit der Order, sofort Ordnung herzustellen. Dann ging er weiter von Back zu Back, um seine „Jungchen“ zu begrüßen. Stellte er fest, dass jemand das Frühstück nicht mochte, so sagte er: „Jungchen, dat kann man alles essen!“ Nach dieser Feststellung verputzte er selbst die Portion und ließ einen Nachschlag kommen. Mit gestrengem Blick wachte er darüber, dass sein „Jungchen“ diesen auch aufaß.

Einen Kapitän übersieht man nicht

Nach einem Auslaufmanöver gingen Eddi K. und ich zur Brückenwache. Es war neblig und so um die null Grad kalt. Auf dem Weg zur Brücke bat mich Eddi, die Meldung zu übernehmen. Auf der Brücke herrschte Dunkelheit, sodass ich nur schemenhaft den Wachmatrosen und den II. Nautischen Offizier wahrnehmen konnte.

Meine Meldung, dass wir uns zur Brückenwache eingefunden hätten, richtete ich deshalb an den ranghöchsten „Second“. Doch plötzlich stand Kapitän Schickedanz vor mir. Mit einem beherzten Sprung von seiner Fußbank, die er für seinen Ausblick von der Brücke benötigte, positionierte er sich vor mir: „Kennt er mich nicht? Ich bin der Kapitän! Ab auf's Peildeck als Ausguck!“ Drei Stunden Ausharren in der Kälte kostete mich diese Unaufmerksamkeit, doch einen Schaden habe ich nicht davongetragen.

Die offizielle Anrede

Kapitän Schickedanz versammelte vor Beginn der Reise alle Offiziere in der Offiziersmesse und hielt eine kurze Rede, die er folgendermaßen begann:

„Also meine Herren, der Umgangston hier an Bord ist ‚Genosse‘! Ist das klar, meine Herren?“

(Peter Schlabinger, MS DRESDEN 1958)

Der „beschissene“ Lotse

Viele ältere Fahrensleute können sich bestimmt noch gut daran erinnern, dass es auf den alten Schiffen noch keine Fäkalientanks gab. So wie das Kühlwasser flossen auch die Fäkalien durch Rohre und Speigatts nach draußen. Damit die Abflüsse in den Häfen nicht auf die Pier liefen, wurden vom Zimmermann eigens dafür angefertigte Abweiserkästen angebracht. Diese meist aus Holz bestehenden Kästen wurden an der Reling oder am Schanzkleid mit Leinen festgemacht und über die Öffnungen gehängt. So war das auch Praxis auf dem 1937 in England gebauten Ankaufsschiff MS STECKENPFERD.

Wir befanden uns im Dezember 1966 aus Westafrika kommend auf Heimreise nach Hamburg. Der Elblotse war an Bord und sollte vor Ankunft in Hamburg vom Hafenlotsen abgelöst werden. Es wurde vereinbart, die Lotsentreppe nicht erst auszubringen. Die Gangway war einsatzklar. Das Lotsenboot legte an. Der Elblotse begab sich hinab. Von der Besatzung wurde aber vergessen, den Abweiserkasten über das in Höhe des mittleren Gangway-bereiches befindliche Fäkalienaustrittsrohr zu hängen.

Nun kann sich jeder denken, was passierte. Als sich der Lotse auf der Gangway befand, betätigte ein erleichtertes Besatzungsmitglied die Toilettenspülung. Ein Schwall aus dickflüssiger bräunlicher Brühe ergoss sich über den Lotsen und das Lotsenboot.

Die an Deck zu hörenden verbalen Reaktionen des Lotsen kann ich hier nicht wörtlich wiedergeben. Der Elblotse kam zurück an Bord. Nach erfolgter gründlicher Reinigung von Außen und Innen verließ er gemeinsam mit dem Hafenlotsen das Schiff erst lange nach dem Festmachen.



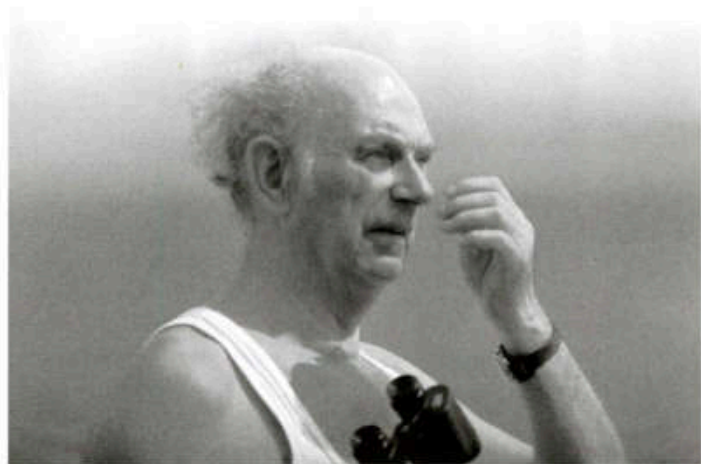
Mein Ein-Mann-Fotozirkel

Fotozirkel! Das war Kulturarbeit an Bord, aber auch Verschönerung und Bereicherung der Brigadetagebücher sowie die Teilnahme an Fotowettbewerben im einstigen Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Mitunter wurden sogar im Überseehafen die Flure und Treppenaufgänge des Verwaltungsgebäudes der DSR mit Fotos der Preisträger geschmückt. Es war aber vor allen Dingen bildliche Erinnerung an die eigenen Jahre in der christlichen Seefahrt. Ich will damit sagen, dass der Umgang mit dem Fotoapparat an Bord unserer Schiffe bei fast allen Seeleuten einfach dazu gehörte. Aus diesem Grunde soll dieser Beitrag auch eine Hommage an den fotografierenden Seemann sein. Da ich von Kindheit an gern fotografierte und die „schwarze Kunst“ des Werdeganges eines Fotobildes schon in der Grundschulzeit erlernt hatte, lag es nahe, dass ich mich für einige Jahre im Fotozirkel meines „dienstlängsten“ Stammschiffes, des MS GERHART HAUPTMANN, einbrachte.

Wie sah nun die Arbeit der Fotozirkel an Bord aus? Eigentlich war nur das Bearbeiten von Schwarzweißfilmen möglich. Farbige Fotos gehörten bis 1989 – wie wohl bei den meisten Seeleuten – nicht zum Repertoire. Wir hatten auch kaum Bedingungen an Bord, die sehr aufwändige Kunst der Herstellung von farbigen Bildern zu bewerkstelligen. Der Aufwand wäre einfach zu groß gewesen. Außerdem fotografierte der DSR-Seemann für den Eigenbedarf an bunten Bildern fast ausschließlich Dias. Die konnte man sich dann daheim oder an Bord per Bildwerfer und Leinwand anschauen.

Das war aber nicht die eigentliche Arbeit eines Fotozirkels. Hier sollten Bilder zum Anfassen, zum Einkleben in das Brigadetagebuch oder zur Begutachtung an Land und für Fotowettbewerbe entstehen. Das Erstellen von Bildern, die auch den Augen einer mehr oder weniger strengen Jury standhielten, war unter Bordbedingungen gar nicht so einfach. Wollte ich solche fotografischen Arbeiten in guter Qualität liefern, habe ich oft wahre Kunststücke vollbringen müssen. Die Fachleute unter den „Fotohasen“ wissen, dass es nicht weniger Voraussetzungen bedarf, um auch nur ein halbwegs gutes Foto in Schwarz-Weiß herzustellen. Wichtig ist zuerst die Auswahl des Filmmaterials. Jeder, der fotografiert, weiß, dass für brillante Qualität sehr feinkörniges Material erforderlich ist. Heute sind das ISO-100-Filme. Wir hatten damals den NP-15-Film von ORWO. Aber den bekamen wir für unsere Arbeit von der entsprechenden DSR-Abteilung nie geliefert. Meist waren es NP-22-Filme oder sogar NP-27-Filme. Die waren für „gesellschaftliche Bedarfsträger“, wie es damals hieß, gut genug. Aber viel zu grobkörnig für gestochen scharfe Bilder. Deshalb waren diese auch so genannte „Ladenhüter“ und wurden kaum gekauft und wenn, dann nur für bestimmte Aufnahmen in Innenräumen. So wurden persönliche Kontakte zur Kulturabteilung genutzt, um dann mit ausdrücklicher Genehmigung entsprechendes Filmmaterial im Handel erwerben zu können. Nicht selten als „Bückware“. Um Kosten zu sparen, kaufte ich sogar so genannte Meterware. Drei Kleinbildfilme, die schon vorgestanzt waren, im Stück. Dies bedeutete eine rund 55-prozentige Ersparnis beim Einkauf. Das Umspulen in kameragerechte Kassetten erfolgte im Fotolabor bei absoluter Dunkelheit. Fotoapparate und Objektive waren an Bord vorhanden. Meist verwendete ich aber meine eigene Technik.

Nun konnten die Motivsuche und das Fotografieren beginnen. Motive gab es mehr als genug. An Land, an Bord, bei der täglichen Arbeit oder in der Freizeit. Es gelang manche Porträt-Aufnahme von „Legenden der Seefahrt“ im Bereich der DSR. Besondere Höhepunkte waren die allseits beliebten Äquatortaufen, aber auch Motive in fremden Häfen und bei Landgängen. Selbst im Heimathafen Rostock. Dazu fällt mir folgendes Erlebnis ein: Um im Hafen Rostock fotografieren zu können, hatte ich mich bemüht, über die Abteilung Kultur der



Chief Alfons Behrend

DSR eine Fotogenehmigung zu erhalten. Diese bekam ich dann für ein halbes Jahr befristet auf Antrag bei der Abteilung Hafensicherheit des Seehafens. Mit dem Papier in der Tasche schnappte ich meine Praktika BC1 und marschierte los in Richtung Querpier neben dem Liegeplatz 31 (alte Fahrenleute wissen, wo das ist). Dort legten auch die Fähren nach Warnemünde an

und ab. Damit niemand „ausbüxen“ konnte, war hier ständig ein Posten der Hafenpolizei stationiert. Den interessierte aber meine Kulturarbeit im Sinne der Reederei recht wenig, sondern er wollte wissen, wieso ich im Hafen fotografiere. Aber ich war kein Spion, sondern nur ein einfacher Seemann. Meine „schriftliche Erlaubnis“ beruhigte ihn. In der Folgezeit habe ich es dann bei diesem Versuch belassen und meine Aktivitäten mehr ins Ausland und an Bord verlegt. Dort gab es genügend Motive für mich und niemand vermutete in mir einen „feindlichen Agenten“.

Aber weiter zur Fotografie. War nun das Motiv im Kasten, fing die eigentliche Arbeit erst an – das Entwickeln des Filmes. Dazu mussten eine andere Entwicklerlösung und Fixiersalz-



Oberstewardess beim Sonnenbad



Wolken über dem Atlantik

lösung verwendet werden als für die anschließende Herstellung der Bilder. Auch die Temperatur der Lösungen musste stimmen. 18 Grad waren vorgeschrieben und sollten auch exakt eingehalten werden oder aber man „überlistete“ den Film. Eingangs schrieb ich von der Qualität des Filmmaterials. Hatte man einen NP-15-Film zu entwickeln und wollte das Korn noch feiner haben, um besonders brillante Bilder zu erhalten, wurde einfach die Entwickler-Temperatur für den Film unter 18° C herabgesetzt und für je ein Grad dann einfach eine Minute länger entwickelt. Dafür gab es Tabellen, die man entweder von Freunden oder aus Fachzeitschriften erhielt. Ich praktizierte das einige Male und das Ergebnis war verblüffend. Allerdings war es nicht einfach, die Temperatur zehn bis fünfzehn Minuten auf gleich niedrigem Niveau zu halten.

War der Film getrocknet und von Wasserflecken befreit, begann die eigentliche Arbeit im Fotolabor. Es wird immer von „dem Fotozirkel“ gesprochen. In Wirklichkeit – so meine Erfahrung – war der Fotozirkel meist ein „Ein-Mann-Betrieb“. Im Fotolabor, der Dunkelkammer an Bord unserer Schiffe, war es schon vom Raumangebot her unmöglich, zu zweit oder gar zu dritt zu arbeiten. Außerdem arbeitete man auch am liebsten allein.

Die Fotografie ist eine Kunst. Wobei ich nicht behaupten möchte ein Künstler zu sein. Beileibe nicht. Zu entscheiden war: Welches Motiv wähle ich aus einem Film aus? Welchen Ausschnitt lege ich fest? Welche Papiersorte und Größe? Wie lange wird das Papier belichtet? Wo muss wie lange abgedeckt werden, weil das Negativ an einer Stelle zu hell ist? Zu welchem Zeitpunkt nehme ich das Foto aus dem Entwicklungsbad? Alles Dinge, über die man im Fotolabor nicht diskutieren kann. Sie geschehen zu schnell. Dabei ist es dunkel, eng und meist auch trotz Klimaanlage sehr warm. Damit bin ich beim nächsten Punkt. Die verschiedenen Chemikalienbäder im Fotolabor verlangen eine Temperatur von 18° C, um Fotos in guter Qualität zu erhalten. Das war nicht immer einfach und nur mit deren Aufbewahrung im Kühlschrank zu realisieren. Und wenn dann die „Brühe“, wie wir das Entwicklerbad nannten, zu warm wurde, musste wieder gekühlt werden. Wurde es im engen Fotolabor

so warm, dass der Schweiß lief, passierte es nicht selten, dass die Brille von der Nase rutschte und im Entwicklerbad landete. Trotzdem habe ich während der Hafenliegezeiten in tropischen Ländern sehr viel Freizeit im Labor zugebracht. Hauptsächlich während der Hafenliegezeiten, weil bei einem Schiff in Fahrt (besonders bei Bananendampfern) die Vibrationen so stark waren, dass der Vergrößerungsapparat auf dem Tisch tanzte. Die Folge wären total verwackelte Bilder gewesen. Aber es hat Freude gemacht. Es waren ja auch Erfolge zu verzeichnen. Selbst wenn es in einem Jahr nur der 3. Platz im internen Fotowettbewerb des Kombines war. Ein für meine Person ganz besonderes Glanzlicht gelang 1986 bei einer Panama-Kanal-Passage. Diesen Kanal habe ich oft passiert, meistens in der Nacht. War einmal eine Tagespassage angesagt, regnete es. Aber bei dieser einen Passage im Jahre 1986 passte alles zusammen. Es war eine Fahrt durch den Kanal am Tage, die Sonne schien, am Himmel eine faszinierende Wolkenbildung, dazu ein verständnisvoller Kapitän, der die Arbeit des „Ein-Mann-Fotozirkels“ sehr unterstützte. Als Funkoffizier brauchte ich während der Passage keine Wache gehen. Also die Praktika BC1 geschnappt, Rotfilter vorgeschraubt (zur Hervorhebung der Wolken auf Schwarz-Weißfilmen) und während der gesamten Fahrt durch den Panamakanal einen Film voll „geschossen“, der mich noch heute, fast 20 Jahre danach, begeistert.



Bedauerlicherweise habe ich heute kaum noch Fotos aus diesen Jahren. Die Besatzungen, mit denen ich gefahren bin, konnten so herrlich „bitte, bitte“ sagen. Ich hatte schließlich noch die Negative und hoffte darauf, im Ruhestand alle Bilder noch einmal entwickeln zu können. Aber es kam anders. Fotoarbeiten in der Dunkelkammer mache ich heute nicht mehr. Das geht am Computer viel einfacher. So habe ich mir für die Rentner-Jahre vorgenommen, mein Bildarchiv digital zu archivieren. Man steht dabei nicht mehr gebückt im abgedunkelten Fotolabor, sondern sitzt am Schreibtisch. Und beim Betrachten auf dem Bildschirm entdeckte ich so manches längst verloren geglaubte Foto wieder. Diese Bilder begleiten dann meine Erinnerungen an eine fast 30-jährige Fahrzeit bei der DSR.

Saure Wochen, frohe Feste – zum Jahreswechsel in Indien

Am ersten Advent verlässt Mitte der 70er Jahre ein XD-Frachter der Deutschen Seereederei Rostock bei nasskalter Witterung zu einer „Neujahrsreise“ Westeuropa und nimmt mit 4000 Tonnen Ladung nur halb ausgelastet Kurs auf den indischen Subkontinent. Der in Bombay ansässige Reedereivertreter übermittelt nach dem Passieren von Gibraltar telegrafisch präzise Informationen zum weiteren Reiseverlauf. Rotation Madras – Colombo – Cochin zum Löschen, Karachi zur Registrierung, Bombay zum Laden und Löschen, Karachi zum Löschen und schließlich Porbandar und Bedibunder zum Komplettieren der Ladung, welche fast vollständig für die CSSR im Transit über Rijeka, Jugoslawien, bestimmt sein sollte.

Der Abschied von den Angehörigen fällt kurz vor dem Jahreswechsel besonders schwer. Wenn die kommenden Feiertage schon nicht im Kreise der Familie verbracht werden können, setzt die Besatzung große Erwartungen auf die Ausgestaltung der Feiern zu Weihnachten und Silvester/Neujahr an Bord. Diese Erwartungshaltung sollte nicht enttäuscht werden und bereits am Nikolaustag haben sich die Gremien des Schiffes über das Programm der Festivitäten geeinigt. Der Koch ist schon lange vorher informiert worden und hat sich bereits bei der Planung seines Provianteneinkaufes entsprechend vorbereitet. Auch die Weihnachtsfichten aus heimischen Wäldern werden bereits in Rostock übernommen. Jeder ist gespannt, was in Indien davon übrig bleiben würde. Ein dürres Gestrüpp ohne Nadeln ist aber besser als gar nichts.

Als kleines Geschenk der Reederei hat das Schiff für gute Planerfüllung zum Nikolaustag und völlig überraschend 3400 Mark Prämie erhalten, deren Verteilung der Schiffsrat beschließt. Die meisten freuen sich über die ein bis zwei Tankfüllungen für ihr Auto.

Am 7. Dezember steuert der Frachter Port Said an. Die Suez-Kanal-Passage ist ein hartes Kontrastprogramm zur alljährlichen friedlichen Weihnachtszeit. Die Ufer der Wasserstraße sind von den vorangegangenen Kriegshandlungen schwer gezeichnet. Die Bastionen der Israelis stehen im mittleren Abschnitt des Kanals in voller Pracht. Der Kanal ähnelt mit den rechts und links aufgeschütteten Sandwällen einem mittelalterlichen Burggraben. Der Lotse kommentiert: „Die Israelis hatten es gut, die hatten Klimaanlage und Fernsehen in ihren Bunkern.“ Im südlichen Bereich sind die Stacheldrahtverhaue bereits zu riesigen außerirdisch wirkenden Knäuels zusammengerollt. „Wie Dresden 1945“, stöhnt ein mitreisendes Rentnerehepaar beim Anblick von Port Tewfik.

Bestes Mützenwetter begleitet das Schiff quer über das Arabische Meer bis zum Neun-Grad-Kanal zwischen den Lakkeiven und Malediven, wo diese für alle an Bord erquickliche Periode nun durch heftige tropische Regengüsse rund um Sri Lanka abgelöst wird. Da in Rostock ein riesiger Berg Filme an Bord gekommen ist, unterhält ein kinovernarpter E-Mix fast jeden Abend die Besatzung in der Mannschaftsmesse mit einer Filmvorführung.

Auch der Golf von Bengalen zeigt sich meteorologisch von seiner besten Seite. Mit drei Tagen Verspätung zur Segelliste läuft das Schiff am 18. Dezember ohne vorherige Reede-liegezeit in Madras ein und ist um 10.25 Uhr mit Steuerbordseite fest. Nun heißt es „Hurry up“ beim Löschen der Ladung und beim Landgang. Es schafft kaum einer, sich auf indischem Boden die Füße zu vertreten. Die Siemensvertretung Madras übernimmt das Rentnerehepaar zur Weiterbeförderung nach Bombay, wo es das Weihnachtsfest mit seinem dort angestellten Sohn verbringen will. Nach knapp zwei Tagen ertönt das Kommando „Komplexbrigade, klar vorn und achtern!“ „Aufkürzen, eins-eins“, „Vorschlepper fest!“, „Anker aus dem Wasser!“, „Vorleine los“, „Achtern alles los und ein“, „Ruder und Schraube klar“. Um 17.57 Uhr geht der Lotse von Bord. Das Schiff verlässt Madras mit Kurs auf Colombo.



Außenbordarbeiten

In einer besinnlichen Stunde in der Kammer des E-Ingenieurs bei Kerzenschein und Freddys Weihnachtens-auf-See-Gesang kommt erstmalig Weihnachtsstimmung auf. Anderthalb Tage dauert die Überreise und nur dem nicht allzu großen Arbeitseifer der Stauer im Hafen von Colombo ist es zu danken, dass das Schiff nicht schon am Abend des gleichen Tages, sondern erst am Nachmittag des darauffolgenden Tages wieder ausläuft. Die Handgeldauszahlung ist ein Flop, obwohl das Schiff den besten Liegeplatz direkt am Hafentor hat. Niemand hat Zeit und der Alte verbreitet allgemeine Hektik, weil er voller Ehrgeiz die Hafenliegezeiten um jede mögliche halbe Stunde verkürzen will.

Am nächsten Vormittag trifft der Frachter an der Malabarküste vor Cochin ein. Die Crew kommt ein wenig zur Ruhe. Nach acht Stunden Reedezeit heißt es auch hier: „Der Lotse kommt!“

Am Morgen des Heiligabends liegen bereits die ersten schweren Stahlplatten der Ladung für Cochin

an der Pier. Der Himmel leuchtet im tropisch-stählernen Blau, das Thermometer steigt auf 32 Grad. Der Makler hat bei Einlaufen nur vier private Briefe für Besatzungsangehörige. Sentimentale Anwandlungen bei dem, der sehnsüchtig auf Post von seinem getreuen Weib gewartet hat, sind beim Arbeitsstress an den Luken oder beim schweißtreibenden Landgang zum Malabar Hotel an der Landspitze von Willington Island schnell überwunden. Durch die Aufbauten schleichen exotische Gestalten. Ein Friseur bietet seine Dienste an. Der Chieff lässt sich zur Feier des Tages einen Fassonschnitt verpassen. Ein Wahrsager macht bei den parteilehrjahrgestählten Materialisten keinen großen Umsatz. Außerdem möchte sich keiner an einem solchen Tag die Pest an den Hals prophezeien lassen. Im Steuerbord-Gang haben Händler ein großes Sortiment von Sandel- und Rosenholzschnitzereien zum preiswerten Kauf ausgebreitet. Ein kleiner Weihnachtsmarkt zur rechten Zeit, wenn auch die feilgebotenen Buddhafiguren absolut nichts mit der christlichen Lehre gemein haben. Jeder, der vorbeikommt, versucht die Götzenbilder auf den Kopf zu stellen, weil sie angeblich erst dann Glück verheißen. Das soll mal einer mit dem herzallerliebsten Jesuskind machen. Von der Seeseite her belagern Bumbootsmänner das Schiff, die vergammelte Shrimps-Konserven verkaufen wollen.

Wie auf einigen anderen Schiffen der DSR ist es Tradition, dass sich die Besatzung gegenseitig Pakete packt, die dann Heiligabend verteilt werden. Die Empfänger werden durch Los ermittelt. Ob der Absender anonym bleibt oder sich offenbart, bleibt jedem selbst überlassen. Einige, die das Zeremoniell schon kennen, haben sich vorbereitet und in ihrem Seesack Kleinigkeiten und sogar Weihnachtspapier zum Einpacken verstaut. Die meisten greifen auf das Sortiment der Transitlast zurück. Zum Erstaunen aller haben nach dem Auspacken die Männer in der Regel eine Flasche „Webs“ und die Damen eine Flasche „Rotkäppchen“ vor sich stehen. Aber nicht der Inhalt zählt, sondern der Spaß rund um die Aktion. Der fängt einige Tage vorher beim Öffnen des Loses mit einem „Oh, Gott“ an, wenn ein Decksmann den Kapitän erwischte hat. Er endet mit dem Grübeln darüber, wer beobachtet mich jetzt beim Auspacken? Auf jeden Fall wird das Bordklima dadurch familiärer und vertrauter. Die letzten Pakete treffen im Laufe des 24. am Sammelpunkt ein und füllen schließlich fünf große Seesäcke. Die Fichten haben die Reise relativ gut überstanden. Der Kabelgatter sorgt

mit der Farbe *Decksgrün* dafür, dass sich die Nadeln noch drei Tage an ihrem Platz halten. Die Christbäume in den Messen werden am Nachmittag von den Stewardessen festlich dekoriert. Die bunten Weihnachtsteller mit den in Westeuropa beschafften Leckereien kommen in der Offiziersmesse an ihre Plätze. Das Abendbrot findet für alle in der Mannschaftsmesse statt. Es gibt keine andere Wahl – Halberstädter mit Kartoffelsalat und Radeberger stehen auf dem Speisezettel.

Nun helfen kein Zittern und kein Zagen, einer muss sich zum Weihnachtsmann machen. Anwärter gibt es genügend. Von den dreizehn Offizieren sind neun Barträger. Die Neutralität des Funkoffiziers im Spannungsfeld zwischen Nautik und Maschine und die allgemeine musische Begabung seiner Berufsgruppe prädestinieren ihn für diese ehrenvolle Aufgabe.



Um 19 Uhr versammelt sich die Mannschaft in der Messe. Nicht mit weißen Hirschen, sondern im Gefolge von vier Vollmatrosen, die die Seesäcke mit den Paketen schleppen, trifft der Weihnachtsmann, zünftig eingekleidet mit rotem Bezug auf der Reedereimütze, zur Bescherung ein.

Nach ein paar einführenden Worten über die Bedeutung der heutigen Zusammenkunft für Planerfüllung und Wettbewerb folgen aus dem Munde des Weihnachtsmannes die per Sammeltelegramm übermittelten guten Wünsche des Generaldirektors und der Gewerkschaft an alle Seeleute auf den Weltmeeren und in fernen Häfen für Schaffenskraft und persönliches Wohlergehen im neuen Jahr. Beim Überreichen der weiteren im Funkraum eingetroffenen Weihnachtstelegramme gibt es erst lange Gesichter. So mancher, der fest mit einem kurzen Gruß von zu Hause gerechnet hat, geht leer aus. Wie sich herausstellt, hatte Rügen Radio am 22. Dezember über 6000 Telegramme von Land bekommen und brauchte drei Tage, um diese Flut zu sortieren. Die „Übergangenen“ sind dann aber mit den verspätet eintreffenden Glückwünschen zufrieden. Im Gegenzug sind im Monat Dezember bis Heiligabend 164 Telegramme von Bord aus in Richtung Küste abgesetzt worden. In der Heimat werden sich viele Verwandte und Bekannte ebenso über ein Lebenszeichen gefreut haben. Nun macht sich Knecht Ruprecht ans Pakete verteilen. Doch ohne Fleiß kein Preis. Ans Auspacken darf erst der gehen, der seine polytechnische Bildung mit einem niveauvollen kulturellen Beitrag bewiesen hat. Einige ringen sich mehr oder weniger gequält ein Verslein ab und wenn es nur das vom lieben guten Weihnachtsmann ist. Es schlummern aber auch Talente in dem einen oder anderen und mancher registriert erstaunt, dass er seinen Kollegen von dieser Seite noch gar nicht kannte.

Der Weihnachtsmann hat vorgesorgt. Wenn ein Beitrag gar zu müde rüberkommt schiebt er an ausgesuchte Kandidaten unter satirisch deftigen Anspielungen besondere Geschenke hinterher.

Der Eisbär, der verzweifelt eine Frau sucht und dessen Post auf eine Heiratsanzeige die halbe Besatzung auswertet, erhält als Übergangslösung eine Wärmflasche. Ein prähistorischer Löschpapierroller, der sich noch von der Werfterstaussstattung im Store herumtrieb, wird dem technisch versierten Chief und Vorsitzenden des Neuererkollektivs als „Mistikack – die Revolution im A....abwischen“ verkauft. Ein defektes Magnetron aus dem Radargerät findet sinnvolle Verwendung. Eine ledige Stewardess kann nun einen „Psychoanalytischen

Sexual-Magneten nach Sigmund Freud" ihr Eigen nennen. Der zeigt tatsächlich Wirkung, denn im Verlaufe des Abends zieht sie einen hübschen Matrosen magisch an. Das Christkind stiftet eine junge Liebe unter Palmen, die mindestens über die Dauer der Reise anhält. Der DFF hätte dies in der Serie „Zur See" aufgreifen sollen. Auch andere wären gern an die Stelle des Auserwählten getreten, obwohl zu Hause dessen Freundin wartete.

Die Agentur spendiert für jedes Besatzungsmitglied eine Schnitzerei aus Sandel- oder Rosenholz. Aus dem Kultur- und Sozialfond erhält jeder ein Buch mit Widmung. Offensichtlich hat ein desinteressierter landseitig Angestellter der Reederei bei der Zusammenstellung willkürlich in die Ladenhüter der Volksbuchhandlung gegriffen oder man hat die Auswahl gleich dem Volksbuchhandel überlassen, der die Gunst der Stunde zu nutzen wusste.

Zwei Stunden geht es in der Offiziersmesse beim eisgekühlten Weihnachtspunsch hoch her, bis auch die letzte liebevoll verpackte Flasche „Webs" ihren Besitzer gewechselt hat.

Bald darauf zerstreut sich die Gemeinde. Mancher Familienvater verholt sich mit etwas Wehmut in die Kojen, in Gedanken bei seinen Kindern im fernen Rostock oder Karl-Marx-Stadt, die just in diesen Augenblicken beginnen, mit großen, leuchtenden Augen ihre Geschenke unter dem Lichterbaum auszupacken. Besonders hart scheint es jene zu treffen, die erst als gestandene, reife Männer zur christlichen Seefahrt gestoßen sind. Hier sieht der stille Beobachter schon mal Tränen oder der Kummer wird in einem für sie nicht zuträglichen Maße im Alkohol ersäuft. Viele scheinen sich auch diesmal im stillen Kämmerlein noch einen eingepützt zu haben, denn als der SGLer am Weihnachtsmorgen feierlich den Frühschoppen eröffnet, nehmen nur vier hartgesottene Männer teil. Fast immer ist Weihnachten an Bord trotz aller Besinnlichkeit weniger ein sentimentales Rührstück als vielmehr ein weiterer Anlass, um sich einen anzutüttern.

Doch Dienst ist Dienst. Den ganzen 1. Feiertag ist Betrieb an allen Luken. Das für den Abend geplante Bordfest muss mangels abkömmlicher Teilnehmer verschoben werden. Es reicht lediglich für eine Filmvorführung aus dem schier unerschöpflichen Fundus der in Rostock übernommenen Streifen des VEB Progress Filmvertrieb.

Am 2. Feiertag platzt das Auslaufmanöver in die Mittagstafel hinein. Tragisch ist das nicht. Wenn sich die Kombüse besonders auf Weihnachten vorbereitet haben sollte, so hat sie es außer beim bunten Teller geschickt zu verbergen gewusst. Es gibt Leber mit Zwiebel und

abends Hefeklöße. Das kommt bei denen nicht gut an, die in der heiligen Nacht von Gänsebraten geträumt hatten. Aber zur Ehrenrettung des Smutjes sei gesagt, am 1. Feiertag bestand das Festmahl wenigstens aus der Keule von einem Stallhasen. Wieder auf hoher See, starten nachmittags ein großes Skatturnier und am Abend das verschobene Bordfest mit Tanz und Barbetrieb. Die Stewardessen werden stark beansprucht und den Mixgetränken wird reichlich zugesprochen. Von Beidem animiert, rafft sich die Decksgang auf und gibt im eigens gegründeten Männergesangsverein „Trockene Kehle" anzügliche Lieder zum Besten.

Bombay wird angesteuert, allerdings über den Umweg Reede Karachi. Hier erfolgt die sogenannte Registrierung, das heißt vom Augenblick der Registrierzeit wird das Schiff auf der Warteliste des überfüllten Hafens geführt. Noch während des Ankerwerfens erfolgt per Lichtsignal mit dem Handschein-



Kühlung der leicht entzündbaren Ladung

werfer der Austausch der nötigen Formalitäten, Schiffsname, Tiefgang und letzter Hafen. Von Land kommt ein lapidares „OK“ zurück. Das Schiff verlässt die Reede Karachi, auf der etwa 30 Schiffe vor Anker liegen, mit südlichem Kurs.

Am Morgen des 29. Dezember geht das Schiff vier Stunden querab der Halbinsel Kathiawar vor Anker. Die Maschine hat Probleme. Ein Turbolader ist ausgefallen und lässt sich ohne fehlendes Ersatzteil nicht reparieren. Der Dampfer macht nur noch 14 Knoten bei 100 Umdrehungen.

Am 30. Dezember zur Mittagszeit erreicht das Schiff die Reede Bombay. Das Einlaufen wird für den Silvestermorgen angekündigt. Ein Liegeplatz ist an der Ballard Pier außerhalb der Indira Docks vorgesehen. Dadurch entfällt das aufwändige Manöver durch die Schleuse. Die Nautik freut sich zu früh. Beim Festmachen geht alles drunter und drüber und eine Leine vertört sich in der Schraube. Der ganze Silvesternachmittag wird gebraucht, mit Taucherhilfe und vielen Rupien das Malheur zu beheben. Es gelingt.

Um 20 Uhr steigt bei Rotweinbowle die große Silvester-Party. An den Luken ist bis 22 Uhr Löschbetrieb. Der Dienst an Deck hindert noch einige Leute daran, zu den Feiernden zu stoßen. Um 23.30 Uhr kommt der Kapitän mit dem Reedereivertreter von einem Empfang zurück und bringt eine große festlich geschmückte Kiste mit Weihnachtsgeschenken der Agentur an Bord. Für Kapitän, Chieffmate und Chief entsprechen sie der gehobenen Preisklasse. Der Rest der Handicraft-Artikel wird unter der Besatzung ausgelost. Um 24 Uhr stimmen alle Schiffe mit ihrem Typhon ein vielstimmiges Hafenkonzert an. Die Brücke wird zum Treffpunkt der gesamten Besatzung und jeder, der mag, darf einmal auf den bewussten Knopf drücken.

Danach feiert die Crew bis in die Morgenstunden fröhlich weiter. Der SGLer ruft am Neujahrsvormittag einen Frühschoppen aus. Es erscheint niemand. Der Politoffizier kommt zum Frühstück zerkrummt aus der Passagiersmesse. Er muss wohl den Rest der Nacht dort verbracht haben. Böse Buben hatten seinen Kammerschlüssel versteckt. Auch im neuen Jahr ist man zu kleinen Scherzen aufgelegt. Phantasie ist gefragt. So gibt der Funkoffizier einer im Morgentau erschöpft an Deck hockenden Grille in der Kammer des Chiefs ein neues Zuhause, in der Hoffnung, dass sie sich bis zum Abend wieder erholt hat. Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft.

Die ersten Tage im neuen Jahr bieten der Besatzung außerhalb der Arbeit reichlich Kurzweil. Die Handelsvertretung arrangiert zwei Stadtrundfahrten, an denen der größte Teil der Besatzung teilnehmen kann. Deren Höhepunkte sind ein Besuch des Aquariums und eines öffentlichen Verbrennungsplatzes. Das für Mitteleuropäer makabre Schauspiel verdirbt allerdings einigen den Appetit auf das Abendessen. In Breach Candy, einem Erholungsressort an der Seeseite von Bombay, organisiert die Handelsvertretung ein Volleyballturnier mit der Schiffsmannschaft. Als Dank für diese Fürsorge steigt am 4. Januar eine große Party an Bord. Am Nachmittag gibt es in der Mannschaftsmesse eine Kinovorstellung für die Kinder der Vertretung. Am Abend dürfen sich die Eltern zwei tolle Filme ansehen.

Die heilige Dreifaltigkeit – Kapitän, Politoffizier, SGLer – wird mit Repräsentationspflichten und Zuprosten in diesen Tagen schwer in Anspruch genommen. Im Ergebnis dessen wird bei ihrer Rückkehr nachts um drei Uhr an der Pier ein großes Palaver abgehalten, weil der oberste Schiffslenker in totaler Verknennung seines desolaten physischen Zustandes plötzlich Auto und nicht Dampfer fahren will. Wehe dem Matrosen, der drei Tage hintereinander zu tief ins Glas geschaut hätte.

Wer sich nüchtern zu einem etwas individuelleren Landgang aufrafft, der darf vom Baum der Erkenntnis naschen, denn angesichts des unsäglichen menschlichen Elends, das sich auf den Trottoirs im Lande der weltgrößten Demokratie abspielt, wird er schnell verinnerlichen,

dass das Umfeld, in dem seine Familie zu Hause ist, dagegen das wahre Paradies darstellt. Diese Relationen vor Augen, riskiert niemand, der die indischen Großstädte gesehen hat, einen Schuss in den Rücken für „Freiheit und Wohlstand“.

797 Tonnen Stückgut werden während der Liegezeit in Bombay gelöscht und 39.237 Säcke Expeller geladen.

Nach sechs Tagen Liegezeit verlässt der Frachter im Morgengrauen des 6. Januar den Hafen und versegelt nach Porbandar, dem Geburtsort Gandhis, das schon nach 18 Stunden erreicht ist. Mit der Nachmittagstide wird das erste Kontingent der Ladung in Schuten zu dem auf Reede liegenden Schiff geschleppt. Das Laden geht zügig voran. Die Mannschaft hat das Jagdfieber gepackt. In der Abenddämmerung wird mit Hilfe von Sonnenbrennern Jagd auf Tintenfische gemacht. Über 100 Stück werden an Deck gehievt. Am nächsten Tage schmeckt der delikate Salat allerdings etwas nach Radiergummi. Aber wer gibt schon gerne zu, einen provinziellen Geschmack zu besitzen.

Nach zwei Tagen läuft das Schiff nach Karachi ab. Die Stunde der Wahrheit naht, etwa 40 Schiffe liegen auf Reede. Am 10. Januar wird das Schiff informiert, dass vor dem 20. keine Chance auf Einlaufen besteht. Alles schreit ehrlich Hurra, weil jeder nun endlich dazu kommt, in Ruhe seine Siebensachen aufzuarbeiten. Die Instanzen stürzen sich in die gesellschaftliche Arbeit und lassen Wilhelm Pieck zu Ehren seines 100. Geburtstages hochleben. Der Politoffizier arbeitet dazu ein achtseitiges Referat aus. Als genialer Rhetoriker bemüht sich der FO anschließend, dieses Werk ohne Grinsen vorzutragen. Der Männergesangverein „von der trockenen Kehle“ hat sogar zwei Kampflieder auf der Pflanze. Der formelle Teil geht zwanglos in eine ausgedehnte Grillparty an Deck über. Diese hat die Besatzung auch bitter nötig. Nach den Feiertagen fiel die Verpflegung weiter ab. Der Eisbär hat schon seit drei Tagen nichts Richtiges gegessen, sagt er. Der Koch hatte in Indien Proviant an DDR-Diplomaten verkauft und für die Rupien Fleisch beschafft, weil es so schön billig war. Kaum zu glauben, dass die Crew jetzt von den Kühen kosten soll, die durch Bombays Straßen wankten. Das Grillfest wird durch eine große Solidaritätstombola gekrönt, die einen Erlös von fast 700 Mark einbringt. Es geht hoch her. Der FO hat sich schon in Rostock prophylaktisch mit zehn Rollen Drops für die Tombola eingedeckt. Alle sind auf den „Webs“ scharf und wollen von den Drops nichts wissen. Umso größeres Hallo lösen die süßen Leckereien aus, wenn sie an den Mann gebracht werden. Der Alte gewinnt zwei. Die meisten stellen für die Tombola die kunsthandwerklichen indischen Weihnachtspräsente zur Verfügung und auch die neuen Besitzer lassen sie schnöde in der Messe stehen. Am Reiseende ist die Patenstadt immer ein dankbarer Abnehmer für solche Geschenke. Wie eine Bombe schlägt die Nachricht in die Feier ein, dass das Einlaufen nun doch schon am nächsten Morgen stattfinden soll. Freude löst sie nur bei denen aus, die Post erwarten. Das Schiff hat in Bombay Messgüter für die Leipziger Frühjahrsmesse geladen. Vielleicht ist den Port Authorities ein wenig nachgeholfen worden, damit die Güter noch rechtzeitig in Leipzig ankommen.

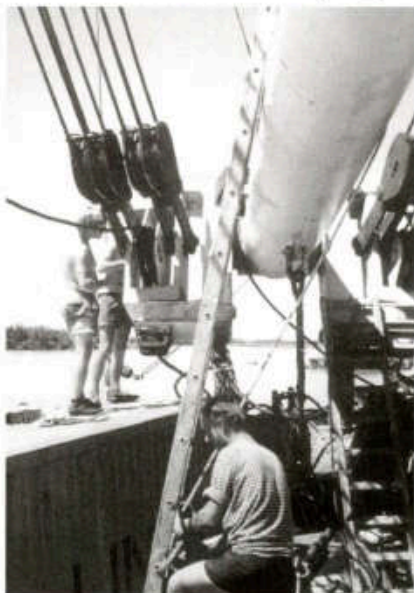
Auch in Karachi organisiert die Agentur zwei Stadtrundfahrten, die die Besatzung in eine neugebaute Moschee für 6000 gläubige Muselmänner und das Mausoleum des ersten pakistanischen Präsidenten führt. Schließlich werden die Landgänger im Menschengewühl einer „shopping street“ abgesetzt. Dort wird es einer Stewardess plötzlich sehr luftig um das Hinterteil. Ein „Terrorist“ hat ihr mit einer unbekannten Flüssigkeit einen Kreisbogen aus dem Wickelrock geätzt, der dann nach unten klappt, worauf der Verursacher vermutlich inbrünstig gewartet hat. Zum Glück gibt es überreichlichen Ersatz zu kaufen.

Das Ersatzteil für den Turbolader ist per Luftfracht gekommen. Die Maschine kann wieder voll drehen. Der Jahreswechsel macht eine kleine Nachfeier vonnöten. Die höheren Chargen des Schiffes gießen sich mit Konsulatsangehörigen beim Eisbein mit Wodka kräftig

einen auf die Lampe. Der Restalkohol macht sich noch beim Frühstück in sinnentleerten Äußerungen bemerkbar.

Nach einer Woche Liegezeit, in der es gegen alle Regeln drei Tage ununterbrochen regnete, sind die letzte Ladung aus Europa gelöscht und 300 Tonnen Baumwollgarn geladen.

Der letzte Ladeplatz der Reise, der Reedehafen Bedibunder im Golf of Kutsch, wird am 18. Januar erreicht. In sieben Tagen gehen 1600 Tonnen Expeller und Erdnüsse in die Luken.



Wartung des Schwergutbaumes



Konservierungsarbeiten auf MS RONNEBURG, Anfang der 70er Jahre

Während der Liegezeit werden mit einem Frachter aus Odessa, der in der Nachbarschaft liegt, freundschaftliche Bande geknüpft. Filme werden getauscht, Tischtennis wird gespielt. Schließlich laden die deutschen Genossen zu einer „Russenparty“ mit echten Russen ein. Mit reichlich Wodka, Speck, Zwiebeln und ofenfrischem Brot. Als die sowjetischen Freunde mit ihrem Boot wieder ablegen, wissen sie nicht mehr, welches ihr Dampfer ist. Zwei Tage später geht das Schiff mit 5108 Tonnen Ladung für Rijeka und 2339 Tonnen für Rostock auf Heimreise. Die Decksgang hat in den vorangegangenen fünf Wochen ohne Rücksicht auf Sonn- und Feiertage an Deck und in den Luken schwer geschuftet und zu allen möglichen Tages- und Nachtzeiten die Manöverstationen besetzt. Jeder hat sein Bestes gegeben und seinen Beitrag zum schnellen Hafendurchlauf geleistet. Am 30. Januar wird Jiddah, der Anlandeplatz für Mekkapilger, passiert. Die WERNER SEELENBINDER, die ausreisend einige Tage vor dem Schiff durch den Suez gegangen war, liegt dort immer noch wartend auf Reede. Keiner will mit denen tauschen. Am 31. Januar um Mitternacht erreicht unser XD-Frachter die Reede von Suez. Vier ereignisreiche Wochen vor und nach dem Jahreswechsel sind vergangen. Niemand hatte vorher mit einer derartig schnellen Abfertigung gerechnet. Das dicke Ende kommt in Rijeka. Der Dampfer muss wegen Schädlingen in der Ladung ausgegast werden. Die Liegezeit wird zu einer unverhofften Entschädigung für die Hektik der vorangegangenen Wochen. Die Besatzung zieht für einige Tage ins Hotel und frönt dem Müßiggang. Bald darauf bricht die letzte Etappe der Reise zum Heimathafen Rostock an.

Und hinter dem Schiff ist die Hecksee. Sie reicht als silberner Streifen fast bis zum Horizont. Man sieht aber auch, wo sie aufhört und das Meer wieder glatt ist. Und niemand sieht, wo wir lüthen Schieter einmal längs gefahren sind.

Hunger

Jeder Seemann hat einiges gesehen. Tiefer in die Geschichte und Kultur eines jeden Landes oder Hafens einzudringen, wäre ein erstrebenswertes, aber doch unrealistisches Vorhaben gewesen. So blieben bis auf wenige Ausnahmen jeder Hafenanlauf, jeder Landgang, jede Exkursion über Land zu irgendwelchen Sehenswürdigkeiten für ihn letztendlich nur ein oberflächlicher Blick auf Land und Leute. Er hat viel gesehen von dem, was die Menschheit so geschaffen und auch wieder zerstört hat. Bis heute sind mir die Pyramiden, die Akropolis, die Ginza in Tokyo, die ersten Anläufe von Singapore, Hong Kong, Gibraltar und Havanna, die Back Waters von Cochin, der Trip zum Fujijama, Weihnachten unter Sonne und mit Volksfeststimmung am Strand von Durban und vieles mehr in guter Erinnerung geblieben. Schöne Landschaften, freundliche und weniger angenehme Menschen, Wohlstand, Prunk und Protz blieben im Gedächtnis haften.

Der Seemann hat aber auch einiges gesehen, das nach dem ersten Schock durch eine innere unbewusst entstandene Wand abgewiesen oder verdrängt wurde. Die oberflächlichen Eindrücke vieler Häfen waren sehr oft durch Armut, Not, Elend und Hunger geprägt. Auch wenn das eine oder andere kleine persönliche Engagement gegen diese Erscheinungen vorhanden war, resignierte man vor den schier unlösbaren und weltweiten Problemen. So wurde oft das Elend bewusst übersehen oder man hat tiefer gehende Gefühle zum eigenen seelischen Schutz nicht zugelassen.

Der DDR-Seemann kam nicht aus einer Überfluss- und Wegwerfgesellschaft. Hunger, Obdachlosigkeit, Arbeitslosigkeit, ausufernde Kriminalität und Betrug oder mangelnde medizinische Versorgung waren ihm aus eigenem Erleben unbekannt. Und mit dieser Vorstellung ging er in die Welt hinaus, obwohl er doch einiges durch die Medien beiderseits der Grenzen gehört und gelesen hatte.

Den ersten selbst erlebten Eindruck von der indischen Gesellschaft vermittelte eine mittlere Großfamilie auf der Passage von Port Sudan nach Bombay. Prunk war nicht zu sehen, dafür aber recht solider Wohlstand.

Beim ersten Einlaufen in Bombay am 24. März 1965 wurden die Hafenarbeiter mit skeptischen Augen angeschaut. Lumpen am Leib, keine Schuhe an den Füßen, bestenfalls Sandalen oder Badelatschen. Menschen vor und hinter den Karren beim Ladungstransport. War das ein Vorgeschmack auf das reale Leben vor dem Hafentor?

Und doch war es ein mittlerer Schock, als ich am nächsten Tag das erste Mal das Hafengelände des Indira-Docks verließ. Vorsintflutliche Ochsenkarren, Rikschas mit menschlicher Antriebskraft, Bettler in unterschiedlichster Erscheinung, Menschentrauben an Bussen, überladene Lastkraftwagen, jede Menge schwarz-gelber Taxis mit qualmenden Auspuffen prägten das Straßenbild. Bauten der Kolonialmacht England stachen krass von der übrigen Bausubstanz ab. Es fielen aber auch die Behausungen der Ärmsten der Armen auf. Glück für den, der auf dem Bürgersteig einen Platz an einer Grundstückswand gefunden hatte. Dort wurden Stangen schräg an die Wand gestellt und mit Säcken, Blechen, Kartonagen und ähnlichem Material abgedeckt. Fertig war die Bleibe. Zwei Steine als Kochstelle komplettierten das Ganze. Jedes Stückchen Holz war zum Kochen lebensnotwendig. Die Wasserversorgung wurde mit Kanistern bewerkstelligt. Wie man es mit der menschlichen Notdurft handhabte, war im Vorbeigehen nicht zu erfahren. Vielleicht wurde das nachts und irgendwo erledigt. Trotzdem behielten die in diesem Elend Lebenden ihre Würde. Es wurde vor diesem Zuhause gefegt und Ordnung gehalten. Die Kinder bettelten bis weit in die Nacht jeden Hellhäutigen an. Den Fehler, einem Kind etwas zu geben, hat der Seemann meistens



Koch für die heimischen Stauer
MS RONNEBURG, Reede Porbander/Gujarat/Indien 1977

nur einmal gemacht. Er wurde sonst bis zum Hafentor die Traube von Mädchen und Jungen nicht mehr los.

Wer früh beizeiten an Land ging, konnte mitunter sehen, wie die Verstorbenen der Nacht, die im wahrsten Sinne des Wortes auf der Straße gelebt hatten, aufgeladen und zu irgendeiner Verbrennungsstelle, der traditionellen Bestattungsweise, gekarrt wurden. Alles per Hand. Da konnte ein Stauer, da er zur Kaste gehörte, froh sein, einen Job im Hafen zu haben.

Sehr wohlthuend gegenüber diesem geballten Haufen Elend fiel in Bombay auf, dass dieses Ausmaß im südlicher gelegenen Bundesstaat Kerala mit seinem Hafen Cochin, der als nächster angelaufen wurde, nicht in dem Maße vorhanden war. Beim Landgang traf ich keinen Bettler. Das war auch bei späteren Landgängen so.

Während meiner Indien-Reisen wurde Madras siebenmal angelaufen. Auch hier hatte ich Erlebnisse, die tiefer beeindruckten als ein Gang durch so manche Pracht- und Einkaufsstraße mit Schaufenstern und Preisen für die Reichen.

Auf dem Rückweg von einem der Landgänge, vor dem Auslaufen, nahm ich eine Nebenstraße. Dort saß, an eine Hauswand gelehnt, eine Mutter mit ihrem Säugling an der Brust. Das war in Indien kein ungewöhnliches Bild. Beim Näherkommen fiel auf, dass sie sehr, sehr jung war. Beim Passieren schaute sie mich an, ohne mir die Hand zum Betteln entgegenzustrecken. Nach zehn Metern stockte mein Schritt, ich hielt an und kehrte um. Vom letzten 10-Rupien-Schein und einigen Münzen hing nicht mein zukünftiger Wohlstand ab. Ich gab ihr dieses Geld. Sie schaute erst verblüfft. Dann kam aber ein dankbares, leises Lächeln in ihr Gesicht und ein Strahlen in ihre Augen, die verrieten, dass sie nicht nur aus Langeweile dort gesessen hatte. Vermutlich war auch für sie die Straße das Zuhause.

Mit den Jahren hatte sich das eigene Bild des tagtäglichen Indiens erweitert. Man versuchte Erklärungen zu finden. Fakire und Schlangenbeschwörer zelebrierten ihre Kunst nicht nur zur inneren Erbauung. Sie lebten davon. Betteln geschah in vielfältigster Form. Der Bettler mit Krücke und Blechbüchse war die normale, überall anzutreffende Alltagserscheinung. Einmal aber bot sich mir auf dem Bürgersteig ein doch schockierendes Bild. Da lag ein Kleinkind halbnackt und regungslos auf einer Decke. Die war mit Blüten bestreut, es brannte eine Kerze. Auf der Decke lagen einige Münzen. Neben der Decke saß ein junges Mädchen. Die Masse der Fußgänger ging achtlos vorüber. Bis heute habe ich Zweifel, ob das eine gestaltete Bettelszene war oder lag da wirklich ein Kind im Sterben. Sollte ich die Szene falsch interpretiert haben, mögen es mir die zahlreichen indischen Götter nachsehen.

Jahre später las ich eine Zeitungsnotiz über eine Bettlerin in Indien. Sie war auf der Straße gestorben. Als man sie zur Verbrennung vorbereitete, wickelten die Helfer 25.000 Rupien aus ihrer Kleidung.

Beim Anlaufen Surabaya/Indonesien mit Hafenliegezeit vom 28. bis 30. Juli 1969 kamen zwei Lotsen an Bord. Ich kam mit dem zweiten Lotsen ins Gespräch. So ergab es sich, dass er gleich meine nach den Zollbestimmungen erlaubte Stange Zigaretten und die Flasche WBS (Weinblattsiegel; Kognak-Verschnitt der Firma Schilkin in Berlin; war als zollfreie Ware zum Preis von 3,43 MDN an Bord) erwerben wollte und sie auch kaufte. Der Erlös war nicht üppig. Kein Wunder, denn sie hatten jeden Tag mit Seeleuten zu tun und wollten sich die Preise nicht selbst versauen. Aber ich war erst mal „flüssig“ für den ersten Landgang. Vor dem Hafentor warteten eine Unmenge Rikschas auf Kundschaft. Wir, der III. Nautiker und ich, nahmen einen Driver, der gut Englisch sprach. Wie sich herausstellte, war er sogar Englisch-Lehrer. Sein abendliches Treiben war ein notwendiges Zubrot. Der ausgehandelte Fahrpreis war im Verhältnis zu den an Bord „erwirtschafteten“ Rupien Pfennigkram. „Wo wir hin möchten.“ Irgendwohin, um etwas zu sehen und anschließend hätten wir Appetit auf ein Bier. Das Stadtviertel in Hafennähe bot nichts Besonderes. Also ab zum Bier. „Ob wir auch Mädchen haben möchten“, so die nächste Frage. Warum nicht. Okay, wenn uns hier auf der

Straße eine gefiele, sollten wir Bescheid sagen. Was?! Hier mitten auf der Straße? „Ja, das ist normal und kein Problem.“ Sollte das ganze Stadtviertel ein Bordell sein? Unglaublich. Da aber das übliche abendliche asiatische Treiben auf der Straße herrschte, konnte das doch so nicht sein. Die Erklärung war ernüchternd. Die Armut war so groß, dass Prostitution von allen als ganz normaler, nicht anstößiger Broterwerb betrieben wurde!

Wir fanden eine „Piesel“ und ließen uns das gute Bier (tschechische Lizenzproduktion) schmecken. Insgesamt war es ein überaus preiswerter Landgang. Es blieb noch Geld übrig. Der Rikschafahrer wurde auch für den nächsten Abend bestellt. Er bot sich dafür an. War es doch für ihn eine Einnahme weit über dem üblichen Fahrpreis.

Am nächsten Morgen unterhielt ich mich mit dem Wachmann, der von der Agentur gestellt war, über Verdienst und Preise. Sein monatlicher Verdienst: 180 Rupien. Fünf Kilo Reis kosteten aber 80 Rupien. Damit wurde das Überleben zur großen Kunst.

Nachmittags an Land. Wir fotografierten Landschaft, Gebäude, Straßenszenen und Menschen. Man wollte seine Leute zu Hause ja etwas neidisch machen. Dann der Schock. Mitten auf dem Bürgersteig lag ein menschlicher Torso. Ohne Arme und Beine, aber mit Kopf und Augen, die schauten! Daneben eine Bettelbüchse. Mein Takt gegenüber Not und Elend war noch nicht ganz abgestumpft. Diese Szene konnte ich einfach nicht ablichten.

Später erfuhr ich, dass solche Verstümmelungen auch absichtlich gemacht wurden, um guten Bettelerfolg zu haben.

Am Abend fuhren wir wieder mit derselben Rikscha in die gleiche gemütliche „Piesel“. Diesmal mit dem II. Nautiker, der III. Nautiker hatte Wache. Nachdem es gegen 22 Uhr an Bier, Musik und Mädchen genug war, hatte ich immer noch 600 Rupien übrig. Was nun damit? Ich schenkte sie der, die den ganzen Abend neben mir gesessen hatte. Damit die Erinnerung etwas länger erhalten blieb, wurde vom Geld nebenan im Textilladen eine Bluse gekauft.

Rückfahrt an Bord. Die Rikscha wartete vor dem Hafentor. Die Wachübergabe III. an II. erfolgte an Deck. Der III. Nautiker stehenden Fußes kehrt und an Land. Er wollte sich auch noch verabschieden, sollten wir doch am nächsten Morgen auslaufen. Am Ende seines Landganges blieben 1000 Rupien übrig. Die wollte seine Gesellschafterin haben und bot ihm dafür ihren sehr langen und prächtigen Zopf an. Etwas anderes hatte sie nicht anzubieten. Hier streikten seine Moral und sein europäischer Anstand. Es siegte der kleine Geiz. Er hat das Geld behalten. Bedingt verständlich, wenn man in Betracht zieht, dass es für ihn auch nur 2,80 DM Handgeld pro Tag gab. Für den Gegenwert der Rupien kaufte er sich auf Reede Singapore sieben Flaschen Limonade. Der Zopf wäre wieder nachgewachsen. Mit dem Geld hätte die abendliche Begleiterin einige Kilo Reis für ihre Familie kaufen können.

Wer solches Elend gesehen hat, fragt sich, warum so mancher Seemann seine vereinbarte Gegenleistung für den Liebesdienst schuldig geblieben ist. Prostitution wird in diesen Ländern und mit dieser Armut nicht als unmoralisch angesehen. Sie wird aus Hunger betrieben. Und der tut verdammt weh.

In Tjirebon, eine Tagesreise westlich von Surabaya gelegen, konnte nur auf Reede geladen werden. Schlecht für Landgang. Umso besser waren die 600 Rupien in Surabaya angelegt gewesen.

Es wurde Tapioka für die Futtermittelindustrie als Schüttgutladung übernommen. Mit den ersten Schuten kamen die Stauer, meist ältere Männer, und auch viele Kinder an Bord.

Zu den Mahlzeiten hingen die Kinder förmlich am Bulleye und am Außenschott der Pantry. Die Stewardess kratzte die Reste von den Tellern in den Abfalleimer. Zum Schluss kamen noch die Reste aus den Töpfen hinzu. Dann ging alles außenbords. So war es üblich. Einen Blick für die hungrigen Augen der Kinder hatte sie nicht. Mir war's nicht egal. So nahm ich bei der nächsten Mahlzeit die leeren First Class Büchsen (Kaffee-Büchsen aus Halle/S.)

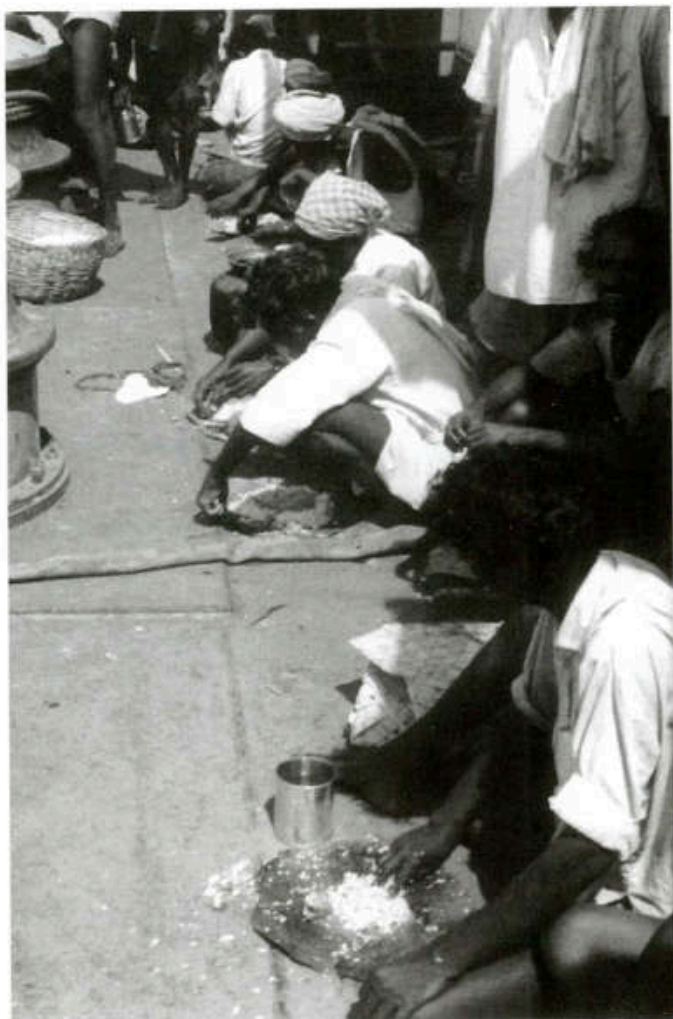
vom Kühlschrank, füllte die Reste ein und gab sie den Kindern. Es war ungewohnt, quasi Abfall anzubieten. Aber in dieser Situation notwendig und angebracht. Man sollte es nicht glauben. Einige der Alten versuchten den Kindern die Büchsen abzunehmen. Das hatte seinen Grund. Auch sie waren hungrig. Fortan platzierte ich die Kinder innerhalb der Aufbauten, damit sie in Ruhe essen konnten.

Durch die großen Unterzüge der Luken auf Typ-IV-Schiffen musste das Schüttgut per Hand getrimmt werden. Das ging sehr schleppend. Die Stauer machten an den Schippen schlapp! So übernahmen die Kinder mit bloßen Händen diese Arbeit. Die Alten hatten die Arbeitsstelle und die Kinder die eigentliche Arbeit.

Kapitän O. ging das Trimmen angesichts der Kraftlosigkeit zu langsam. Er forderte den Koch auf, einen großen Topf Reis zu kochen und ordentlich was reinzuhauen. Wer von den Leuten ein Gefäß hatte, bekam dort seine Portion hinein. Wer nichts hatte, hielt einfach seine Kopfbedeckung auf. Aber unser Koch hatte es gar zu gut gemeint, reichlich Fett verwendet und damit nicht die Ernährungssituation der Leute bedacht. So fettes Essen waren sie nicht gewohnt und erbrachen es wieder. Die zehn Tage Indonesien waren, wenn man Gefühle zuließ, sehr zwiespältig.

Armut und Not konnten überall in den vielfältigsten Formen erlebt werden. Seien es die Favelhas und die Straßenkriminalität in Rio oder Santos, die Prostitution in der Falkland Road in Bombay, die Nahrung suchenden Bürgerkriegsinvaliden in Luanda oder Lobito, die bettelnden Kinder in Afrika oder anderswo.

Sieht der Ex-Seemann, der nicht mit der Sichtweise eines „all inclusive“-Touristen um die Welt gefahren ist, heutzutage so manche Werbung in den Medien, trifft er auf üppig gefüllte Einkaufswagen, voll gepackt mit Pizzen und anderen Fertiggerichten, dann denkt er wieder an Armut. Aber an geistige. Und die tut leider viel zu wenig weh.



Stauer beim Mahl – MS RONNEBURG, Reedeafen in Indien 1975

Schon wieder Labskaus

Aufgeschrieben nach einer Erzählung meines Opas Georg Colberg

Wir waren schon etliche Wochen auf See. Was für ein Glück, dass sich das Wetter wieder beruhigt hatte. Letzte Nacht war an Schlaf nicht zu denken. Der Sturm und die meterhohen Wellen schoben mich in meiner Koje hin und her. So aber konnte ich meine Gedanken um den Speiseplan ausführlich weiterführen. Was koche ich zum Freitag? Für morgen stand das Essen schon lange fest. Es gibt, wie jeden Seemannssonntag, immer das, was sich die Crew wünscht! Ein kräftiges Rindersteak mit Kräuterbutter, Speckbohnen und Bratkartoffeln. Vorher eine kräftige Suppe und zum Nachtisch Schokoladenpudding mit Vanillesoße. Der Seemannssonntag, die Bezeichnung für den Donnerstag, an dem es traditionsgemäß ein besseres, dem Sonntag ähnliches Essen gibt, ist eine lange Tradition in der Seefahrt und wird an Bord streng eingehalten. Jeder Smutje, der das vergisst, bekommt mächtig Ärger mit der Mannschaft. Was aber koche ich nun zum Freitag? Schon wieder Labskaus? Ich weiß, dass einige nicht so sehr darauf erpicht sind, dieses Gemenge zu essen. Aber immerhin, den meisten schmeckt es. Es ist bekömmlich und hat bei weitem nichts mehr mit den Ursprüngen des Labskaus gemein.

Um 1740 hatte ein englischer Koch die Skorbutkranken, zahnlosen und völlig entkräfteten Seemänner auf weiten, monatelangen Schiffsreisen mit Labskaus am Leben erhalten. Damals kochte er trockenes Pökelfleisch ab, zerstiess den Salzhering grob mit Graupen und machte alles so klein, dass auch die Zahnlosen etwas feste Nahrung bekamen. Das Gericht, das eigentlich aus der Not heraus entstanden war, soll seine Bezeichnung aus dem Norwe-



Koch Kurt Lindenau bei der Zubereitung von Labskaus beim „Dresdner Stammtisch“ 2004

gischen haben, man kann es mit „leicht zu verdauende Kost“ übersetzen. Heute ist alles ganz anders und ich verstehe nicht, warum der eine oder der andere der Mannschaft den Labskaus verschmäht, ja sogar manchmal den noch vollen Teller etwas unsanft durch die Essenklappe zurückschiebt.

Ich rauche an Deck meine Zigarette und gehe schon in Gedanken die Zutaten für meinen Labskaus durch: gepökeltes



Labskaus nach „Segelschiffer Art“

Rindfleisch, Kartoffeln, Zwiebeln, Rote Bete, Salzhering, Eier ...

Das Frühstück ist lange beendet und die Mannschaft geht wieder ihrer Arbeit nach. Also koche ich jetzt schon mal in der Kombüse das Fleisch ab. Der Geruch, der sich verbreitet, lockt wie immer die ersten Neugierigen an. „Was gibt es denn eigentlich morgen? Doch nicht etwa schon wieder Labskaus?“ Was soll ich jetzt sagen? Ich versuche, von der Situation abzulenken. „Heute Abend habe ich einen kräftigen Schweinebraten für euch. Ihr könnt den anderen ja schon einmal Bescheid sagen, dass sie nicht so spät zum Essen kommen.“ Jeder hier auf dem Schiff weiß, wenn es Braten zum Abendbrot gibt, muss man sich beeilen, um „nicht von den Hunden gebissen zu werden“. Die Beiden sind zufrieden und ziehen ab. Sehr gut, jetzt habe ich noch etwas Zeit, mein Labskaus in Ruhe vorzubereiten. Die Rationen an Bord sind immer sehr knapp bemessen, so dass ich über etliche Zeit mit den Nahrungsmitteln haushalten muss.

Das Fleisch ist gar, die Kartoffeln und die Roten Bete köcheln auch schon leise vor sich hin. Nun habe ich wieder etwas Zeit, meiner zweitliebsten Beschäftigung nachzugehen. Ich rauche für mein Leben gern. Ich stehe an Deck vor meiner Kombüsentür und lasse mir den Wind um die Nase wehen, beobachte Wind und Wellen. Manchmal, wenn wir nahe der Küste sind, kommen Möwen zu mir. Ich lasse mich nicht lange bitten und gebe ihnen dann von den Brotresten, die zum Frühstück übrig geblieben sind. Es ist schön anzuschauen, wie gezielt die Möwen die Brotkrumen auffangen. An diesen Bildern erfreue ich mich immer wieder. Was habe ich denn sonst schon für Abwechslung an Bord.

Nachdem nun die Mannschaft satt und zufrieden vom Mittagessen an ihre Arbeit zurückkehrt, habe ich noch einen Haufen Abwasch zu erledigen. Der Küchenjunge liegt mit verkorkstem Magen in seiner Koje. Ihm ist die schaukelige Nacht nicht bekommen und er überlegt, ob die erste Fahrt denn wohl auch seine letzte sein wird. Nee, Georg, dieses Geschaukel ist nichts für einen Gebirgler. Noch eine Woche und ihr könnt mich an die Fische verfüttern. Na, was bleibt mir anderes übrig, als seine Arbeit zu übernehmen. Es ist vielleicht auch besser so, denn die Kombüse ist so winzig klein, dass man mit zwei Mann schon auf seine eigenen Zehen aufpassen muss. Ich hatte früher auch keinen Küchenjungen und musste mit der Arbeit fertig werden. Wenn ich dann so manches Mal beim Seegang das Essen nicht rechtzeitig fertig bekommen hatte...

Ich werde mal lieber nicht so trödeln, damit der Braten zum Abendbrot rechtzeitig auf der

Back ist. So, der Abwasch ist endlich fertig, der Braten vorbereitet und es sind noch gut zwei Stunden bis zum Abendessen. Ich habe in der Messe schon alles parat gestellt. Geschirr, Besteck, Brot, Wurst, Käse, Butter und Getränke. Den Braten bekommen alle bei mir an der Klappe. Zu oft musste ich mit ansehen, wie sich förmlich darum gerissen wurde. Und wenn es nicht schnell genug geht oder wenn es vielleicht auch noch zu wenig war ...

Oben an Deck ist herrliches Wetter. Gerade so, als wenn in der letzten Nacht überhaupt nichts gewesen wäre. Ich lege mich wohl noch eine Stunde aufs Ohr. Das Labskaus mache ich erst nach dem Abendessen fertig. Ich muss dafür das Fleisch mit dem Wolf durchdrehen, genau wie den Salzhering, die Kartoffeln und die Roten Bete. Dann muss das Ganze noch mit ein paar Gewürzen und etwas Brühe durchkochen, bis alles eine feste Breimasse geworden ist. Dann noch ein Brat-Ei obendrauf und fertig. Wenn nur hoffentlich keiner von der Mannschaft in die Kombüse kommt und fragt ... Ach, was soll's. Was gibt es schon wirklich über meinen Labskaus zu meckern? Und wenn ich es ab und zu mal koche, so jede dritte Woche, ist es doch gar nicht so schlimm. Ich glaube, einige mögen Labskaus nicht, weil man vom Ansehen her nicht so recht definieren kann, was denn da eigentlich alles drin ist.

So, meine Zigarette ist aufgeraucht und ich bin gerade auf dem Weg in meine Koje, als mir der Kapitän entgegenkommt. „Na, Georg, wann machst du denn mal wieder Labskaus? Ich habe da mal wieder richtig Appetit drauf! Gab es schon lange nicht mehr. Und was die Crew sagt. Lass sie doch maulen. Die drei, die es nicht mögen, sollen eben kräftig frühstücken. Dann kommen sie auch über den Tag!“ Na, so etwas. Habe ich eben richtig gehört? Labskaus auf ausdrücklichen Wunsch des Kapitäns. Na, wenn das mal nicht ein schöner Tag ist. An Schlaf ist nun nicht mehr zu denken. Ich muss in die Kombüse, um das Essen für morgen vorzubereiten.

(Anm. der Redaktion: Wir rufen nun alle DSR- und Hobby-Köche dazu auf, Euer maritimes Gericht den Freunden von BORDGESCHICHTEN vorzustellen! Das Originalrezept *Labskaus nach Segelschifferart* (DSR-Koch Kurt Lindenau) findet ihr unter www.seeleute.de)



Der Marinemaler Henry Albrecht

Die ganze faszinierende Welt der Seefahrt spiegelt sich in den Arbeiten des in Neuwied/Rhein lebenden Grafikers wider. Seine Gouachen, Tempera-Bilder und Federzeichnungen verraten viel Liebe zum Detail und vermitteln einen Hauch von Fernweh.

Schon in der Kindheit, inspiriert durch das Erlebnis der Schifffahrt auf dem Rhein, fand er seine Neigung zum Zeichnen maritimer Motive. Nach Lehre und Ausbildung bei Werbeagenturen und Industrieunternehmen folgten Tätigkeiten im Bereich Grafik und Kommunikation. Dabei geriet die Liebe zur Schifffahrt nie in Vergessenheit und wurde in Form maritimer Malerei gepflegt.

Bei zahlreichen Schiffsreisen und Besuchen von Hafenstädten in Deutschland, Europa und Übersee erwarb er sich ein breites Spektrum von Impressionen und Kenntnissen der maritimen Szene.

Seit Beginn der 80er Jahre beteiligt sich Henry Albrecht an zahlreichen internationalen Ausstellungen und malt für verschiedene Reedereien und Museen. Bei Veröffentlichungen in Büchern und Periodica präsentiert er seine verschiedenen Techniken und für jeden maritim Interessierten ist etwas dabei. Obwohl er stets Ideen für neue Motive findet, ist die Vorliebe für Passagierschiffe zu erkennen. Jährlich sind seine Kunstwerke auf der „art maritim“ in Hamburg zu sehen. Gemeinsam mit Olaf Rahardt aus Thüringen und weiteren zeitgenössischen Marinemalern beteiligte er sich auch im März 2002 an der „Galerie maritim“ im Verkehrsmuseum Dresden.

Henry Albrecht ist Mitglied des Forums deutscher Marinemaler und aktiv in der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE sowie der World Ship Society tätig.



DS RÜGEN der damaligen Reederei R. C. Gribel, Stettin – Gouache, 42 × 30 cm – Mai 2003



Jürgen Weih und Gerhard Hoffmann beim Landgang – MS SONNEBERG 1983 bei Kribi



Sie schafften beide ihr Ziel und wurden Kapitän – Matrose Wolfgang Holwein (li.), Matrose Siegfried Rohmann (re.) – MS FRIEDEN 1961 – Am Winschenhaus



Maschinencrew Dampfer WISMAR 1959/60



HALBERSTADT löscht Busse auf Mogadischer Reede, 1965



MS GEORG HANDKE – Badeausflug nach Nha Trang, 1990



Grillabend auf MS ERNST THÄLMANN



Der kleinste und der größte Seemann bei der DSR, MS FREUNDSCHAFT, 1958



Meine Fahrten auf dem Dampfer WISMAR

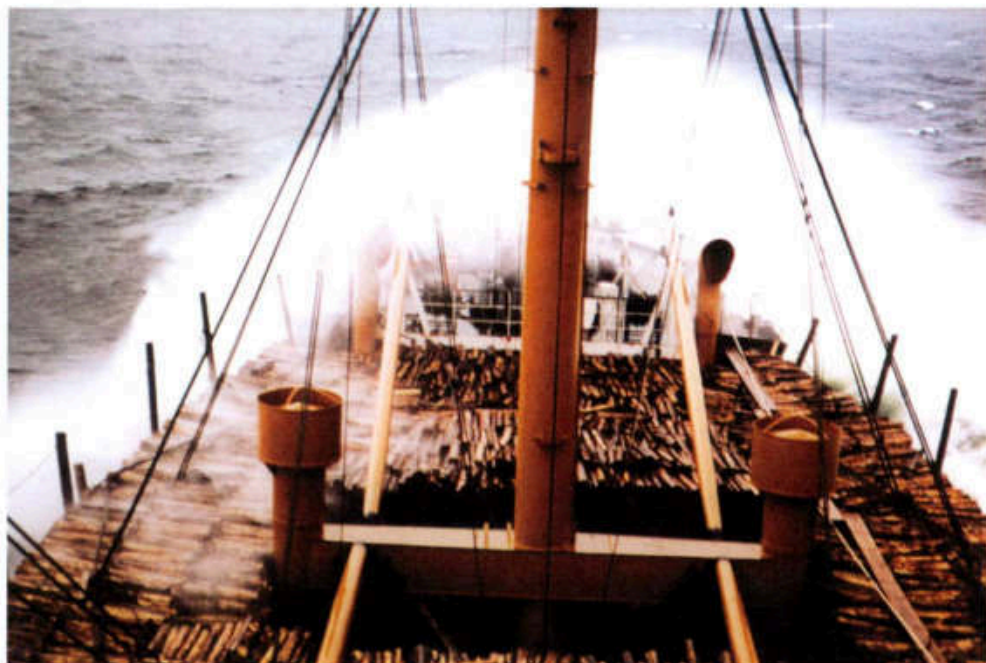
Meine Fahrzeit auf dem Dampfer WISMAR liegt zwar jetzt schon 40 Jahre zurück, trotzdem denke ich immer noch gern an diese Zeit. Im Mai 1959 bin ich als Elektriker aufgestiegen. Die erste Reise ging nach Murmansk, um Apatit zu holen. Das war auch zugleich die einzige Reise, die während meiner Zeit an Bord außerhalb der Ostsee stattfand. Ansonsten fuhren wir in der Ostsee und bedienten Häfen in Finnland, Schweden, Polen, der Sowjetunion und der BRD.



In der Ostsee, Winter 1959/60

Die Häfen sind mir nicht mehr alle geläufig, aber an Klaipeda, Lübeck, Tornio und Oulu erinnere ich mich noch. Waren doch gerade mit den nordischen Häfen auch kleinere Geschäfte verbunden. Welcher Seemann hat dort nicht ein paar Flaschen Wodka oder Ähnliches an den Mann gebracht und so seine Deviseneinnahmen erhöht. Zu dieser Zeit ist es auch schon einmal vorgekommen, dass der Kapitän die Zollstrafe auslegte und der Seemann so lange an Bord Dienst tun musste, bis er seine Strafe zurückgezahlt hatte. Bei 1,75 DM am Tag und der niedrigen Heuer eine ziemlich langwierige Angelegenheit. Die Devisen wurden zu diesem Zeitpunkt 1:1 getauscht. Eine Mark der DDR gegen eine D-Mark.

Unser Dampfer brachte Autos von Polen nach Finnland und nahm dort Holz als Rückladung für Rostock oder Wismar. Oft luden wir auch Zucker für Finnland und Grubenholz für Rostock. Die Anlieferung des Grubenholzes erfolgte mit Flößen. An Bord wurden vorn und achtern je eine Winde klar gemacht und ein Drahtstropf von achtern nach vorn um die Flöße gelegt. Durch Einholen zogen wir das Holz an die Bordwand und packten es in Drahtstropfen. An Bord gehievt, kamen die Grubenhölzer in die Ladeluken und wurden einzeln gestapelt. Das war eine harte Arbeit. Aber so entstanden auch viele Arbeitsplätze.



DS WISMAR in der See, 1959/60



Nach dem Seegang

Besonders haben sich mir die Fahrten durch die winterliche Ostsee eingeprägt. Der Dampfer WISMAR hatte die Genehmigung für die mittlere Eisfahrt, das heißt, es musste bei zugefrorener Ostsee die Hilfe von Eisbrechern oder Postschiffen in Anspruch genommen werden. In Extremfällen warteten wir auf diese „Helfer in der Not“, denn nur sie hatten einen Eisstevan und waren für die Eisfahrt zugelassen. Sie brachen das Eis auf und wir fuhren in der aufgebrochenen See hinterher. So kamen wir immer an unser Ziel. Während wir auf den Eisbrecher warteten, nutzten wir oftmals die Zeit, um auf der zugefrorenen Ostsee Fußball zu spielen. In der Nähe liegende DDR-Schiffe wurden auch über das Eis hinweg besucht oder man tauschte so Ersatzteile aus.

Wer denkt, die Ostsee kann nicht stürmisch werden, der irrt gewaltig. Besonders schlimm wurde es im Winter, wenn die See und der Wind das Wasser über die Aufbauten trieben und es nirgends ablaufen konnte. Der Frost ließ meist auch die Speigatten zufrieren. Da bekam der Dampfer schnell Schlagseite, da sich die Gischt überall absetzte und gefror. Um die Gefahr des Kenterns auszuschließen, liefen wir auf einer solchen Reise immer Tallinn als Nothafen an. Wir mussten uns bei den Behörden anmelden, da die Stadt durch die Stationierung großer Teile der Sowjetarmee Sperrbezirk war. Wir ankerten auf Reede und befreiten unser Schiff von der Eislast.



Eis auf DS WISMAR – Winter 1959/60

Einmal, nach Erledigung dieser Arbeiten, meldeten wir uns wie immer bei den Behörden ab, um unseren eigentlichen Zielhafen anzulaufen. Der Anker wurde gehievt und eingeholt. Der Wachoffizier beobachtete den Anker, während der Zimmermann die Winde bediente. Kurz vor der Klüse sah der Wachoffizier einen Fremdkörper auf dem Anker liegen. Was war das? Er konnte den Gegenstand nicht identifizieren und setzte sich mit der Brücke in Verbindung. Es sah aus, wie ein großer, alter Balken, der mit viel Schlamm überzogen war. Kurz vor der Klüse wurde alles gestoppt und der Anker mit dem Fremdkörper durch Abspritzen gereinigt.

Dann versammelte sich ein Großteil der Besatzung neugierig auf der Back. Der Fremdkörper strahlte tiefgrün. Ein Decksman identifizierte den Fremdkörper als eine Wasserbombe aus dem 2. Weltkrieg. Der Kollege war vor seiner Seefahrtszeit bei der Volksmarine gewesen und kannte sich in diesen Dingen aus. Nun wurde nochmals Kontakt zu den russischen Behörden aufgenommen. Kurz darauf kam ein Kriegsschiff. In der Zwischenzeit sollten wir den Anker bis zur Wasseroberfläche absenken, um so die Gefahr für Schiff und Besatzung zu verringern. Es blieben nur zwei Freiwillige auf der Back, alle anderen Besatzungsmitglieder mussten sich achtern aufhalten. Auch die Brücke war nur mit dem notwendigsten Personal besetzt. Aber es gab immer wieder ein paar Kollegen, welche sich über diese Anweisungen hinwegsetzten. Der Anker wurde ganz langsam abgesenkt und die Bombe blieb zum Glück an ihrem Platz. Das russische Kriegsschiff kam und übernahm die Wasserbombe von unserem Anker. Es fuhr dann in ein vorher bestimmtes Gebiet und löste dort die Sprengung aus. Wir sahen von Bord aus eine riesige Fontäne aufsteigen und durften anschließend unsere Fahrt fortsetzen. Über die Gedanken, die sich jedes Besatzungsmitglied machte, als die Fontäne zu sehen war, kann ich nur spekulieren. Es blieb eine für mich unvergessene Geschichte meiner Fahrzeit auf dem Dampfer WISMAR.

Man möge beim Lesen dieser Zeilen aber auch beachten, dass es zu dieser Zeit noch keinen UKW-Sprechfunk gab, sondern alles über den Funker abgewickelt werden musste. Er stellte den Kontakt zu den jeweiligen staatlichen Behörden her. Meine Tätigkeit an Bord beschränkte sich nicht nur auf die Jahre 1959/1960 und den Dampfer WISMAR. Während meiner Studienzeit zum Elektroingenieur machte ich auch noch Reisen auf dem Schwesterschiff, dem Dampfer ROSTOCK.

Diese Schiffe waren sehr einfach ausgebaut. Rohrleitungen führten durch die meist von zwei Besatzungsangehörigen bewohnten Kammern. Wandverkleidungen gab es nicht. Die Einrichtung war nüchtern und karg. Gemütlichkeit brachten wir hinein, denn irgend einer konnte immer ein Instrument spielen und schnell war dann auch ein Chor gegründet. Damals wurde noch selbst gesungen, Tonbandgeräte oder Plattenspieler kannten wir nicht. Eine Anekdote fällt mir dabei ein. Der Notdiesel stand in den Aufbauten. Die Antriebsanlage und die Hilfsdiesel wurden mit Dampf angetrieben. Nach einer fröhlichen Runde verirrte sich ein Besatzungsmitglied dorthin und spielte im Notdiesel-Raum an der Schalttafel herum. Auf der Brücke und im Maschinenraum gingen die Lichter an und aus. Es wurde ein Elektriker geweckt, um nach den Ursachen zu suchen. Dieser schaute in den Notdieselraum und entdeckte einen seiner Kollegen, der wild an der Schalttafel hantierte. Dieser wurde dann friedlich in seine Koje gebracht und die Fahrt konnte ohne weitere Störungen fortgesetzt werden. Aber wo steht der Notdiesel auch schon in den Aufbauten? Diese Vorschrift änderte man später und der Raum konnte nur noch von außen begangen werden.

Anmerkung der Redaktion

Die Übergabe des kohlegefeuerten Dampffrachtschiffes DS WISMAR von der Neptunwerft Rostock an den Kapitän Adolf Zinn erfolgte am 18. November 1954. Es gehörte einerseits, neben dem DS ROSTOCK zu den ersten hochseefähigen Neubauschiffen des damaligen VEB Deutsche Seereederei, andererseits nach einer fast hundertjährigen Rostocker Schiffbaugeschichte, zu den letzten beiden Frachtschiff-Entwürfen mit Dampfantrieb.

Nach reichlich 11 Jahren Einsatzzeit unter Flagge der DSR, wurde der Dampfer im Juli 1965 als MARYSPIL nach Griechenland verkauft. Infolge von Leinenbruch im schweren Sturm, strandete das Schiff im April 1968. Es wurde im März des Folgejahres abgebracht und vor Anker gelegt. 1969 durch Bomben beschädigt, erfolgte 1971 die Streichung aus dem Lloyd's Register. Das Schiff lag bis 1976 in Suez auf.

Lebende Fracht von Bangkok nach Hongkong



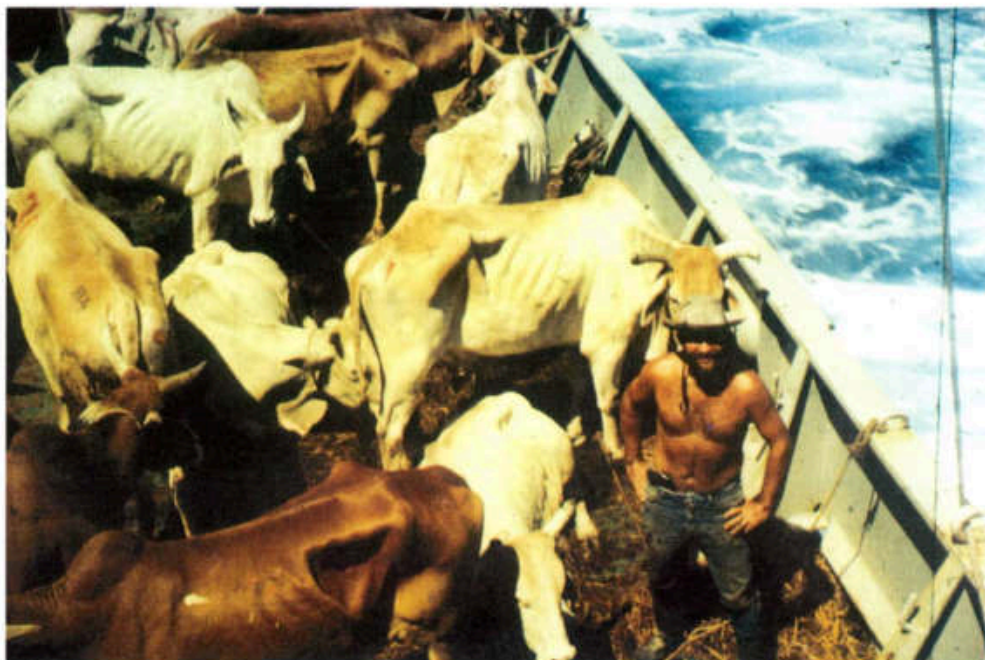
Anfang Mai 1973 lag das MS HEINZ KAPELLE im Hafen von Bangkok und übernahm Bananen in Bastkörben als Decksladung für Hongkong. Zur Smoke-Time musste der Bootsmann zum Kapitän. Dort erhielt er den Auftrag, an beiden Seiten des Hauptdecks in etwa 50



Zentimetern Höhe Ständer zu spannen. Wir sollten noch 100 Wasserbüffel und 190 Ochsen laden. Die Ständer dienten dazu die Tiere anzubinden. Es hieß keine Zeit zu verlieren und die Vorbereitungen zu treffen. Um die Mittagszeit fuhren die ersten LKW mit Reisstroh vor. Das Stroh wurde an Bord gehievt und von den Hafenarbeitern in einer etwa 30 Zentimeter dicken Schicht an Deck verteilt. Ein Teil kam auf Luke II und sollte während der Überfahrt nach Hongkong als Futter dienen.

Der Bootsmann wurde unruhig, denn er hatte in Port Said gesehen, wie Ochsen geladen wurden. Sie bekamen einen Stropp um die Hörner und dann ging die Hieve an Bord. Seine Befürchtungen zerschlugen sich, denn man brachte eine große Transportkiste. In diese passten drei Ochsen oder zwei Wasserbüffel. Das Laden der Tiere mit bordeigenem Ladegeschirr ging zügig voran. Für alle Besatzungsmitglieder war es äußerst interessant. Am späten Nachmittag waren 100 Wasserbüffel und 190 Ochsen an Bord und von den Hafenarbeitern angebunden. Bis jetzt hatte alles Spaß gemacht. Nun hieß es „seeklar“. Das Hauptdeck von Luke I bis Luke V stand voller Tiere. Es war Mut gefragt, um sich zwischen ihnen zu bewegen. Geien, Prenter und Renner mussten umgesetzt und wieder befestigt werden. Das war nicht jedermanns Sache. Wir merkten jedoch schnell, dass die Tiere sehr friedlich waren. Das „seeklar machen“ dauerte etwas länger, doch wir konnten pünktlich am 13. Mai in Bangkok auslaufen.

Danach fand beim Kapitän eine Beratung statt. Er sprach mit dem I. Offizier und dem Bootsmann die weiteren Arbeiten ab. Wir hatten in Bangkok reichlich Trinkwasser gebunkert. Die Tiere mussten täglich zwei bis dreimal getränkt und versorgt werden. Das hieß, unter tropischen Bedingungen für jedes Tier zwei bis drei Pützen Wasser zu holen. Das zusätzliche Reisstroh auf Luke II wurde an die Tiere verteilt. Mitunter rissen sich einige los. Die Tierpfleger hatten dann das Problem, den Ochsen oder Wasserbüffel am Kopf zu fassen und wieder anzubinden. Dazu gehörte schon eine große Portion Mut. Die Hörner der Wasserbüffel maßen schließlich fast zwei Meter in der Breite. Die Kräftigsten von ihnen brachten zudem eine Tonne auf die Waage.



Um das Selbstbewusstsein der Tierpfleger zu steigern, erhielt der Bootsmann vom Kapitän eine Pistole, um im Fall eines Falles das entsprechende Tier zu erschießen. Das hatte mehr oder weniger nur eine moralische Wirkung. Die Tierpflegerbrigade arbeitete von früh 6 Uhr bis abends 18 Uhr. Der Bootsmann ging täglich 5.45 Uhr zum Kapitän und holte sich die Pistole ab und nach 18 Uhr verschwand sie wieder beim Kapitän im Tresor. Sie kam glücklicherweise nie zum Einsatz.

Das Tränken der Tiere nahm sehr viel Zeit in Anspruch. Der Bootsmann machte zwecks Arbeitserleichterung den Vorschlag, große Fässer mit Wasser aufzustellen und sie loszubinden. Er war der Meinung, die Tiere, welche genug gesoffen hätten, gingen von den Fässern weg, um den Durstigen Platz zu machen. Nach eingehender Beratung mit dem Kapitän und dem I. Offizier wurde der Vorschlag verwirklicht, was sich jedoch als eine „Luftnummer“ erwies, denn die Tiere gingen aufeinander los. Nun hatte der Bootsmann den „Schwarzen Peter“. Es mussten alle Vierbeiner wieder angebunden werden. Bei dieser Aktion verletzte sich ein Ochse und verendete. Dieses Tier bekam ein Stropp um die Hörner, wurde hochgehievt, der Ladebaum außenbords geschwungen und das verendete Tier der See übergeben.

Auch andere Probleme standen an. Der I. Offizier belehrte uns, nicht in die Bananenkörbe zu fassen wegen der berühmt-berüchtigten Bananenschlange, deren Biss tödlich sei. Doch es gab einige sehr mutige Besatzungsmitglieder, die sich Bananen herausholten und die Belehrungen nicht so ernst nahmen. Die Früchte schmeckten wunderbar.

Nach einer fünftägigen, arbeitsreichen Überfahrt erreichten wir Hongkong. Die Zeit drängte, denn das Trinkwasser und das Reisstroh waren verbraucht und die Tiere fingen an unruhig zu werden. Wir gingen in Hongkong vor Anker und machten unser Ladegeschirr klar. Der Empfänger wollte, dass zuerst die Bananen gelöscht werden. Es befanden sich zwei Lagen Bananen in Körben auf Luke II und IV. Der Chieffmate setzte jedoch durch, dass die Tiere Vorrang bekamen. Es wurden immer zwei über eine Netzbalken geführt und ab ging die Post. Der Storekeeper baute für die Tierpflegerbrigade ein paar Forken, um die Reinigungsarbeiten zu erleichtern. Diese Arbeit löste bei den dazu beordneten Besatzungsmitgliedern keine große Freude aus. Umso größer war sie anschließend, als uns der I. Offizier mitteilte, dass Frauen an Bord kommen sollten, um das Deck zu reinigen. Oh, war die Hoffnung groß. Nach etwa einer Stunde trafen sie tatsächlich an Bord ein. So mancher Seemann musste dann seine Träume über Bord werfen. Nach Löschen teilte der Kapitän dem Bootsmann mit, dass der Empfänger mit der angekommenen Ladung sehr zufrieden sei. Auch der Vertreter der Landwirtschaftsbehörde von Hongkong bestätigte die sehr gute Leistung unseres Tiertransportes. Wir hatten nur einen Ochsen verloren. Andere Schiffe, die ebenfalls Tiere transportierten, hatten weit größere Verluste.

Nun kam die größte Überraschung. Jedes Mitglied der Tierpflegerbrigade erhielt für die fünf Tage harter Arbeit 120 Mark an Devisen. Das Geld wurde gleich in Hongkong ausgegeben.

Solch ein Erlebnis kann man einfach nicht vergessen. Die Reise liegt nun fast 30 Jahre zurück und ich bitte deshalb kleinere Unregelmäßigkeiten zu entschuldigen, wenn einer meiner damaligen Kollegen diese, meine Zeilen liest.

Indienststellung und Jungfernfahrt des MS GRÖDITZ

Zur weiteren Vergrößerung der DDR-Handelsflotte wurde das MS GRÖDITZ als 28. Schiff des VEB Deutfracht Internationale Befrachtung und Reederei, Rostock auf der Baltischen Werft Leningrad/Sowjetunion gebaut. Es war zugleich das Zehnte einer für den Export bestimmten Serie von 20 Schiffen des Typs „Baltic“ („Gröditz“) mit der Baunummer 633. Schwesterschiffe dieses Typs waren bereits in der BRD-Flotte als STAR, RAVENNA und CAROLA REITH vertreten.

Am 3. Oktober 1972 um 15.20 Uhr lief die GRÖDITZ vom Stapel. Die Kranführerin Charlotte Krüger aus der Großschmiede des Stahlwerkes Gröditz gab dem Schiff den Namen ihrer Stadt, womit auch die jahrzehntelange Tätigkeit der Gröditzer Stahlwerker für die Schiffbauindustrie und somit auch für den Export gewürdigt wurde. Eine ganze Anzahl von Schiffen befuhr bereits mit Kurbelwellen und anderen wichtigen Schiffbauteilen aus Gröditz die Weltmeere.

Durch den Bau von Marinefahrzeugen für die sowjetischen Seestreitkräfte sowie den Bau von Atomeisbrechern in dieser Werft, vielleicht auch wegen der Entscheidung, die GRÖDITZ bereits zum 50. Jahrestag der UdSSR zwei Monate vor dem geplanten Fertigstellungstermin zu übergeben, war es der zukünftigen Besatzung nicht möglich, eine wie sonst üblich längere Bauaufsicht in der Werft zu nutzen. Entsprechend der Funktionen an Bord reisten wir nacheinander zwischen Ende November und zwei Tage vor dem Auslaufen von Berlin-Schönefeld aus an. Ich selbst war als Chieffmate etwa drei Wochen vor der Übergabe an Bord, um mich mit dem Schiff und seinen Besonderheiten vertraut zu machen. Eine Neubau-Indienststellung verlangte viele Erledigungen. Auch das Zusammenfinden der Besatzung sollte organisiert werden, denn kaum jemand von uns war schon zusammen gefahren.

Neben der recht umfangreichen Arbeit machte mir aber seit dem ersten Betreten meiner zukünftigen Kammer ein persönliches Problem ernstliche Sorgen. Die Koje besaß, wie auch auf den bei uns gebauten Schiffen, ein Standardmaß von 1,85 Meter Länge. Da ich nach Kapitän Lothar Kühne, in der Flotte nur als „der lange Kühne“ bekannt, mit 1,99 Meter als zweitlängster Nautiker diente, war das schon erschütternd. Andere Offiziere berichteten, dass es mit dem Durchsetzen von kleineren Beanstandungen oder persönlichen Nachbesserungen wegen der Einhaltung des Übergabetermins Probleme gab. Ich setzte mich dennoch mit entsprechender Energie bis in die oberste Etage der Werftleitung durch und siehe da, bereits zur Probefahrt konnte ich mich während meiner Ruhezeit „gerade“ machen.

Beeindruckend für die bis dahin anwesende Besatzung waren der Stapellauf des Atom-eisbrechers ARKTIKA und der Weihnachtsabend, welchen die Werft für uns gestaltete. Die Besatzungsmitglieder des Mannschaftsbereiches erlebten dieses Fest noch in Familie und reisten erst am 27. Dezember an.

Einige der Vorläufer unserer GRÖDITZ sind auf Opernnamen von Giuseppe Verdi getauft worden. Jeweils am Übergabetag wurde im damaligen Kirow-Theater im Beisein der Besatzung die entsprechende Oper aufgeführt. Da der Heilige Abend für uns etwas Besonderes darstellte, bekamen wir Karten für das Ballett „Schwanensee“ und sogar Plätze in der Ehrenloge. Anschließend fand eine sehr schöne Weihnachtsfeier in unserem Hotel statt. Für mich eines der schönsten Weihnachtsfeste, das ich im Ausland erlebte. Am 28. Dezember erfolgte die Übernahme des Schiffes und am folgenden Tag liefen wir lediglich zu einer Stippvisite in Richtung Heimathafen aus, um das Schiff für den weiteren Verlauf der „Jungferreise“ auszurüsten und die „Neujahrsüberraschung“ der DSR-Flotte zu präsentieren. Zwei Garantieingenieure aus der Werft und aus der Bryansker Maschinenfabrik, wo der in Lizenz gebaute Hauptmotor von Burmeister & Wain hergestellt worden war, blieben für ein Jahr an Bord. Ein

weiterer „Allroundman“ aus der Werft mit Namen Wasylli stieg später erst im Löschhafen auf. In der fünften Stunde vor Neujahr drehte die GRÖDITZ in der Kadet-Rinne backbords vom Großen Schifffahrtsweg ab und nahm Kurs auf die heimatische Küste. Wachleiter Junge beorderte das Lotsenboot WELS seewärts. Nahe der Warnemünder Ansteuerungstonne kletterten die Lotsen Stengel und Görtz über die schwankende Strickleiter zum Hauptdeck der GRÖDITZ empor. Vier Schlepper, LANGENORT, DIERKOW, KRUMMENDORF und PEEZ, bugsierten den „Deutfracht-Neuling“ durch den Seekanal zum Liegeplatz 99, dem Passagierkai. Es war der „Leinenplatz“ der VÖLKERFREUNDSCHAFT. Diese befand sich aber gerade kreuzend in der Ostsee.

Unter den winkenden Angehörigen am Kai befanden sich auch meine Frau und Anne, unsere vierjährige Tochter. Vom Augenblick, als die GRÖDITZ alle Leinen fest auf den Pollern hatte, bis zu dem Moment, da Altkapitän Adolf Zinn seine Besatzung zum Neujahrstoast auf die Brücke rief, blieben nunmehr noch zwei Stunden. In das folgende Neujahrskonzert der Schiffsnebelhörner stimmte auch das Typhon der GRÖDITZ lautstark ein. Am Neujahrstag gab es wahrlich keine Ruhe an Bord. Der größte Trockenfrachter unserer Flotte war mit vielerlei Notwendigkeiten auszurüsten. Das Ladegeschirr war pausenlos am Hieven, um Nachschub für Maschine und Kombüse heranzuschaffen. Für den Neujahrsmorgen baten auch noch mehrere Leute aus unseren Werften um eine Besichtigung. Der Grund war in erster Linie ein Qualitätsvergleich zu Neubauten von sowjetischen Werften.

Knapp 74 Stunden lag der neue Schiffskoloss an der Warnemünder Pier, als Lotse Stengel, diesmal von seinem Kollegen Felgenhauer begleitet, wieder an Bord kam. Vor dem imposanten Wulstbug der GRÖDITZ machte das Lotsenboot LACHS fest. Tief unten im Maschinenraum begannen die 12 000 PS des Hauptmotors zu stampfen. Von Steuerbord tuckerten



Kapitän Adolf Zinn und Chiefmate Peter Gneuß bei den Vorbereitungen zur Jungferreise

die Schlepper DIERKOW, PEEZ und LANGENORT heran und gaben Unterstützung bis in das Fahrwasser. Dann ging die GRÖDITZ auf Kurs und fuhr hinaus auf die Meere der Welt. Klar und nüchtern stehen die Eintragungen im Schiffstagebuch vom 4. Januar 1973: 02.14 Uhr alles los und ein, Schraube klar, 02.25 Uhr Ostmole auslaufend an Stb. passiert, 02.37 Uhr Lotsen von Bord usw. Schlechte Sichtverhältnisse und zeitweise starker Nebel forderten gleich nach Auslaufen von Warnemünde bis Skagen erhöhte Konzentration aller 34 Besatzungsmitglieder. Die Nordsee, die Straße von Dover und der Englische Kanal wurden ohne Schwierigkeiten passiert. Einen Tag nach Landsend sollte an der Hauptmaschine laut Garantievorschrift die erste kurze Durchsicht gemacht werden. Es war aber nicht mehr möglich, denn der Nordatlantik zeigte sich bereits von seiner „besten“ Seite.

Trotz der getroffenen Sicherheitsmaßnahmen gab es die ersten Scherben und die „Neuen“ opferten freiwillig, aber beständig an Neptun. Eine Stewardess behauptete sogar, dass unser Schiff den Bestimmungshafen nie erreichen würde. Tage später hatte sie dann schon etwas mehr Vertrauen gewonnen und war überzeugt, dass wir unser Ziel erreichen, sie aber unter keinen Umständen mit dem Schiff zurückfahren werde, selbst wenn sie das Geld für eine Flugreise in die DDR durch Tellerwaschen in Halifax verdienen müsse. Mehrere Wetterkarten, die täglich durch den Funkoffizier empfangen wurden, zeigten die gleiche Wetter-situation. Ein Tiefdruckgebiet folgte dem anderen. Der Wind und die See nahmen heftig zu. Längst mussten alle Ausrüstungsgegenstände nachgelascht werden. Die ständige Kontrolle der Lasten unter der Back war nur noch durch den Schlechtwettergang möglich. Die starken Längsdurchbiegungen des Schiffskörpers ließen sich besonders deutlich durch die angebrachte Beleuchtung erkennen. Aber auch an Deck war dieser Anblick beängstigend, denn bisher fuhren wir alle nur auf kleineren Schiffen.

Die Geschwindigkeit musste stark herabgesetzt werden. Gesteuert wurde der günstigste Winkel zur See, denn das Schiff mit einer Tragfähigkeit von 38 250 tdw und mit 17 500 Tonnen Ballastwasser an Bord bäumte sich gewaltig auf und schlug hart in die sehr hoch anrollende See. Bei Windstärke 11 lief das Schiff mit minimalster Geschwindigkeit. Es wurde alles getan, was die seemännische Erfahrung des fast 62-jährigen Kapitäns Adolf Zinn aufwies, um Schiff und Besatzung vor Schäden zu bewahren. Minutenlang ging alles gut, doch dann plötzlich schlug das Schiff so hart in die steil anrollende See, dass alle Besatzungsmitglieder aus dem Schlaf gerissen wurden. Eine starke Vibration durchfuhr den ganzen Schiffskörper. Solch harte Stöße waren für uns völlig ungewohnt und hinterließen im Schiff selbstverständlich auch Schäden.

Das etwa sechs Meter lange Topstück des Großmastes war abgebrochen und hing nur noch an den Kabeln. Unter sehr gefährlichen Bedingungen und nach sorgfältiger Kontrolle, dass der Mast keine Risse aufwies, laschte der Bootsmann mit mir die



Das abgebrochene Topstück des Großmastes ist gelascht.

Mastspitze an den Podesten, sodass ein Absturz und ein Durchschlagen in den Funkraum verhindert werden konnte. Unter schwersten Bedingungen mussten die Männer von Deck losgerissene Farbfässer auf dem Poopdeck einfangen und wieder laschen, während Schnee- und Hagelschauer mit Eisnadeln auf sie niedergingen.

Aber auch in der Maschine hatte man Sorgen. Das Ballastsystem von LR III war durch einen Blindflansch gesichert, der in keiner der uns übergebenen Unterlagen eingezeichnet war. Auch der Garantie-Ingenieur der Werft zuckte mit den Schultern. Im Systemtunnel, wo er laut Vorschrift sein sollte, blieb die mehrmalige Suche erfolglos. Doch dann wurde der I. TO in einem Schacht der Querverbindung hinter LR III fündig und das Lenzen im Löschhafen war gesichert.

Die Tage vergingen und wir kamen nur schlecht vorwärts. Die Frau des Kapitäns, eine schon ältere Dame und einzige mitreisende Ehefrau, schlug sich sehr tapfer. Als ich sie eines Tages für ihre Seefestigkeit lobte, antwortete mir der „Alte“: „Na hör'n sie mal, das möchte doch wohl sein, schließlich hat sie so viel Fahrzeit, um ohne Bedenken an der Ingenieurhochschule für Seefahrt für eine Ausbildung zum Nautischen Offizier immatrikuliert zu werden.“

Das Schelfgebiet des amerikanischen Kontinents war erreicht und die Wetterlage verbesserte sich. Nach 3661,7 zurückgelegten Seemeilen erreichten wir am 19. Januar 1973 um 8.45 Uhr Ortszeit Halifax. Strahlender Sonnenschein ließ uns die schlechten Tage fast vergessen. Doch der Hinweis des kanadischen Lotsen auf das MS RUMBA brachte uns die Erinnerung zurück. Dieses Schiff aus der BRD, unter Singapurflagge fahrend, war mit einer Schiffsladung Lokomotiven ausgelaufen und in Seenot geraten. Die schwere See hatte zwei Lokomotiven über Bord gehen lassen und andere im Laderaum losgerissen. Die gesamte Besatzung wurde mit Hubschraubern geborgen. Hochseeschlepper nahmen das Schiff auf den Haken und brachten es nach Halifax.

Wir machten am Wartepplatz fest, da die Ladearbeiten an einem anderen Schiff noch nicht beendet waren. Die ersten zwei Tage vergingen mit neuen Eindrücken und man merkte kaum, dass bereits Winter war. Das Barometer gab die ersten Vorwarnungen. Sofort wurden zusätzliche Festmacherleinen ausgebracht und kurze Zeit danach stand auch schon ein schöner ablandiger Wind auf unseren großen Schiffskörper. Um Mitternacht brachen mehrere Leinen und das Schiff lag sofort sechs bis sieben Meter von der Pier entfernt. Nur mit Hilfe eines Schleppers konnte die GRÖDITZ wieder an den Liegeplatz gedrückt werden. Wir hatten drei Stunden harter Arbeit. Die Eisnadeln brannten dabei im Gesicht wie Feuer.

Die Freizeitstunden vergingen an den folgenden Tagen mit Einkaufsbummelei. An Bord gab es einen Empfang. Der Premierminister von Nova Scotia hieß uns als bisher größten Bulkcarrier an der Getreidepier willkommen. Fernsehen, Funk und Presse berichteten am nächsten Tag über unser Schiff. Sie waren allseitig interessiert und recht begeistert. Die Brücke war hierfür sehr schön ausgestaltet worden und Kapitän Zinn, dessen Name noch bekannt war durch die Überführung der STOCKHOLM, später VÖLKERFREUNDSCHAFT, von Halifax nach Schweden, hielt eine wirkungsvolle und herzliche Ansprache. Die 35 192 Tonnen Weizen gingen über eine sehr moderne Anlage in zwei Tagen in die Luken. Darüber hinaus wurde nach Absprache mit der Besatzung auf die Nutzung des Sportraumes bis zum Löschhafen verzichtet, um zusätzlich eine Ladung Senfkörner zu befördern.

Die Rückreise über den Atlantik verlief auf dem Großkreis von Sable Island bis Cap Vincent, an Gibraltar vorbei durch das Mittelmeer und den Bosporus nach Iljitschowsk in die Sowjetunion. Unser „Kanadischer Tellerwäscher“ war natürlich noch an Bord und überstand die gesamte Reise. Am 10. Februar 1973 um 11.12 Uhr erreichten wir nach 4917 Seemeilen den Hafen von Iljitschowsk und löschten unsere Ladung.

Die GRÖDITZ hatte ihre schwere „Jungfernfahrt“ gut überstanden und sich anschließend allzeit gut bewährt.

Verkauf des Massengutfrachters MS GRÖDITZ

Das MS GRÖDITZ der DSR-GmbH Rostock befand sich Anfang der Neunziger seit mehreren Jahren im Chartersinsatz und wurde vom Hauptcharterer *Oetkerreeder Hamburg* teilweise selbst befrachtet oder wurde an einen Subcharterer weitervermittelt. Damit war der DSR eigentlich eine kontinuierliche Einnahmequelle gegeben. Leider häuften sich auf dem über 28 Jahre alten Schiff seit etwa 1991 altersbedingte Ausfallzeiten durch Maschinen- und schiffbauliche Schäden. Die ständigen Ausfallkosten überstiegen oft die erzielten Gewinne der DSR. Eine Generalreparatur lohnte sich nicht mehr. Die Geschäftsleitung sah sich veranlasst, das Schiff auf die Verkaufsliste zu setzen.

Von all diesen Überlegungen erfuhren die Besatzungen einschließlich ihrer Kapitäne jedoch kein Wort. Selbst der so genannte „Küstenfunk“ funktionierte im Falle der GRÖDITZ nicht. Sowohl in den üblichen Einsatzabsprachen der zuständigen Inspektoren Bachmann und Eckardt mit mir, als auch in einem eher zufälligen Gespräch zwischen mir und dem damaligen Flottenbereichsdirektor Kapitän Klaus Nickel war der vorgesehene Verkauf des Schiffes kein Thema und wurde nicht einmal am Rande erwähnt. Wie mir schien, war allen Verantwortlichen nur wichtig, dass die Bedingungen des Hauptchartervertrages mit *Oetkerreeder* voll erfüllt wurden und seitens des Hauptcharterers keine Klagen und Beschwerden wegen unzureichender Beachtung von Vertragsklauseln oder ungenügender Zusammenarbeit eingingen.

Da das Ablösersystem auf den Baltic-Schiffen seit Mitte 1990 wegen des massiven Personalabbaus nicht mehr funktionierte, absolvierte ich 1991 eine Einsatzzeit auf der GRÖDITZ und übernahm das Schiff am 23. Juli 1992 in Hamburg. Von Hamburg versegelten wir via Nord-Ostsee-Kanal nach Ventspils/Lettland und übernahmen auf Rechnung von *Silversea Shipping* eine volle Ladung Kali für Brasilien. Am 4. August 1992 verließen wir Ventspils und trafen am 26. August auf der Reede von Santos ein, wo das Schiff bis zum 7. September blieb. Durch ein paar Feiertage begann das Löschen der Teilladung Kali in Santos erst in den Morgenstunden des 9. September. Am 12. September um 11.45 Uhr verließen wir Santos und etwa zwölf Stunden später ging das MS GRÖDITZ auf der Außenreedee von Paranagua vor Anker. Vier Wochen später verholten wir auf die Innenreedee, wo wir nochmals zwei Tage verbrachten, bevor wir am 17. Oktober endlich in den Hafen einliefen.

Noch am gleichen Tage begann das Löschen der Restladung Kali. Bis zum 22. Oktober, 18.30 Uhr Ortszeit verlief die Hafenzeit ohne nennenswerte Störungen. Zu diesem Zeitpunkt entdeckte die Dienst habende Deckswache im Laderaum 3 eine starke Durchnässung der Ladung und eine größere Wasseransammlung. Das Löschen aus Luke 3 musste eingestellt werden, um die notwendigen Maßnahmen der Beweissicherung sowie der Schadensbehebung ergreifen zu können. Allerdings gelang es erst am Morgen des darauf folgenden Tages, die für uns zuständigen Maklereien und Versicherungen mit ihren Besichtigern zu informieren. Bei der Begehung des Schiffes wurde der Bewuchs des Unterwasserschiffes mit etwa 2,5 Zentimeter tiefen Seepocken festgestellt, den sich das Schiff während der langen Reedeliegezeiten in den tropischen Gewässern vor Santos und Paranagua zugezogen hatte. Über beide Geschehnisse wurden noch am gleichen Abend Sofortmeldungen an die DSR zur Übermittlung über die DSR-Agentur *Cory Irmaos, Paranagua* vorbereitet. Anschließend wurde ebenfalls die Vertretung des Hauptcharterers in Rio de Janeiro per UKW-Telefon vom Ladungsschaden und unseren erfolglosen Bemühungen unterrichtet.

In den späten Abendstunden dieses an sich schon ereignisreichen Tages rief mich unser Funker in seine Funkstation und informierte mich über zwei DSR-Blindfunktelegramme, die

für uns völlig überraschend den bevorstehenden Verkauf der GRÖDITZ ankündigten. Da zu erwarten war, dass der im Telegramm erwähnte Besichtigter schon am nächsten Morgen an Bord erscheinen würde, beauftragte ich den Funker, sofort eine Besatzungsinformation über den anstehenden Schiffsverkauf mit allen notwendigen Telegramm-Informationen aushangreif zu erstellen. Von mir autorisiert, wurde diese Information gegen 22.30 Uhr freigegeben. Zwischenzeitlich informierte ich den LTO, sprach mit ihm unsere Antwort an die DSR ab, versammelte die noch an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder und informierte diese ebenfalls über den Schiffsverkauf.

In den frühen Morgenstunden des 23. Oktober wurden nochmals der Ladungsschaden und der Außenhaut-Bewuchs von der Schiffsleitung besichtigt und notwendige Maßnahmen festgelegt. Für die Beseitigung des Ladungsschadens waren personelle und gerätetechnische Hilfeleistung durch den Hafen unbedingt erforderlich. Den Bewuchs konnte weder der Hafen noch die Besatzung entfernen, da pneumatische Bürsten in ganz Südamerika nicht verfügbar waren.

Am 24. Oktober ab 8 Uhr begannen die Hafenarbeiter mit der Installation einer ersten Wasserpumpe und starteten anschließend einen Versuch zum Abpumpen des eingedrungenen Wassers aus Laderaum 3. Gleichzeitig setzten wir unser Rettungsboot aus und begannen unter Leitung des I. NO Herrn Vogler unsere Tiefgangsskalen zu reinigen und wieder lesbar zu machen.

Ab 9.30 Uhr war der erste Verkaufsbesichtigter Ingenieur Zerlentis von der *Ancora Investment Trust Inc., Piräus* an Bord. Für ihn waren decksseitig die Ballast-Hochtanks, die Vor- und Achterpiek, alle Decksräume, Lasten, soweit nicht unter Zollverschluss stehend, und alle Räumlichkeiten innerhalb und außerhalb der Aufbauten zugänglich. Im Maschinenbereich waren alle Räumlichkeiten zugänglich sowie die geforderten maschinentechnischen Vorführungen vorbereitet worden. Die von ihm einzusehenden Tagebücher aus allen Bereichen hatten wir im Salon des Schiffes bereitgelegt.

Er war mit seiner Besichtigung den ganzen Tag beschäftigt, fotografierte jede Einzelheit in den Gemeinschaftsräumen und auf den Gängen, einschließlich aller Bilder und Erinnerungstücke. Die Einsicht der Schiffsjournale hatte er auf unsere Bitte hin auf den Abend verlegt, so dass der Besatzung nicht noch mehr zusätzliche Überstunden auferlegt werden mussten. Herr Zerlentis war bis in die späten Abendstunden an Bord. Am 25. Oktober erschien der Besichtigter nochmals und erbat sich die Erlaubnis, allein einen Rundgang durch das Schiff unternehmen zu dürfen, was ich ihm unter Einhaltung bestimmter Bedingungen gestattete. Offenbar war sein Hauptarbeitsmittel wieder der Fotoapparat, denn einige Besatzungsmitglieder fragten mich an diesem Tage scherzhaft, was an unserer alten Lady denn so fotogen sei. Nach dem Mittagessen verabschiedete er sich freundlich und zufrieden, verließ das Schiff und wollte noch am gleichen Tage zurück nach Piräus fliegen.

Abends um 19 Uhr waren das Wasser aus Luke 3 entfernt und die Restladung aus den beiden anderen Luken gelöscht. Da sich auf Grund des eingedrungenen Wassers die Ladung im Laderaum 3 verhärtet hatte und vom Hafen für die Nachtschichten keine Arbeitskräfte und technische Hilfsmittel bereitgestellt werden konnten, begann für uns nach all diesen Aufregungen endlich eine ruhige Nacht.

Vom 26. Oktober, 7 Uhr bis zum nächsten Tag um 15.30 Uhr arbeiteten die Stauer ununterbrochen an der Restlöschung des verhärteten Kalis aus Luke 3. Wir hatten am Nachmittag des Vortages unsere Arbeiten an den Tiefgangsskalen beenden können, das Rettungsboot wieder eingesetzt und seefest gelascht. Damit erfüllten wir wieder die Normen, welche an ein seegehendes Frachtschiff gestellt werden.

Am 27. Oktober erhielt das Schiff nach einer Inspektion der Außenhaut durch die Hafenbehörde Paranaguas die Auslaufferlaubnis. Nach der üblichen Ausklarierung verließ MS

GRÖDITZ um 17.40 Uhr den Hafen von Paranaguá. Am 31. Oktober um 0.48 Uhr übernahmen wir einen Lotsen auf der Recalada-Position in der Mündungsbucht des Rio de la Plata und begannen unsere Flussfahrt Richtung Campana am Rio Parana de las Palmas /Argentinien. Nachdem wir eine Nacht auf dem Rio Parana vor Anker gelegen hatten, erreichten wir am nächsten Tag gegen 10 Uhr das Gebiet von Campana und waren um 10.40 Uhr am Liegeplatz fest.

Mit der Einklarierung erschienen gleich sechs Besichtiger an Bord, die das Schiff für drei konkurrierende Unternehmen inspizieren wollten. Alle hatten Zusagen der DSR-Verkaufsabteilung. Für *Christoship*, *Piräus* waren zwei Herren vom *Bureau Veritas* aus Buenos Aires angereist, die Herren Dios ebenfalls aus Buenos Aires und Volikakis aus Piräus vertraten die *Link Line Ltd.*, *Piräus* und *Vita Management S.A.*, *Piräus* hatte die Herren Vassilatos und Simantiras entsandt.

Die Gruppen bestanden jeweils aus einem erfahrenen Kapitän und einem exzellenten Chef-Ingenieur, die allesamt ihr Geschäft verstanden. Nachdem die Herren mit mir ihre Beglaubigungen ausgetauscht und ihre Handlungsvollmachten der jeweiligen Firmen übergeben hatten, begannen sie mit den Inspektionen. Nur Herr Beckford vom *Bureau Veritas* hatte von mir eine schriftliche Handlungsvollmacht verlangt.

Anstandslos unterschrieb ich sie, nachdem ich Rang und Namen eingetragen hatte. Da durch den Aufschub des eigentlichen Ladebeginns alle Laderäume und Tiertanks begehbar waren, nutzten die Herren diese Chance natürlich sofort. Die Ingenieure ließen sich zur gleichen Zeit die in Betrieb befindlichen Ballastpumpen und Hilfsdiesel vorstellen. Für diese Inspektionen stellte die Besatzung die erforderlichen Begleitungen und Sicherheitswachen. Die Vorstellungen dauerten den ganzen Tag und wurden erst 19.45 Uhr mit der beginnenden Beladung des Schiffes unterbrochen. Ich selbst hatte während dieser Zeit fast ausschließlich mit Übersetzungsproblemen zu kämpfen, da viele Besatzungsmitglieder in Not gerieten, als es hieß, Aggregate und Einrichtungen in englischer Sprache zu erklären. Ich war so der meistgesuchte Mann an Bord und manche der Aussprüche unserer Leute, die eine Weile auf mich warten mussten, möchte ich hier nicht wiedergeben.

Es war alles andere als leicht, die gezielten Fragen korrekt und höflich in englischer Sprache zu beantworten und es überstieg oft das Wissen und Können oder die Kompetenz der eingesetzten Leute. Außerdem sollte nicht vergessen werden, dass unsere Besatzungsmitglieder schon Überstunden in der Periode des Anlaufens und des Befahrens der südamerikanischen Flüsse bis einschließlich Ladebeginn im Hafen geleistet hatten. Hinzu kam, dass trotz der vielen Arbeiten die ungewisse Zukunft des Einzelnen unterschwellig zu Verdross und auch zeitweise zu offener Unlust führte.

Die Euphorie der Wendezeit war spätestens zu dieser Zeit, in der sich der bevorstehende Verkauf des Schiffes deutlich ankündigte, verflogen. Am nächsten Tag, dem 2. November, etwa 9.30 Uhr brach über uns ein Gewitter von Blitzlichtern herein, dass wir scherzhaft meinten, ZDF und Hollywood seien gleichzeitig an Bord. Unsere sechs Besichtiger waren nacheinander auf dem Schiff erschienen und lichteten alle möglichen und unmöglichen Ecken ab.

Den Nachmittag verbrachten die Herren mit dem Studium der Schiffsdokumentationen, der jeweiligen Ressortakten und Schiffsjournale. Die in Leningrad in Russisch verfassten Berichte und Zeichnungen der Wertunterlagen bereiteten größte Schwierigkeiten und es kam bei den Erklärungsversuchen seitens des LTO und mir zu einigen lustigen Situationen, denn ein sattelfestes Russisch sprachen wir beide auch nicht.

Ab etwa 14.30 Uhr, zu dieser Zeit verabschiedete sich eine erste Besichtigergruppe, bis 16 Uhr verließen alle Besichtiger das Schiff. Der Schiffsbetrieb einschließlich der Beladung mit Petcoke war während der gesamten Zeit weitergelaufen.

Völlig unerwartet und nicht angekündigt stand am 3. November Kapitän Rojo mit einem griechischen Manager vor mir. Beide Herren wiesen eine DSR-Besichtigungserlaubnis vor und ich erlaubte ihnen die Schiffsinspektion, wobei von vornherein Doppelbodentanks ausgeklammert werden mussten. Beide Herren waren sehr höflich und akzeptierten alle Bedingungen. Es war auffallend, mit welcher ausgesuchten Höflichkeit Kapitän Rojo den jungen griechischen Manager behandelte. Leider war mein Gespräch mit dem Griechen sehr kurz. Der Chef der Agentur erschien wegen der Ladeschwierigkeiten zu einem vereinbarten Treffen. Ein nochmaliger Besuch von Kapitän Rojo wurde deshalb von vornherein erwogen. Mir ist später berichtet worden, dass beide Herren stets gemeinsam auftraten und Kapitän Rojo anscheinend dem Manager seine fachliche Meinung unterbreitete. Es ist mir auch nicht mehr möglich nachzuvollziehen, in wessen Auftrag die Beiden agierten und wer der bedeutende junge Mann war. Beide verließen gegen 17 Uhr das Schiff. Ich selbst war nach dem offiziellen Mittagessen wieder an Bord gekommen, erfuhr beim gemeinsamen Mittagssnack mit unseren Stewardessen und Köchen, dass unsere „Gäste“ kräftig beim Essen zugelangt hatten und schon wieder zusammen in der Maschine unterwegs seien. Ich informierte den I. NO über mein unergiebiges Treffen mit dem Ablader. Bei einer anschließenden Runde durch das Schiff, begegnete ich unseren „Gästen“ in Begleitung des Chiefs bei der Vorstellung eines Hilfsdiesels durch die Maschinenwache.

Zu einer normalen Verabschiedung dieser Herren kam es nicht. Sie hatten sich wohl zeitlich verzettelt, denn etwas überstürzt und hastig gestaltete sich deren Abgang von Bord. Bei einem Abendspaziergang durch Campana mit abschließender Einkehr in eine vom Makler empfohlene Cafeteria, die sich jedoch als feines Steakhaus entpuppte, traf ich einen Teil meiner Besatzung, die anscheinend Abschied von Südamerika feierte. War es für immer? Für ein bis zwei Stunden setzte ich mich dazu, ließ sie dann aber doch allein Abschied von ihren nachgereisten brasilianischen und in einem Fall aus La Plata/Argentinien angereisten Freundinnen nehmen.

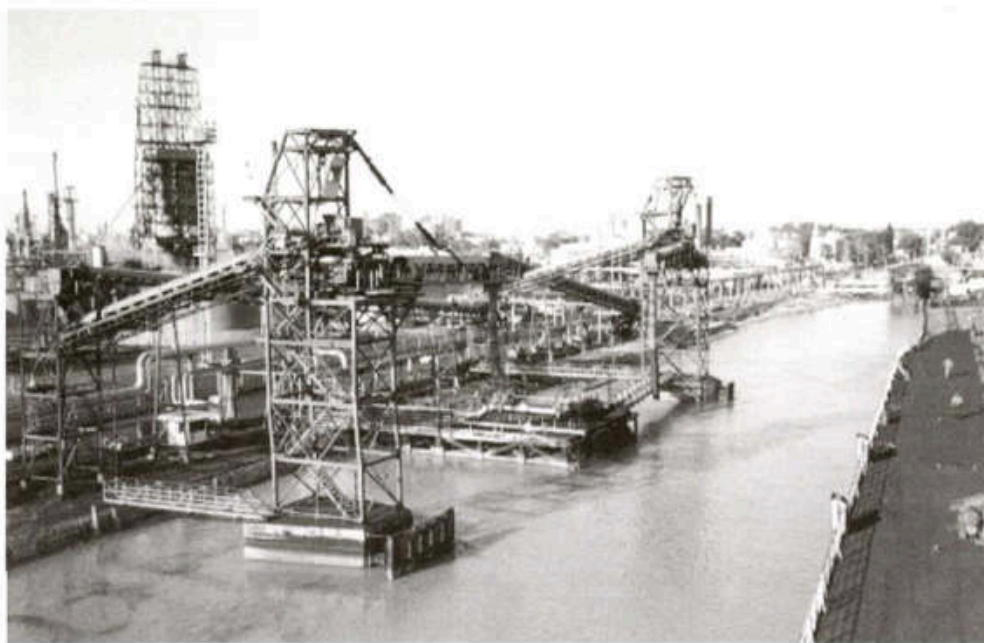


Übrigens sollte dies auch für mich der letzte Besuch eines Steak-Hauses in Argentinien gewesen sein. Zwanzig Stunden später traf ich zufällig den Wirt dieses gastlichen Hauses auf der Hauptstraße Campanas wieder und musste unbedingt mit ihm einen Drink nehmen. Er war anscheinend mit seinem vortägigen Geschäft hochzufrieden. Das nächste Problem stand an.

Der seit einigen Tagen kränkelnde II. TO Müller bekam kräftigere Schmerzen im Rücken- und Hüftbereich. Bei einer am 4. November erfolgten Spezialuntersuchung in einer Klinik fiel die Entscheidung zur Abmusterung und Rückführung in die Heimat.

Am 5. November um 12.30 Uhr erschien Kapitän Rojo, dieses Mal allein, an Bord und löcherte den LTO Meyer und mich mit offenbar gezielt ausgearbeiteten Fragen. In diesem stundenlangen Frage- und Antwortspiel legte Kapitän Rojo seine gewohnte Höflichkeit völlig ab und war ein äußerst bissiger Verhandlungspartner, der hartnäckig sein Ziel zu erreichen suchte. Mit großer Ruhe und viel Geduld, unser LTO kochte schon wie ein Vulkan, brachte ich diesen Herrn langsam wieder ins normale Fahrwasser und verblüffte ihn mit der Aufforderung zur Zeichnung eines Statements über den Erfolg seiner Mission an Bord (ich hatte dieses Schreiben zwischenzeitlich heimlich schreiben lassen). Geschockt über diesen Schachzug unterschrieb und stempelte er dieses völlig wertlose Papier und war anscheinend so verblüfft, dass er wieder höflicher wurde. Um 17.30 Uhr und mit sich unzufrieden verließ er das Schiff. Wir sollten ihn nicht wieder zu sehen bekommen.

Damit waren alle vorbereitenden Besichtigungen zum Verkauf des MS GRÖDITZ getätigt. Seitens der Reederei begannen die Verkaufsverhandlungen mit den verschiedenen Interessenten. Davon waren wir als Besatzung unberührt und setzten unsere Reise sowie die schon begonnene Aussonderung sich jahrelang angesammelter Akten und Papiere fort. Nachdem ein Zusammenbruch der Ladeanlage es unmöglich gemacht hatte, auf den zugesagten Tiefgang abzuladen, verließ das Schiff am 7. November um 8.30 den Liegeplatz in Campana mit einer Teilladung Petcoke. Noch am gleichen Tage gingen wir auf Order der



Ablegen Campana

Schiffahrtsaufsicht auf dem Rio Parana de las Palmas bei Kilometer 67 vor Anker und blieben dort bis zum 9. November um 4.45 Uhr.

Abends um 20.42 Uhr wurde auf der Recalada-Position im Mündungsgebiet des Rio de La Plata der Lotse abgegeben. Entsprechend der Reise-Order nahmen wir Kurs auf Vitoria/Brasilien und freuten uns auf ein paar Tage Seetörn, versüßt mit dem Beginn des großen Aufräumens und Vernichtens aller restlichen überflüssigen Papierberge.

Doch es sollte ganz anders kommen. Das Aufräumen starteten wir am Vormittag des 10. November, aber schon am nächsten Tag ärgerte uns unsere Maschinenanlage. Wegen Behebens von Kühlwasserproblemen mussten wir am 11. November um 10.32 Uhr erstmalig stoppen. Statt des geplanten Faschingsspiels hieß es Reparaturarbeiten durchzuführen. Unterstützt von zwei fachlich versierten Matrosen, fassten alle Maschinenleute zu. Hier machte sich das Fehlen des erkrankten II. TO erstmals schmerzlich bemerkbar. Der Ersatz saß im Flieger nach Brasilien!

Nach einigen Stunden konnte die Reise fortgesetzt werden. Schon um Mitternacht des gleichen Tages erwischte es uns erneut. Die Zylinderlaufbuchse der Station 2 unserer Hauptmaschine war gerissen. Wieder stoppten wir. Erneut mussten alle ran. Während in der Maschine Hochbetrieb herrschte und die Seewache an Deck ihren Dienst tat, versuchten der Funkoffizier und ich Verbindung zur Reederei und zu den Charterern aufzunehmen. Bis in die Vormittagsstunden des 12. November dauerten die Arbeiten an der Maschinenanlage und wir konnten nur mit ganz geringer Fahrt von 5,5 Seemeilen pro Stunde unsere Reise fortsetzen. 13.08 Uhr erhielten wir die definitive Weisung der DSR nach Vitoria weiterzulassen. Erst dort werde die Hauptmaschine endgültig repariert. Unser Wunsch, das viel nähere Rio Grande do Sul anzulassen, wurde nicht akzeptiert. Über den Bewuchs solle später entschieden werden, da er in Brasilien sowieso nicht beseitigt werden könne.

Mit diesen trüben Aussichten schlichen wir weiter gen Vitoria. Vom Hauptcharterer *Oetker-reeder Hamburg* und vom Subcharterer *Silversea Shipping* trafen mehrere Anfragen ein, die alle sofort und fachlich korrekt beantwortet werden mussten. Neben der Ermittlung der unbedingt notwendigen Ersatzteile für unsere Hauptmaschine, deren Bestellung über die DSR ausgelöst werden musste, machte uns das alles viel zusätzliche Arbeit.

Geschafft, aber glücklich liefen wir am 18. November vormittags in Vitoria ein. Gleich nach Beendigung der Einklarierung begannen die Reparaturarbeiten an der Hauptmaschine. Der schon seit einigen Tagen wartende II.TO traf ein und sollte sich schon bald bewähren. In Vitoria übernahm das Schiff eine Teilladung Soja sowie eine Teilladung Soja-Pellets und wurde voll auf den höchstzulässigen Tiefgang abgeladen. Allerdings hatten wir größere Schwierigkeiten bei der Reparatur, da einerseits einige Ersatzteile verspätet eintrafen und andererseits immer wieder neue Probleme unterschiedlichen Ausmaßes auftraten. So kam es zu einigen Tagen Überliegezeit und das Schiff fiel für diese Zeit aus dem Charter.

Am 22. November um 11.45 Uhr verließ MS GRÖDITZ den Hafen Vitoria und begab sich auf die Reise nach Gent in Belgien. Wir stellten auf der achteren Manöverstation die bordübliche Räuchertonne auf und verbrannten alle DSR-Akten, bordinterne Akten und jedes nicht mehr benötigte Papier. Einen besonders großen Anteil stellten dabei die Unterlagen und Akten der früheren Parteisekretäre des Schiffes dar. Die wieder zurückfunktionierte Reederkammer, lange Jahre als Politoffizierskammer genutzt, war nach dieser Aktion nicht wiederzuerkennen. Auch alle Offiziere sortierten ihre Akten und gaben Überflüssiges zur Verbrennung frei. Weitere Dokumente, die für den laufenden Schiffsbetrieb notwendig waren, wurden für eine spätere Verbrennungsaktion extra gestellt.

Etwa zehn Tage lang brannte tagsüber unser Räucherfässchen, das ständig unter Aufsicht der Wirtschafts- und der Decksgang stand.

Trotz der Reparaturen in Vitoria erreichten wir auf dieser Überreise nie unsere aus dem

Chartervertrag vorgeschriebene Nenngeschwindigkeit. Zusätzlich mussten zuerst Stopps wegen Kontrollen der neuen Zylinderkopfbuchse und des Kolbens eingelegt werden. Weitere Stopps folgten und der Seepockenbewuchs behinderte ebenfalls unsere Fahrt über den Atlantik. Je mehr wir uns den kälteren Gewässern um Europa näherten, desto geringer wurde der Bewuchs. Teilweise blätterte er auch durch die Fahrt des Schiffes und dessen Bewegungen im Wasser einfach ab. Ganz wurden wir ihn jedoch bis Gent nie los. Erst auf der nächsten Reise, die uns in das Eis der Ostsee vor Gdansk führen sollte, scheuerten wir uns die Seepocken endgültig von der Bordwand. Während der Atlantik-Überquerung keimte noch einmal ein Fünkchen Hoffnung auf Erhalt des Schiffes und des Arbeitsplatzes auf, nachdem die DSR-Befrachtung uns am 1. Dezember mitgeteilt hatte, dass das MS GRÖDITZ weiterhin im Charter-Einsatz bei *Oetkerreeder Hamburg* bleiben würde. Heute frage ich mich, wie konnte uns ein solches Telegramm zugeschickt werden, wenn zur gleichen Zeit schon mit dem zukünftigen Eigner über die Übergabemodalitäten verhandelt wurde! In den Vormittagsstunden des 14. Dezembers wurde ich vom Operator des Hauptcharterers, Herrn Rauche, und von der DSR-Befrachtungsabteilung darüber informiert, dass das MS GRÖDITZ aus der jahrelangen Charter bei *Oetkerreeder* mit Lotsenabgabe Wendelaar Pilot beim Verlassen von Gent entlassen wird. Der DSR-Befrachter gab als neuen Charterer die Firma *T. K. Boesen A/S, Kopenhagen* an. Am 15. Dezember erreichte die GRÖDITZ um 6.30 Uhr ihren ersten Liegeplatz in Gent am Schuppen 90. Um 9 Uhr begannen wieder umfangreiche Maschinenreparaturen und gegen Mittag erreichten 13 neue Besatzungsmitglieder aus Rostock in einem Bus und fast gleichzeitig die Inspektoren Eckardt und Büttner per PKW das MS GRÖDITZ.

Um 23 Uhr verließen zwölf abgelöste Besatzungsmitglieder das Schiff und traten mit dem Bus ihre Heimreise nach Rostock an. Nur LTO Meyer blieb noch an Bord. Er konnte seine Übergabe erst am folgenden Tag vollziehen und fuhr später mit dem Inspektoren-Pkw zurück nach Rostock. Am 16. Dezember um 6.15 Uhr begann die Entlöschung der Teilladung Petcoke. Die Inspektoren überbrachten uns auch die endgültige Entscheidung der DSR-Geschäftsleitung zum Verkauf des Schiffes.

Der Besuch des Käufers wurde für den 17. Dezember angekündigt. An diesem Tag um 8.30 Uhr erschienen der zukünftige Besitzer, Präsident Nikolaos Zoulias, Senior-Chef der *Kanaris Shipping CO. S.A., Piräus*, und der Chefmanager der Firma *Christoship, Piräus*, Michael Th. Christodoulakis, als dessen Berater an Bord.

Präsident Zoulias war ein sehr interessierter älterer Herr, der zwischen seinen Ausführungen gezielte Fragen stellte. So wollte er an Deck die verschiedenen Möglichkeiten der Leinenführung beim Festmachen des Schiffes erläutert haben oder fragte nach dem bevorstehenden Säubern der Laderäume. Offene einfache Antworten liebte er, sodass ich bald seine Achtung erringen konnte. Besonders lange beschäftigte er sich mit der nautischen Dokumentation auf der Brücke und wollte genau über unsere Praxis der Laufendhaltung von Seekarten und nautischen Veröffentlichungen informiert werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt seines Interesses traf unseren Funker etwas unvorbereitet, denn bei der Besichtigung des Funkraumes wollte der Präsident von ihm die Handhabung des DDR-Funkfernschreibers demonstriert und die Herstellung einer Funkverbindung simuliert haben. Geschickt meisterte unser Funker diese unerwartete Anforderung.

Nachdem die griechischen Herren sich in der Reederkammer etwas erfrischt hatten, erschienen Präsident Zoulias und Christodoulakis in meiner Kammer. Danach führten beide mit den Offizieren unseres Schiffes Gespräche, um sie für eine weitere Mitarbeit an Bord zu gewinnen. Dieses überraschende Angebot der *Kanaris Shipping CO. S.A.* nahm zu diesem Zeitpunkt keiner der Offiziere an. Erst während der letzten Reise der GRÖDITZ unter DSR-Flagge entschied sich der III.TO für ein stark verbessertes und mit guten Zukunftschancen

versehenes Angebot und blieb an Bord. Die Gespräche wurden im Beisein des DSR-Inspektionsgruppenleiters, Kapitän Eckardt, und mir geführt, wobei mir auch noch die Rolle eines Dolmetschers zufiel.

In einer kleinen Kaffeerunde kündigte Präsident Zoulias seinen endgültigen Entschluss zum Kauf des Schiffes an und unterbreitete auch mir ein Angebot. Nachdem ich ihm ausweichend geantwortet und gedankt hatte, akzeptierte er meine Worte. Abschließend fragte er mich, ob ich eine Mitreise von Experten seiner Firma gestatten würde. Da dies der normale Weg bei Schiffsübernahmen war und noch heute ist, konnte ich diese Erlaubnis unter dem Vorbehalt der Zustimmung der DSR-Geschäftsführung aussprechen.

Am 21. Dezember um 19.42 Uhr verließ das MS GRÖDITZ den Hafen Gent und lief in Richtung Nordsee ab. Am 22. Dezember, 2.15 Uhr wurde der Seelotse bei der Wendelaar-Lotsenposition abgegeben und der Wechsel von dem OETKER-Charter in den Charter der Firma *T. K. Boesen* vollzogen.

Am 23. Dezember 1992, genau um Mitternacht, ging die mündliche Weisung zur Fortsetzung der Reise in Richtung Polen mit der Reiseroute über Skagen ein und ab 0.15 Uhr folgte das Schiff dieser Order. Mit Passage Skagen sollte das MS GRÖDITZ in einen Subcharter bei *Medmar, Piräus* gehen, deren exakte Reiseorder ich dann im Laufe des Tages fernschriftlich erhielt. Das Reiseziel hieß Gdansk. Dort sollte Sulfat für „Tunesien-Range“ geladen werden. Die Reise wurde entsprechend den vorgegebenen Charterbedingungen durchgeführt und am 15. Januar 1993 erreichte das MS GRÖDITZ mit einer Ladung von 30 796 mt Sulfat den tunesischen Hafen Sfax.

Zwei Tage vor Verlassen des Hafens von Sfax erschienen die Vertreter des zukünftigen Eigners *Kanaris Shipping CO. S.A., Piräus*, Michael Th. Christodoulakis, Chefinspektor, Kapitän C. und der Seniorchef dieser Firma, Herr K., an Bord. Für die bevorstehende letzte Reise des MS GRÖDITZ unter der Flagge der DSR wurden als Gästen der DSR GmbH, Kapitän C. die Reederkammer und Chefsingenieur K. eine Offizierskammer zur Verfügung gestellt.

In einem Gespräch unterbreitete mir Michael Th. Christodoulakis nochmals ein Angebot zur weiteren Führung des Schiffes unter Regie von *Kanaris Shipping*. Wieder antwortete ich ausweichend und verwies ihn auf einen späteren Zeitpunkt. Nachdem sich Kapitän C. und Chefsingenieur K. in ihren Kammern eingerichtet und in Begleitung des Wachoffiziers bzw. Wachingenieurs einen ersten Schiffsrundgang gemacht hatten, verließen alle drei Herren das MS GRÖDITZ.

Am Vormittag des 21. Januar 1993 waren die gesamte Sulfat-Ladung gelöscht und die beiden mitreisenden Herren wieder an Bord. Um 12.48 Uhr verließen wir Sfax und traten unter Ballastbedingungen die letzte Reise an. Es wurden alle restlichen DSR-Akten, Papiere und sonstigen Unterlagen vernichtet – als Letztes dann die noch vorhandenen Narkotika der Schiffsapothek. Entsprechende Eintragungen in die Schiffsdokumente wurden vorgenommen. Alle Hilfsmittel, Klein-Instrumente und Utensilien, die über den internationalen Standard hinaus an Bord waren, wurden in insgesamt sechs Kartons verpackt und zur Rückführung nach Rostock vorbereitet. Mit der Passage Quessants und dem Einlaufen in den Englischen Kanal waren alle diese Arbeiten abgeschlossen. Unsere „Gäste“ beschäftigten sich auf der Überreise intensiv mit den Aggregaten des Schiffes und passten sich dem Bordrhythmus an. Bald waren überall mit Faserstiften geschriebene Merkzeichen und Hinweise zu sehen. Doch schon nach zwei Tagen fielen sie in ihre gewohnte Lebensweise zurück und waren ab dem dritten Tag erst gegen Mittag zu sehen. Gewünschte sofortige Vorführungen von Aggregaten und Schiffseinrichtungen konnten nicht realisiert werden, weil oft schon das Arbeitsende bevorstand oder bereits eingetreten war.

Obwohl beide Herren mich und den LTO, Herrn Gleichmann, fast jeden Tag bis in die späten Abendstunden beschäftigten, sagten sie uns nichts von ihren „Schwierigkeiten“. Umso grö-

ßer war meine Überraschung, als die Verkaufsabteilung mir ein etwas ungehaltenes Telegramm mit einer Beschwerde des zukünftigen Eigners auf den Tisch legte.

In nachdrücklicher Weise befragte ich die beiden Herren nach den Gründen ihrer Handlungsweise und machte ihnen klar, dass wir sehr verärgert seien. Mit südländischem Geschick taten sie sehr überrascht und versuchten wortreich die Beschwerde ihrer Firma zu bagatellisieren. Auf ihre Ausflüchte ließ ich mich nicht ein und verlangte, dass sie in meinem Beisein ihre Anschuldigungen zurückziehen. Das wiederum wollten sie nicht. Erst als ich drohte, ihnen die ungehinderte Nutzung unseres Funkdienstes zu sperren, gaben sie nach. In einem längeren Funkgespräch mit Herrn Christodoulakis in Piräus bereinigten sie die Angelegenheit und Herr Christodoulakis war offensichtlich sehr ungehalten. Im Anschluss sprach ich mit Herrn Christodoulakis in Piräus, der sich in aller Form bei mir entschuldigte und mir zusicherte, die ungerechtfertigten Anschuldigungen bei der DSR zurückzuziehen. Das wurde mir auch später bestätigt. Trotzdem sandte ich noch am gleichen Abend ein entsprechen-



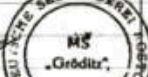
Der griechische Kapitän nach seiner ersten Unterschrift



letzte Unterschrift für die DSR durch Kapitän Norbert Schmidt

Die finanzielle Abwicklung des Verkaufs verzögerte sich aber von Stunde zu Stunde. Ständig wurden neue Termine angesagt. So verging der Rest dieses Tages.

Passenger vessel, out, over load deck main cross bulkhead

Kategorie: 7 - Abwasser			
33	34	35	36
12.00 Uhr in See gegangen, 12.14 Uhr in See Rückkehr nach 12.00 Uhr, Maschine 20 min. Zerschlagung, 14.00 Schiff am neuen Eigne: Fa. KANARIS SHIPPING PIRAEUS übergeben, Neue Schiffname MV. THEO C. * Rückkehr 18.00 Deutsche Flagge eingeholt, Neue Flagge Saint Vincent, Registrierung Kingstown			
			

Am 3. Februar 1993 nahm die deutsche Besatzung noch ein reichhaltiges Frühstück ein, das der philippinische Koch gut vorbereitet hatte. Um 9 Uhr legte ein Reedeboot mit der deutschen Besatzung an Bord von der auf den Namen MS THEO C umbenannten GRÖDITZ ab. Das Schiff trug noch die DSR-Farben am Schornstein und den altgewohnten Namen. Man verabschiedete uns mit dem alten Seegruß von drei kräftigen langen Typhon-Tönen und mit etwas Wehmut im Herzen traten wir unsere Heimreise per Bus nach Rostock an.

Die Annonce

Wer hat dieses Spiel nicht schon einmal selbst mitgemacht: Eine Annonce aufgeben und gewartet auf die Dinge, die da kommen würden.

MS UCKERMARK lag Mitte der siebziger Jahre in der Werft Szczecin/Polen. Eine Hafenliegezeit vorher hatte ich in der beliebten Zeitschrift „Wochenpost“ eine Annonce geschaltet und um Briefwechsel nachgesucht - spätere Heirat nicht ausgeschlossen.

Ich kam aus dem Urlaub und hatte in Wismar noch etwas zu erledigen. Dabei holte ich dann auch die Briefe ab. Ich kam aus dem Staunen nicht heraus, denn es war eine halbe Reisetasche voll.

Am Nachmittag fuhr ich mit dem Zug nach Szczecin. An der Grenze kam der polnische Zoll und kontrollierte alle Fahrgäste. Dabei stieß er verwundert und vollkommen irritiert auf die Briefe. Die polnischen Freunde holten ihre deutschen Kollegen hinzu. Ich musste mit ihnen den Zug verlassen und in deren Diensträume folgen. Hier wurde der Inhalt der Reisetasche auf einem Tisch ausgeschüttet. Nun begann eine intensivere Kontrolle. Die lieben Zöllner suchten mir bereits jetzt jeden Brief mit Bild heraus. Unter großer Belustigung wurden einige Kommentare abgegeben. Mir blieb auch nichts anderes übrig, als die Sache ins Lächerliche zu ziehen, denn ich wusste ja nicht, worauf sie hinaus wollten. Zwischendurch kam immer wieder die Frage auf, wieso ich so viele Briefe hätte, woher sie kämen und was ich damit machen wolle. „Lesen!“, war meine Antwort. Das wurde mit allgemeinem Gelächter quittiert. Als alle Briefe „kontrolliert“ waren, saßen sich die beiden Zöllner wortlos gegenüber. Sie wussten nicht, was sie mir vorwerfen sollten. Wollten sie mir das „Einschmuggeln von ausländischem Propagandamaterial“ unterstellen? „Mein“ Zug verließ unterdessen den Bahnhof. Allgemeine Ratlosigkeit. Dann wurde ich endlich und mit dem Hinweis entlassen, im Kollegenkreis bekannt zu machen: Wenn noch einmal einer mit so vielen Briefen über die Grenze will, den würden sie nicht durchlassen! Man gab mir einen Fahrschein und den goldenen Tipp, dass in Kürze ein Bus Richtung Szczecin fährt. Die Haltestelle befand sich direkt vor dem Haus. Als nach einer halben Stunde immer noch kein Bus da war, wurde ich unruhig. Zum Glück kam ein Taxi vorbei, welches mich direkt zur Werft brachte. Mit erheblicher Verspätung ging ich an Bord. Noch größeres Interesse brachte man dort meiner „Fracht“ entgegen. Es dauerte ganze drei Tage bis sich endlich jeder vom Inhalt der Briefe überzeugt hatte. Ob sich außer der Ablenkung vom eintönigen Werftleben noch weitere „Nebeneffekte“ betreffs der Zukunft einzelner Besatzungsmitglieder ergeben haben, entzieht sich meiner Kenntnis.



Eine ungewöhnliche Reise

Am 1. September 1955 wurde ich bei der DSR als Matrose eingestellt. Ich kam vom Seehydrografischen Dienst (SHD) in Stralsund und wollte in die weite Welt. Das klappte nicht gleich, denn meine erste Reise war ein Abenteuer der besonderen Art.

Mit fünf Mann machten wir uns auf den Weg nach Sachsen zum VEB Schiffswerft Dresden-Laubegast. Dort lag ein Kümo-Neubau für unsere Reederei bereit zur Überführung. Im Jahre 1952 war dieses Schiff in Laubegast mit der Baunummer 120 kielgelegt worden. Ursprünglich war es als antriebsloser Seeleichter und Schrott-Transporter konzipiert. Letztendlich wurde es aber als Küstenmotorschiff vollendet, ohne jedoch jemals ein richtiges Schiff seiner Art zu werden. Es hatte eine Länge von 47,90 Metern und eine Breite von 8,40 Metern. Die Tragfähigkeit betrug 450 Tonnen. Als Antrieb diente ein Einzylinder-Viertakt-Dieselmotor mit 300 Pse – eine Schraube. Der mit roter Mennige gestrichene Schiffskörper beeindruckte in dieser Umgebung durch seine Größe, obwohl er keine Aufbauten hatte. Das Kümo war schon in allen Teilen fertig montiert und dann wieder demontiert worden. Da sich die Werft aber oberhalb des „Blauen Wunders“, der blau angestrichenen Elbbrücke, befand und auf dem Weg zur Peenewerft Wolgast noch zahlreiche niedrigere Brücken lagen, waren alle Aufbauten oberhalb des Back- und Poopdecks in den Laderäumen verstaut worden. Nur der Ruderschaft ragte über diese Ebene hinaus.

Nun zu unserer Ausrüstung. Am Ruderschaft war eine Pinne angebracht und je

ein Matrose bediente eine Talje, die, um Ruder zu legen, durchgeholt oder gefiert werden musste. Das Ruderblatt war durch eine angeschweißte Platte vergrößert, um bei der geringen Fahrt wenigstens etwas wirksam zu sein. Eine Binnenschiffsankereinrichtung war aufgebaut. Achtern befand sich ein vierfluggiger Draggenanker, der an einem Draht hing, welcher über eine Handwinde das Fieren und Hieven ermöglichte. Das so genannte Ankertau war backbord, Achterkante Back fest und ging zum Ankerrohring. Im letzten Drittel war die Trosse mit einem Beiholer versehen. Es gab eine Tragkraftspritze vom Typ TS 8. Damit wurden die Tanks geflutet, um unter den Brücken durchzukommen, oder gelenzt, um über Untiefen zu fahren. Auch ein Boot ohne Ruder, nur mit einer Stake versehen, war vorhanden. Desweiteren hatten wir Bundstaken als Manövrierhilfen an Bord. Als soziale Einrichtungen gab es sechs aus Brettern zusammengenagelte Kojen mit Strohsack, einen Kohleherd mit einem Haufen Briketts, einen gefüllten Frischwassertank, der über das Mannloch zugänglich war, sowie Kombüse- und Pantrygerät. Als Verpflegung hatten wir Reisemarken, Verpflegungsgeld und einen Sack Kartoffeln. Als Elblotse kam ein Schlepperkapitän mit, dessen Schiff gerade in Reparatur war. Unser Kapitän hieß Leistner. Wir waren noch drei Matrosen



Stapellauf des MS TIMMENDORF am 30. April 1955 auf der Werft Laubegast (Dresden).



Schleppmanöver auf der Elbe.

und ein Maschinenassi. Ein Schlepper machte am 20. September 1955 fest und es ging nach der Verabschiedung durch Werftleiter Karl Eggert, dem Konstrukteur der TIMMENDORF Wolfgang Schubert und dem Maschinenbaumeister Erich Heller sowie unter den Augen der versammelten Werftbelegschaft und vieler Dresdner elb-
abwärts. Während des Schleppens verlief die Fahrt reibungslos. Aber dann! Die Elbe konnte

nur bei Tag beschifft werden und wenn es Abend wurde, legte man an einer „Feierabendstelle“ an. Der Schlepper gab dann drei kurze Töne und warf die Leine los. Nun kam der Anker zum Einsatz. Durch Fieren der achteren Winde wurde er auf Grund gelassen und stoppte die Fahrt. Mit Bundstaken änderten wir die Richtung des Schiffes zum Ufer hin. Die Schleppleine musste per Hand eingeholt werden und ein Mann fuhr die Leinen an Land. Das alles möglichst gleichzeitig. Das erstmal war noch eine Katastrophe. Aber wir hatten ja Zeit zum Lernen, denn die Reise dauerte 14 Tage. Wir erregten überall Aufsehen mit unserem Schiff und bald sprach sich herum, dass man sich am besten von uns fern hält. Wir waren dem Gegenverkehr oft gefährlich nahe gekommen, denn unsere Ruderlage war nur wenig wirksam. Hinter Magdeburg ging es bei Niegripp in den Elbe-Havel-Kanal. Dort wurde uns der Ruderschaft durch Mitarbeiter der Werft ausgebaut und durch ein Behelfsstück ersetzt, das fast mit dem Deck abschloss. Die Brücken waren auf der Weiterfahrt noch niedriger. Leider brach am ersten Teilstück die Befestigung und nun hatten wir gar keine Rudervirkung mehr. Die Werftmonteure waren weg, also wurde die Leine kurz genommen und weiter ging es. Wir taumelten hinter dem Schlepper her und waren weiterhin eine echte Gefahr für den Gegenverkehr. Die schlimmste Situation ergab sich, als wir in einer Brücke stecken blieben. Die Durchfahrt einer Behelfsbrücke war zum Schutz der Pfeiler auf jeder Seite mit einer Pfahlreihe versehen und da hatte sich wohl jemand vermessen. Wir fuhren hinein und saßen fest. Der Verkehr kam zum völligen Erliegen und in einer Zeit ohne UKW und mit nur spärlicher Verbreitung von Telefonen dauerte es Tage, bis die Schifffahrt in unserem Gebiet fortgesetzt werden konnte. Über Brandenburg, Oranienburg und Eberswalde ging es zum Schiffshebewerk Niederfinow. Dort wurden wir 37 Meter auf Oderniveau abgeseilt. Bei Hohensaaten erreichten wir die Oder. Nach der Grenzkontrolle durch die polnischen Behörden ging es flussabwärts durch Szczecin zum Oderhaff. Bei Ziegenort passierten wir die nächste Grenzkontrolle. Dann ging die Reise über das Achterwasser nach Wolgast. Die Belegschaft der Peenewerft begrüßte uns und begutachtete das Schiff von allen Seiten. Unsere Aufgabe der Überführung war gelöst und der Endausbau zum Kümo konnte beginnen. Eine erste Probefahrt nach der Endausrüstung fand vom 28. bis 30. Dezember 1955 in der Ostsee statt. Erst am 10. April des darauf folgenden Jahres stellte der VEB DSR die TIMMENDORF offiziell in Dienst. Sie war unter dem Namen „Schwan der Ostsee“ bekannt und fuhr sieben Jahre in der Ostseefahrt. Zur Fracht gehörten Stückgut, Schüttgut, Holz und Getreide. Ein richtiges Kümo ist sie jedoch nie geworden. Während des späteren Einsatzes als Versorger E 62 bei der Volksmarine hat sich das Schiff einen fast legendären Ruf erworben und wurde bis zur Verschrottung 1983 immer achtungsvoll „unsere Timme“ genannt.

Kosename „Alex“

„Einmal noch nach Rio...“ – so klingt es gelegentlich aus dem Lautsprecher. Auch der Suezkanal wird in diesem Lied gewürdigt. Aber „Alex“, wer oder was ist eigentlich „Alex“? Nur diejenigen, die in der Levante zur See gefahren sind, könnten dazu etwas sagen. Und genau da scheiden sich die Geister.

„Alex“, das ist die Kurzform für die Hafenstadt Alexandria – 31.9 N/29.53 E – am östlichen Mittelmeer. „Alex“ ist auch gleichzeitig Haupthafen der Arabischen Republik Ägypten. Es gibt kaum einen anderen Platz auf der Welt, welcher den DSR-Fahrensleuten der ersten Generation so unterschiedlich und so widersprüchlich in Erinnerung geblieben ist wie dieser. Für viele war er der erste ausländische Hafen überhaupt, die erste Bekanntschaft mit einer bunten fremden Welt, aber auch die erste Konfrontation mit Armut, Elend und deren Begleiterscheinungen. Diese unangenehmen Seiten sollen keinesfalls verschwiegen werden. Mit diesem Beitrag aber möchte ich eine Lanze für „Alex“ brechen, so wie ich es in Erinnerung behalten habe und ich bin sicher, viele meiner damaligen Mitstreiter werden mir Recht geben.

Schon in den Jahren 1956/57 gab es eine unregelmäßige Schifffahrtsverbindung zwischen der DDR und Ägypten. Am 29. März 1958 wurde dann der offizielle Vertrag über einen Gemeinschaftsliniendienst zwischen der DSR und der Staatsreederei Ägyptens abgeschlossen. Nach den Anläufen der Dampfer ROSTOCK, WISMAR und THÄLMANN PIONIER beteiligten sich nun auch die Fracht- und Lehrschiffe MS HEINRICH HEINE und MS THEODOR KÖRNER an diesem Levante-Dienst. Aus der Sicht des Lehrlings und späteren Matrosen habe ich diese Periode der DSR-Mittelmeerfahrt miterlebt.

Alles begann im heimatlichen Hafen. Die letzte Nacht der Ausreise ging zu Ende. An Backbord konnte man bereits einen schmalen hellen Streifen am Horizont erkennen. Die See atmete ruhig in dieser frühen Stunde. Eine dünne, hellgrau-durchsichtige Abgasfahne driftete im Schein der hinteren Topplaterne vom Schornstein aus leewärts. Das Rauschen der Bugwelle, das leise Dröhnen des Diesels und das Schraubengebrummel vermischten sich zum unverkennbaren Klangbild eines Schiffes in voller Fahrt. Es war ein gutes Gefühl, hier oben in der Brückennock zu stehen.

Das Fernglas am Auge wanderte im gleichmäßigen Bogen von Steuerbord nach Backbord und zurück, auf der Suche nach dem Ungewöhnlichen. Aber die Kimm blieb leer. Der vielbefahrene Seeweg von Gibraltar zum Suezkanal war bereits passiert und die meisten Fischer standen weiter östlich vor dem Nildelta. Der neue Tag zog herauf. Wie immer faszinierte mich hier in der Levante das unvergleichliche Farbenspiel des Himmels an der Grenze zwischen Nacht und Tag. Der helle Streifen über der Kimm war inzwischen schon breiter geworden und zeigte die ersten unterschiedlichen Pastelltöne.

Hier in der Nock war noch etwas anderes festzustellen. Man konnte das Land und die Stadt förmlich riechen. Es ergab sich eine deutlich wahrnehmbare und unverwechselbare Mischung der verschiedensten Düfte des Orients. Vor uns lag ohne Zweifel Alexandria.

Kurz darauf erschien auch das Leuchtfeuer von Ras el Tin, etwa zwei Strich an Backbord voraus. Der schwarz-weiß gestreifte Turm war aber noch hinter dem Horizont verborgen. Er hatte nichts zu tun mit seinem berühmten antiken Vorgänger, wird aber bestimmt ebenso sehnsuchtsvoll erwartet.

Auf der Brücke kam Bewegung auf. Ich nahm an, die Küstenlinie war inzwischen im Radarbild gut auszumachen und nun wollte man Ras el Tin und ein anderes Objekt optisch peilen, um noch einen guten Standort vor der Lotsenaufnahme zu bekommen. Das Dämmerlicht

und der aufkommende Fröhndunst machten dieses Vorhaben nicht eben einfach. Unterdes-
sen war auch der „Alte“ auf die Brücke gekommen, mischte sich aber noch nicht in das
Geschehen ein. Ich meldete einen gut zu erkennenden Mitläufer an Backbord voraus, der
offensichtlich seine Fahrt schon verringert hatte.

Vier Glasen – 6 Uhr. Ablösung, das hieß, mein Rudertörn begann. Die Leute in der Maschine,
inzwischen „gewahrschaut“, hatten die Umdrehungen bereits zurückgenommen. Gleich
darauf übernahm der „Alte“ das Kommando und legte den Maschinentelegrafen auf „Halbe
Fahrt Voraus“. Hier unter der Küste stand etwas Schwell, der zusammen mit der Geschwin-
digkeitsreduzierung das Rudergehen nicht zur reinen Freude werden ließ. Ich war froh, als
mich bald darauf der Wachmatrose ablöste. Die Lotsenleiter war an der Backbordseite Haupt-
deck, Vorkante Brücke, auszubringen. Nachdem ich deren Befestigung nochmals überprüft
hatte, begann das Warten auf das Lotsenboot. Noch immer führte der Kurs direkt auf Land
zu. Ich hatte den Eindruck, als sei die Dünung hier so dicht unter der Küste ausgeprägter
geworden.

In den lang gezogenen Wellentälern konnte man bereits das kleine, schwarz-weiße Motor-
boot erkennen, welches sich in weitem Bogen unserem Schiff näherte. Der „Alte“ drehte ein
wenig bei, er machte Lee. Geschickt kletterte der ganz in Weiß gekleidete Lotse die wenigen
Meter bis an Deck. Es war ein junger, dunkelhäutiger Mann, der freundlich an der Lotsen-
treppe begrüßt wurde. Der Wachoffizier, welcher ihn in Empfang genommen hatte, begleite-
te ihn hinauf zur Brücke.

Während das Schiff wieder Fahrt aufnahm, holte ich die Lotsenleiter ein und verstaute sie
am gewohnten Platz im Windenhaus. Dann bezog ich erneut den Posten auf der Brückennock
und es gab endlich wieder etwas zu sehen.

Es war eine schier endlose cremeweiße Häu-
serzeile, die rechts und links vor uns im Mor-
gendunst verschwand. Nur wenige markan-
te Punkte, wie der Turm einer Moschee, ein
Silo und Industrieanlagen, ließen sich in die-
sem Panorama ausmachen.

Der Seelotse, der unser Schiff bis zur Innen-
reede brachte, ordnete eine harte Kursän-
derung nach Backbord an. Das bedeutete,
dass wir die Great Pass-Passage hinter uns
hatten und nun mit östlichen Kursen, paral-
lel zur Küstenlinie zwischen den Wellenbre-
chern, die Innenreede von Alexandria an-
steuerten.

Nur wenig später, der Ras el Tin Palast und
die Hafenanlagen waren bereits klar zu er-
kennen, begann das Ankermanöver. Unser
Liegeplatz war noch nicht bestätigt und so
hieß es erst einmal warten. Die 4-8 Wache
hatte ihre Aufgaben erfüllt. Unterdessen war
aber auch der Tagestörn aktiv. Nachdem sich
die Behörden und die Agentur an Bord be-
fanden, sollte uns der Hafenlotse zu einem
Liegeplatz an den Stückgutpiers bringen.
Was faszinierte uns denn eigentlich damals,
in den fünfziger Jahren, so an dieser Stadt?



Im Hafen von Alexandria



Reinschiff an Deck

In Erinnerung geblieben sind vor allem die Kinobesuche im „RIO“, mit den echten „Western“ und „James-Dean“-Filmen. Die erste Coca Cola in einem winzigen Cafe am Mohamed Ali Platz, wo die Klimaanlage so stark eingestellt war, dass bei jedem neuen Gast, der hereinkam, die riesigen Spiegel beschlugen und blind wurden. Die Schachtel „Belmont“- Zigaretten, gekauft auf dem Basar, und der Reiz des Verbotenen, wenn wir um die geheimnisvolle „Spitfire-Bar“ herumschlichen.

Wenn man an einem der Stückgutliegeplätze lag, war man bereits nach wenigen hundert Metern an einem der altertümlichen Hafentore zur Innenstadt. Vorbei am schwarzuniformierten Wachpersonal führte der Weg zunächst durch ein typisch arabisches Hafenviertel mit engen staubigen Straßen, die teilweise fast schon zu einem kleinen Basar umfunktioniert waren. Es

folgten hohe Bauten und dann ein weiter offener Platz mit Namen „El Tahir Square“, der Mohamed-Ali-Platz. Wir befanden uns damit bereits im Zentrum, in der City. Hier im Stadtteil El Manshia empfingen uns ein ohrenbetäubender Lärm, Hitze, die mannigfaltigsten Gerüche



Entrosten außenbords



Mohamed Ali-Platz

und grellbunte Farben an den abenteuerlich konstruierten Verkaufsständen. Aber auch die geschichtsträchtige Architektur der alten Börse und anderer Gebäude aus vergangener Zeit. Hein Seemann konnte sich ja zu Fuß vom Westhafen aus nur dieses Zentrum in einem Radius von wenigen Kilometern erschließen. Dahinter begannen die weitläufigen Wohnviertel, welche sich über viele Kilometer bis zu den damaligen Stadtgrenzen in Mamoura und Agami erstreckten.

Alexandria liegt auf einer etwa 22 Kilometer langen und zwei bis drei Kilometer breiten Landzunge, eingebettet zwischen dem Mittelmeer und dem Mariut See. Am Tage brauchte man damals mit dem Auto gut eine Stunde von einem Tor des Westhafens bis zum Ende der Uferpromenade am Montaza Garden. Der begann dort, wo die „Corniche“ eine scharfe Rechtskurve machte und ins Innere abbog.

In diesem abgeschlossenen Parkgelände lag der Sommerpalast des letzten Königs von Ägypten, erreichbar per PKW über die Uferpromenade. Früher gab es hier sogar einen eigenen Bahnanschluss.

Alexandria, Sonntag, der 8. Juni 1958 (Auszug aus dem Tagebuch einer Reise auf MS HEINRICH HEINE)

Schon von weitem sieht man die großen Palmen- und Akazienwälder, welche von einer hohen Backsteinmauer gesäumt das Sommerschloss des Exkönigs Faruk umschließen. Durch ein hohes aus altägyptischen Motiven gestaltetes Tor gelangt man ins Innere des Parks. Rechts und links eines breiten Asphaltweges bewachen Marmorstatuen den Eingang. Dahinter verliert sich unser Blick in schier endlosen Baumgruppen der Anlage. Ein mit echt orientalischem Luxus gebautes Gebäude taucht vor uns auf. Der Baustil mutet an wie eine Mischung aus Ritterzeit und Orient. Durch die herrlichen Steingärten führt nun unser Weg zum Badestrand.

Zur Rechten erblicken wir ein imposantes Bauwerk, vor welchem auf einer Rasenfläche alte Bronzekanonen und Mörser aufgestellt sind.

Nun geht es kreuz und quer durch die vielgestaltige Anlage des riesigen Luxusparks. Überall befinden sich Bänke und auf den Rasenflächen trifft man die Familien der reicheren Ägypter, welche ihre chromblitzenden Straßenkreuzer in den Schatten der Bäume gefahren haben und nun sonnenbadend und lesend ihre Erholung suchen. Ich habe auch nie so viele hübsche und gutgekleidete Ägypterinnen gesehen wie beim Montaza-Palast. Doch wir lassen uns nicht aufhalten und schlendern gemütlich weiter.

Besonders die bunte Vielfalt der Blumenrabatten und Ziersträucher, die gepflegten Rasenflächen mit ihren Palmen und Kakteengruppen hatten es uns angetan.



Montaza Palast

Leider konnten wir das eigentliche Schloss nicht betreten, sodass wir uns mit dem teppichbehangenen Portal zufrieden geben mussten. Allzu schnell verging an diesem herrlich frischen Sommertag die Zeit und wir mussten wieder zurück. Unser Bus reihte sich in die Schlange der auf Alex zurollenden Autos ein und Montaza verlor sich im Häusermeer der riesigen Hafenstadt. Doch noch lange werden wir an diesen erlebnisreichen Nachmittag im Park des ägyptischen Königs zurückdenken.

Seit Ende der 50er Jahre hat sich Alexandria in raschem Tempo weiterentwickelt. Zunächst verschwanden in den letzten Jahrzehnten im Zentrum viele Überbleibsel der alten levantinischen Bausubstanz und machten modernen Wohnblöcken und Bürohochhäusern Platz. Daneben dehnten sich auch die Vorstädte immer weiter in alle Richtungen aus. Seit einigen Jahren bemüht man sich um die Restaurierung und Verschönerung der Stadtteile an der See und an den historischen Stätten.

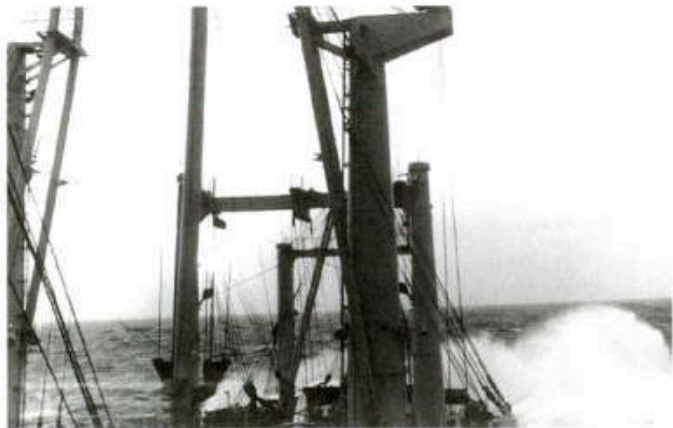
Von Alexandria könnte man noch endlos Geschichten erzählen. Da gibt es Abuqir mit seinen urigen Fischrestaurants, Mamoura und seinen warmen goldenen Strand, Montaza, Agami, El Alamain, die Pompeus-Säule, die Katakomben, das Griechisch-Römische Museum, das Amphitheater im Stadtzentrum und Fort Kaitbey am Osthafen, die vielen Moscheen und den Basar, nicht zu vergessen die Kathedrale der koptischen Christen.

Es ist eigentümlich, immer wenn ich mit Freunden über die alten DSR-Zeiten plaudere, kommen wir irgendwann auf „Alex“ zu sprechen. Es liegt wohl auch daran, dass es unsere Jugend war.

Erinnerung an meine erste Seereise

Im August 1979 hatte ich es nach langer Bewerbungszeit endlich geschafft. Die DSR hatte mich eingestellt und ich wurde Seemann. Der Flottenbereich Asien/Amerika versprach lange Seereisen. Ich freute mich und träumte von Abenteuern. Doch die Wirklichkeit sah ganz anders aus. Mit 18 Jahren macht man sich darüber jedoch keine Gedanken. Als erster Härtetest waren drei Wochen Arbeit im Überseehafen Rostock angesagt. Kisten und Kartons stapeln, Getreide, Kohle und Zucker schaufeln. Es war hart, aber nun wusste ich, was Umschlagarbeit bedeutete. Nach diesem Einsatz folgten drei Wochen Lehrgang in Rostock-Marienehe. Als Rettungsbootsmann, Feuerschutzmann und Hebezeugführer ging es dann für einige Tage in den Urlaub. Wieder in Rostock angekommen, schickte mich die Arbeitskräfteleitung auf das MS NIENBURG nach Warnemünde in die Warnowwerft. Endlich ein Schiff, dachte ich, auch wenn es nur in der Werft lag. Hatte man doch keinen festen Boden mehr unter den Füßen und geschlafen wurde in einer richtigen Koje. An die Arbeitszeit, ich war zur Hafenwache eingeteilt, hatte ich mich recht schnell gewöhnt. Eines Tages, am 16. November 1979, war es dann soweit. Ich hatte gerade die 0-8 Wache hinter mir, da rief die Arbeitskräfteleitung an. Ich sollte mich bis 16 Uhr im Überseehafen auf MS SUHL melden. Die Müdigkeit war im Nu verfliegen. Aufgeregt packte ich meinen Seesack und fuhr nach Rostock. Bis zum Nachmittag hatte ich noch einiges zu erledigen. Schließlich braucht man auf einer Seereise so allerlei. Schnell noch ein Telegramm nach Hause, und dann ging es zum Überseehafen. Nun stand ich endlich an der Pier vor meinem Schiff. Wahnsinn, wie groß so ein Kahn im Hafen ist. Wie klein es einem dann nach wochenlanger Fahrt vorkommt, davon hatte ich noch keine Ahnung.

Also los, sagte ich mir. Mit weichen Knien, einem flauen Gefühl im Magen und einem schweren Seesack auf dem Rücken kletterte ich die wackelige Gangway hinauf. Oben angekommen, nahm mich gleich der Bootsmann in Empfang. Er wies mir eine Kammer zu und meinte, ich solle gleich wieder in Arbeitskluft an Deck erscheinen. Die SUHL war schon beim seeklar machen, um gegen 22 Uhr auszulaufen. Obwohl ich hundemüde war, ging ich tapfer an die ungewohnten Arbeiten. Dann war es soweit. Die Schlepper machten vorn und achtern fest und die Leinen wurden losgeworfen. Langsam zog man den „Dampfer“ aus dem Hafenbecken. Nun rumpelte die Schiffsmaschine los und ab ging die Reise. Es war schon ein hehres Gefühl, als wir die Mole und den Leuchtturm von Warnemünde passierten. Wann würde ich beide wiedersehen? Jetzt ging es in die weite Welt hinaus. Ich hatte es geschafft, ich fuhr endlich zur See. Mit diesen Gedanken kroch ich in meine Koje und schlief wie ein Toter dem großen Abenteuer entgegen. Am nächsten Morgen ging es dann schon in die Nordsee. Der Wind war stark und die See rau. Irgendwie war es mir komisch zumute. Mein erstes Seefrühstück schaffte es gerade noch in meine Kammer. Dort wollte es wieder raus, denn



Neptun forderte seinen Tribut. Total kaputt saß ich auf meiner Kojе, als der Bootsmann hereinkam und brummte, dass das beste Mittel gegen Seekrankheit *Arbeiten* sei. Ich schleppte mich an Deck. Zum Glück auf die richtige Seite, denn schon wieder forderte Neptun ein Opfer von mir. Irgendwann fiel mir ein, was ich einmal in meiner Kindheit in einem Abenteuerroman gelesen hatte. Ein trockenes Brötchen oder ein Stück Brot in der Tasche und davon immer mal ein Stückchen geknabbert sollte helfen. Gesagt, getan. Ich ging in die Pantry und holte mir ein großes Brötchen. Es half wirklich. Das Mittagessen ließ ich aber trotzdem ausfallen.

Endlich war der erste Tag vorbei und es gab Abendbrot. Was hatte ich für einen Hunger! Der Matrose an meiner Back gegenüber sah mich verwundert an. Dass du schon wieder essen kannst, sagte er. Er hätte drei Tage mit der Seekrankheit zu kämpfen gehabt. Mir ging es von da an immer besser. Ich fühlte mich langsam als richtiger Seemann. Eines Tages wies der Bootsmann an, das Deck zu reinigen. Ich sollte erst einmal den großen Dreck zusammenfegen und außenbords werfen. Gar nicht so einfach bei dem Wind. Dauernd flog mir der Dreck wieder entgegen. Irgendwie musste ich mir etwas einfallen lassen. Schlau wie ich zu sein dachte, schob ich die volle Kehrschaufel durch die Wasserpforte im Schanzkleid und der Dreck war draußen. Leider hatte ich wiederum den Wind unterschätzt. Einige Meter weiter achtern kam der Dreck genau in dem Moment hoch, als der „Alte“ um die Ecke kam. Kein gutes Bild, wenn der Kapitän plötzlich in einer Dreckwolke steht. Er klopfte sich seine Uniform sauber und fragte mich, wie lange ich schon zur See fahre. Ob ich schon mal etwas von Luv und Lee gehört hätte, fragte er dann weiter. Stolz auf mein Wissen, gab ich ihm die entsprechende Antwort. Schmunzelnd sagte er dann im Weggehen: Und wo werfen wir dann den Dreck außenbords? Seitdem habe ich nie wieder Luv und Lee verwechselt.

Und weiter ging die Reise. Der Wind heulte, die See ging hoch. Die SUHL war nur halb beladen und stampfte recht kräftig. Unser Bootsmann ordnete *Reinschiff* in den Aufbauten an. Ich sollte in das Kabelgatt gehen und ein paar Pützen holen. Mit vier schönen gelben Eimern machte ich mich auf den Rückweg nach achtern. Kaum hatte ich das Kabelgatt verlassen, da fuhr eine Bö über das Deck und zwei Eimer flogen wie von Geisterhand getragen neben das Schiff. Hoffentlich hatte es keiner gesehen, dachte ich. Aber die Brückewache hatte ihre Augen überall. Mittags fragte mich der 8–12 Wachgänger grinsend, warum ich die schönen Pützen außenbords geworfen hätte. Der Bootsmann nahm es brummend zur Kenntnis und ermahnte mich zu mehr Aufmerksamkeit. Zwei Eimer waren kein großer Verlust, aber es hätte auch mich treffen können. So allmählich wurde mir klar, worauf ich mich mit meiner Abenteuerlust eingelassen hatte. Trotzdem war die grau-grüne aufgewühlte See etwas Faszinierendes für mich. Wir liefen als ersten Hafen Antwerpen an, die Schelde durch die Schleusen hoch und ich war das erste Mal in einem fremden Land und in einer großen Hafenstadt. Wie ich mich freute. Im Hafen meinten dann ein paar Matrosen zu mir, ich könnte nun endlich mal meinen Einstand geben. Es gäbe da eine schöne Kneipe im Hafen. Nach einigen Runden Schwarzbier war ich in die Decksgang aufgenommen. Der Heimweg



Das legendäre Seemanns-Lokal „Speck und Eier“

zum Schiff war für mich recht mühsam. Zum Glück war am nächsten Tag eine Busrundfahrt durch Belgien geplant. Arbeiten wäre sicher recht schwierig geworden.

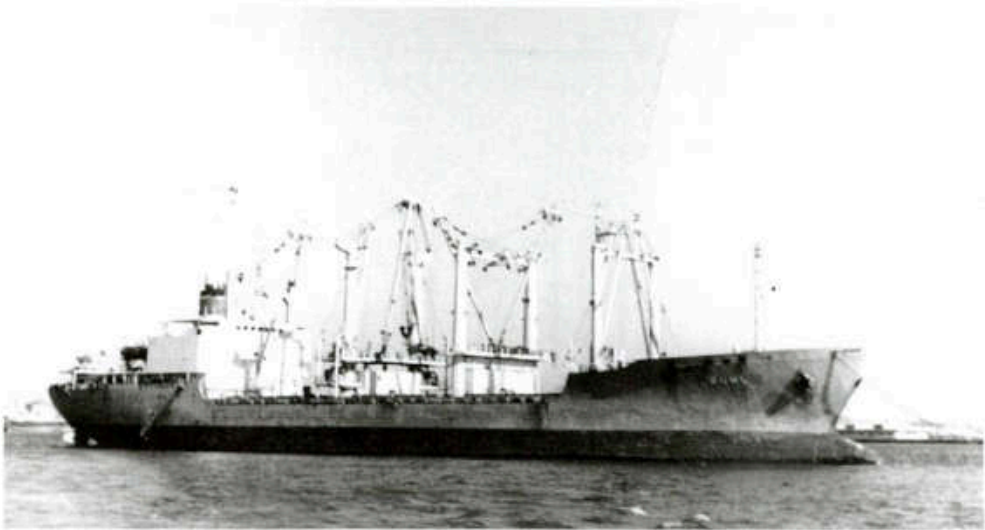
Wie herrlich konnte das Meer sein. Wind, Sonne, blaue See und eine gleichmäßige Dünung, das war die Seefahrt, von der ich immer geträumt hatte. Da störten auch das tägliche Rostklopfen und Pinselschwingen nicht. Die Freizeit wurde in froher Runde mit Kino, Klönen, Hafenbräu und natürlich mit WBS verbracht. So vergingen die Tage. Wir passierten die Straße von Gibraltar, das Mittelmeer, fuhren durch den Suez-Kanal ins Rote Meer. Nun hatte unser Kapitän Zeit für allerlei Rollenspiele. Gemeint sind damit die routinemäßigen Sicherheitsübungen, die jedem Seefahrer der DSR bekannt sind. Bei einem dieser Manöver, es war ein Feuerlöschmanöver, sollte ich im Maschinenraum einen Verletzten spielen. Zwei Feuerschutzmänner „retteten“ mich. Dazu verwendeten sie eine Trage, in die ich völlig eingeschnürt wurde. Nach erfolgter „Rettung“ lehnte man mich mit der Trage in eine Ecke. Irgendwann war dann das Manöver beendet, aber ich steckte noch immer in diesem Gerät. Von selbst kam ich aus diesem Ding nicht raus. Auffälligerweise kamen laufend Matrosen vorbei und meinten, dass sie nach der Übung großen Durst verspürten. Da begriff ich endlich. Ich versprach zwei Kisten Bier und wurde aus meiner misslichen Lage befreit. Abends haben wir dann in gemütlicher Runde die zwei Kästen geleert. So ist eben das Leben an Bord, einer ist immer dran. Über Port Klang, Singapur ging es weiter nach Süden bis nach Jakarta. Die asiatische Welt war für mich einfach bezaubernd. Diese Düfte, die Menschen, die Natur, es war eine wunderbare Welt. Kannte ich doch bis dahin nur die kleine DDR. Von Indonesien ging es dann wieder in nördliche Richtung bis nach Vietnam. Inzwischen war es Weihnachten geworden. Das erste Weihnachten auf See, fern von zu Hause. Die Stimmung an Bord war feierlich, aber auch gedrückt. Jeder hing seinen Gedanken nach und dachte an zu Hause. Heilig Abend gab es ein schönes Abendessen. Die Kombüse hatte sich große Mühe gegeben. Die Verpflegung auf meiner ersten Reise und auf den späteren Reisen war immer sehr gut.

Nach dem Abendbrot war dann Bescherung. Es wurden die lang erhofften Telegramme verteilt. Zum ersten Mal in meinem Leben habe ich Männer weinen sehen. Auch das gehört eben zur Seefahrt. Für mich war leider nichts dabei. Meine Mutter wusste damals noch nicht, wie das mit den Seefunktelegrammen funktionierte. Nach einer Flasche Wein und ein paar Bierchen ging ich in die Koje. Riesig gefeiert wurde an diesem Abend nicht. Die meisten waren in Gedanken bei der Familie zu Hause. Die zwei Feiertage wurden mit Kino, gutem Essen und reichlich Getränken verbracht. So erreichten wir dann Saigon. Dort löschten wir eine größere Menge „Solidaritäts-Güter“. Lauter große grau-grüne Kisten. Die wurden seltsamerweise gleich von Armeefahrzeugen abgeholt. Darüber machte ich mir aber keine größeren Gedanken. Hier war alles so anders. Die Amis waren noch nicht lange fort und in dem Land ging es ziemlich durcheinander. Der Schwarzhandel mit Zigaretten blühte – obwohl wir Soldaten zur Bewachung an Bord hatten. Ein paar feine Herren in guten Anzügen kamen zu uns aufs Schiff und tauschten Geld gegen Zigaretten. Die Wachsoldaten grüßten diese Herren sogar, als sie das Schiff verließen. Jetzt hatten wir genug Geld, um an Land zu gehen. Wir durften zwar nicht in die Stadt, aber der Seemannsclub entschädigte uns reichlich. Hier gab es allerhand zu kaufen und eine schöne Kneipe war auch da. Dank unserer vielen getauschten Dongs gefiel es uns hier so gut, dass wir gar nicht mehr auf dem „Dampfer“ zu Abend speisten. So manch finsterner Blick unseres Kochs begleitete uns, wenn wir gleich nach Arbeitsschluss in den Seemannsclub verschwanden. Dort war das Essen gut und billig, ebenso der Lua-Moi. Der floss immer recht reichlich. Wer einmal in Vietnam war, weiß was dies bedeutet. Abends war man dicht, aber am nächsten Tag wieder fit. Da konnte selbst der WBS nicht mithalten. Davon hatte ich am anderen Tag oft einen Kopf wie eine Boje. Während wir nun im Hafen von Saigon lagen, wollte unser Bootsmann die Zeit nutzen

und die Tiefgangs- und Freibordmarken konservieren lassen. Meine Aufgaben waren die Markierungen mittschiffs auf der Backbordseite. Ich hatte alles schön entrostet, vorgestrichen und war gerade dabei, mit weißer Farbe den letzten Schlag aufzubringen, als ein großer Schlepper den Hafen verließ. Meine Stellage hing nur ein paar Zentimeter über dem Wasser. Als ich die riesige Bugwelle des Schleppers sah, ahnte ich schon nichts Gutes. Zum Hochklettern reichte die Zeit nicht mehr aus und so konnte ich nur Farbpütz und Pinsel über den Kopf halten. Die Welle schwappte an mir vorbei und ich stand kurze Zeit bis zum Hals in der braunen Brühe des Mekongs. Wasser und Luft waren warm und so störte mich das Lachen meines Kollegen nicht weiter.

Von Saigon fuhren wir weiter Richtung Norden bis nach Korea. Dort war es verdammt kalt. Ein Hoch aus Sibirien schickte Temperaturen um die 40 Grad minus. Da machte das Arbeiten an Deck kein großes Vergnügen. Bei dieser Kälte sollte ich eines Tages einmal die Luken zufahren. Leider übersah ich unseren Gummischlauch, welcher an einem der Lukendeckel lag. Die Führungsrolle des Lukendeckels holperte nur mal kurz und aus unserem Zehn-Meter-Schlauch waren fünf handliche Zwei-Meter-Stücke geworden. Durch die Kälte war der Schlauch glashart geworden und sofort kaputt. Mit feinsten Diplomatie und ein paar Bierchen konnte ich unseren Storekeeper dazu bewegen, aus seinen geheiligten Buntmetallvorräten ein paar Hülsen zu drehen und den Schlauch wieder auf seine volle Länge zu bringen. Glücklicherweise blieben wir nicht zu lange in dieser kalten Ecke und es ging wieder südlicher bis nach Shanghai. Auf Flussreedere warfen wir Anker. Nach zwei Tagen Liegezeit fragte mich der Bootsmann, ob ich schon an Land war. Ich hatte dazu noch keine Zeit gehabt. Ich solle mich beeilen, der E-Mix muss mit dem II. NO ins Hafenkrankenhaus. Schnell war ich umgezogen und los ging es. Am Hafenkrankenhaus angekommen, sollte ich mit dem Taxi weiter bis zum Seemannsclub fahren. Von dort könne ich dann mit dem Bus zurück zu unserer Anlegestelle kommen. Der II. NO erinnerte mich noch daran, das letzte Boot 18 Uhr zum Schiff zu nehmen.

Im Seemannsclub schrieb ich ein paar Karten an zu Hause und kaufte noch ein paar Kleinigkeiten ein. Gegen 16 Uhr machte ich mich dann auf den Rückweg. Als ich an die Bushaltestelle kam, standen dort schon etwa 20 Chinesen. Der Bus kam, etwa fünf Chinesen stiegen aus und alle anderen ein. Der Bus fuhr los und ich stand noch da. Beim nächsten Bus wiederholte sich das Ganze. Ich kam einfach nicht mit, da die Chinesen sich wie die Wilden in den Bus drängelten. Ich beschloss, zurück zu laufen, merkte mir die Busliniennummer und trabte los. Nach etwa vier Haltestellen sah ich eine Anlegestelle, die genau so aussah wie die unsrige. Aber, oh Schreck! Beim Passieren merkte ich, dass es die falsche war. Mein Schiff lag weit flussabwärts. Nun wurde mir etwas mulmig zumute. Die Zeit war schon sehr weit vorgerückt und ich musste daran denken, dass das Boot nicht wartet. Ich rannte los, von Bushaltestelle zu Bushaltestelle. Wieder kam ich an eine Anlegestelle, aber der Dampfer lag immer noch zu weit weg. Mir fuhr der Schreck in alle Glieder. Da versuchte ich, mit einem Taxi weiterzukommen. Aber kein Mensch verstand ein englisches Wort und auf Russisch erntete ich nur böse Blicke. Ich lief hastig weiter. Obwohl es an diesem Tag recht kühl war, schwitzte ich wie ein Affe. Ich glaubte schon, Deutschland und mein schönes Thüringen nie wiederzusehen. Endlich eine Anlegestelle und die SUHL genau gegenüber. Mir fiel ein Stein vom Herzen. Das Boot hatte schon die Maschine gestartet und wollte gerade los. Mit ein paar schnellen Schritten sprang ich auf. Als ich dann wieder in meiner Kammer war, nahm ich erst mal einen kräftigen Schluck zur Brust und freute mich, wieder heil an Bord zu sein. Erzählt habe ich das niemandem, sonst hätte man mich womöglich nicht mehr an Land gelassen. Von Shanghai aus sollte es dann eigentlich nach Hause gehen. Da kam über Funk die Anweisung, noch Ladung in Japan zu nehmen. So ging es dann weiter dem Land der aufgehenden Sonne entgegen. Nie werde ich den Anblick vergessen, als wir in japanische



MS SUHL auf Reede Yokohama

Gewässer kamen. Die Sonne ging gerade auf und der Fudschijama wurde in ein rotgoldenes Licht getaucht. Ein wunderbarer Anblick und ich konnte jetzt verstehen, warum die Japaner diesen Berg so verehren. Nach Yokohama und Kobe ging es dann endlich in Richtung Heimat. Auf der Rückreise wurde ich vom Tagestörn zum Wachdienst eingeteilt, für die 4–8 Wache mit dem Chieffmate. Für mich war das eine schöne Zeit, waren doch Sonnenaufgang und Sonnenuntergang jeden Tag aufs Neue ein Erlebnis. Nun musste ich auch erstmals Ruder gehen. Es ist ein schönes Gefühl, wenn man so ein großes Schiff steuern kann. Mit dem Chieffmate kam ich gut zurecht. Kaffee kochen, Ausguck in der Nock, Flaggen setzen, Sterne peilen, Ruder gehen und hin und wieder ein kleiner Schwatz, waren der Alltag auf der Brücke. Nur einmal war er böse auf mich. Ich sollte auf der Brücke Reinschiff machen und überall ordentlich wischen. Mit Pütz und Feudel kam ich auf die Brücke. In das Wischwasser hatte ich ahnungslos einen großen Schwapp Desinfektionsreiniger getan. Vermutlich war die Dosierung doch etwas zu hoch gewesen, denn auf der Brücke roch es stundenlang wie in einem OP-Saal. Der Chieffmate knurrte einige unverständliche Bemerkungen und hielt sich die ganze Wache backbords im Freien auf. Brücke wischen brauchte ich von da an nicht mehr.

Wir hatten bald Singapur hinter uns, waren durch den Suez-Kanal und im Mittelmeer unterwegs. Hier erlebte ich ein sehr eigenartiges Naturschauspiel. Durch verschieden warme Luftschichten gab es von den mit uns fahrenden Schiffen die merkwürdigsten Bilder. Bei einigen wuchsen Aufbauten und Schornsteine hoch in den Himmel und andere standen sogar Kopf. Wir sahen für die anderen bestimmt ebenso merkwürdig aus.

So ging die Reise dann langsam ihrem Ende entgegen. Über Rotterdam waren wir Anfang April wieder in Rostock. Ich freute mich schon sehr auf Zuhause, hatte ich doch jede Menge zu erzählen.

Auf meinen späteren Reisen habe ich noch so einiges erlebt, aber meine erste Reise war für mich immer die schönste. Später war vieles Routine, was anfangs noch spannend und aufregend war. Was mich auf all meinen Fahrten immer wieder beeindruckt hat, war die Kameradschaft der Besatzungsmitglieder. Ich kam mir immer wie in einer großen Familie vor. Vielleicht sind wir Seeleute das auch gewesen. Obwohl nun schon viele Jahre seit damals vergangen sind, erinnere ich mich doch immer wieder gern an die Zeit, als wir unter der blau-roten Flagge mit den drei stolzen Buchstaben DSR auf allen Meeren zu Hause waren.

Schwergutumschlag im Überseehafen Rostock

Im Jahre 1966 erbaute der VEB Warnowwerft Warnemünde in Zusammenarbeit mit dem Kombinat TAKRAF für den Rostocker Überseehafen einen 100-Mp-Schwimmkran mit Spindeleinziehwerk. Der Kran war jedoch sowohl im Hafen als auch in den Werften wechselseitig im Einsatz. Mit der am 30. Juni 1966 erfolgten Indienststellung des 100 Mp Schwimmkranes GOLIATH war der Überseehafen Rostock nicht nur um ein attraktives, sondern vor allem um ein sehr vielseitig einsetzbares Hebezeug reicher.

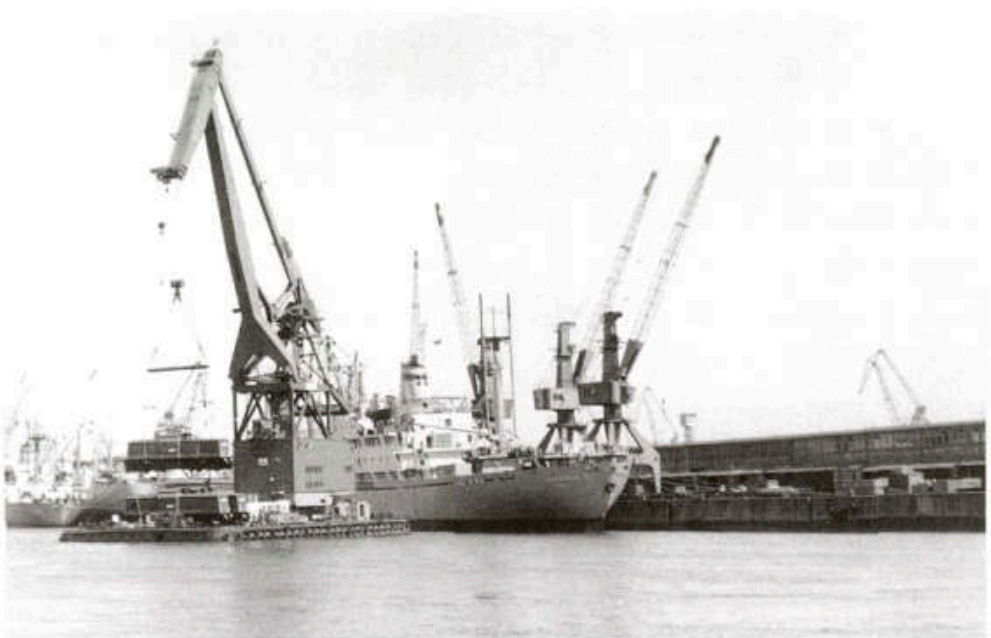
Der Schwimmkran GOLIATH war ein Doppellenker-Dreh-Wipp-Kran mit einem Drehwinkel von 360 Grad. Im Ausladungsbereich der Kransäule von 14,4 bis 40 Meter betrug die Tragkraft 20 Mp. Die Tragkraft des Haupthubes betrug abgestuft bei 50 Mp 12 bis 37,5 Meter, bei 65 Mp 12 bis 34 Meter, bei 80 Mp 12 bis 31 Meter und bei 100 Mp 12 bis 28 Meter.

Die Hakenhöhe am Hilfshub betrug 36 Meter, die am Haupthub 38 Meter über Wasserlinie. Der Kranbetrieb war bis Windstärke 18 m/s (Bf 8) möglich. Der Kran war für das Fahrtgebiet „Regionale Küstenfahrt Ostsee“ bis Windstärke 5 Bf selbstfahrend zugelassen.

Das Einsatzgebiet erstreckte sich von Wismar über das Umfeld von Rügen bis in den Greifswalder Bodden.

Die Einsatzvielfalt umfasste in rund drei Jahrzehnten:

- Das Be- und Entladen von Schiffen mit Schwergütern.
- Neben Reisezugwagen, Lokomotiven, Baggern und Eisenbahndrehkränen, um nur einige Beispiele zu nennen, wurden auch Güter bis 280 Mp im Zwei- und Dreikranbetrieb (Chemieanlagen, Schiffssektionen) umgeschlagen.
- Seetransport und Montage von Kränen und Baumaschinen zwischen den deutschen Ostseehäfen.
- Setzen von Bohrinselfundamenten und Feuerträgern im Greifswalder Bodden.



SK GOLIATH liegt längsseits des MS MAX REICHPIETSCH

- Wasserbauarbeiten auf den Großbaustellen Überseehafen Rostock, Rügendammbrücke Stralsund und insbesondere im Fährhafen Mukran.

Der ständige Liegeplatz des Schwimmkranes zur Abfertigung von Schwergut war im Rostocker Überseehafen der Liegeplatz 50/51. Die als Schwergutlager genutzte Freifläche am Liegeplatz 50 erstreckte sich nahezu über die gesamte Breite des Hafenbeckens A und in der Tiefe von der Kaikante bis zur Ost/Weststraße. Somit konnte auf der Straße per Tieflader ankommendes Schwergut problemlos in den Kranbereich gefahren werden. Der am Liegeplatz 51 vorhandene Gleisanschluss ermöglichte auch den Schwergutumschlag von und auf Waggonen. Für den Export bestimmte Schienenfahrzeuge wie Reisezugwagen, Eisenbahndrehkräne oder Loks konnten direkt vom Gleis zur Verladung aufgenommen werden. Häufig mussten diese Fahrzeuge je nach Spurbreite des Empfängerlandes umgespurt werden. Das Wechseln der Fahr- oder Drehgestelle erfolgte mit Hilfe von Monteuren des jeweiligen Herstellerbetriebes. Lag das den Transport durchführende Schiff ladebereit im Hafen, konnte die Verladung beginnen.

Am Liegeplatz 50/51 wurden Dieselloks direkt vom Gleis übernommen. Mit zwei an Deck des Schwimmkranes abgesetzten Lokomotiven und der dritten Lok am Haken verholte der Schwimmkran mit eigener Kraft längsseits des zu beladenden Schiffes. In diesem Falle war es die MAX REICH-PIETSCH. Die Verladung fand im Mai 1976 statt.

Das Übernehmen und der Transport der Loks einschließlich des Übersetzens auf das Schiff lagen in der Regie und Verantwortlichkeit des Schwimmkranes. Das Absetzen und die stau-technischen Voraussetzungen wurden unter Aufsicht des Ladeoffiziers von den Hafenarbeitern durchgeführt. Für die sich anschließende Ladungssicherung war der Fachbereich gleichen Namens des Seehafens Rostock zuständig.



Auf großer Fahrt

Auszug aus dem uns vorliegenden umfangreichen und handgeschriebenen Tagebuch von Christa Leistner, der leider viel zu früh verstorbenen ersten Gattin von Kapitän Harald Leistner. Geschrieben während der ersten Reise des Typ-IV-Schiffes MS LEIPZIG vom 5. Juli bis 5. Oktober 1959.

Mittwoch, den 05.08.1959:

Es sind 49 Grad im Schatten. Dazu dieses feuchte Tropenklima. Man fühlt sich matt und wie zerschlagen. An Schlafen ist nachts nicht zu denken. Morgen sollen wir unser Ziel Whampoa erreichen.

Donnerstag, den 06.08.1959:

Am Abend erreichen wir den Kanton-River, auch Perfluss genannt. Wir müssen hier vor Anker gehen und auf den Lotsen warten.



Freitag, den 07.08.1959:

Früh geht es den Perfluss entlang. Es ist sehr interessant. An beiden Seiten bemooste Berge und Felsen. Hin und wieder begegnen uns ein paar Dschunken. Es sind Wohnboote der Chinesen. Abends erreichen wir Whampoa, gehen dort vor Anker, aber nicht an der Pier. Es kommen die Hafenpolizei an Bord und ein Arzt der die Gesundheitspässe kontrolliert. Endlich erscheint der Makler mit der Post. Jeder einzelne ist dann für eine Weile nicht mehr zu sprechen und zieht sich glückstrahlend mit seinen Briefen zurück.

Sonnabend, den 08.08.1959:

Heute bin ich sehr früh aus den Federn. Es gibt doch so viel zu sehen. Mein erster Blick gleitet über die Landschaft. An beiden Ufern stehen dicke, grüne Bananenstauden. Dazwi-

schen dehnen sich Reisfelder aus. Im Hintergrund hohe Berge und ein wolkenloser Himmel. Es wird schon fleißig an Bord gearbeitet. Die Luken sind geöffnet, der Ladebetrieb hat begonnen. An beiden Seiten unseres Schiffes liegen vollbeladene Dschunken.



Die Chinesen sitzen auf den abgerundeten Dächern der Boote. Man kann eine Unmasse Kinder sehen, die alle zur Sicherheit einen Holzklotz um die Hüften tragen. Die ganz kleinen Kinder sind an Gurten am Boot festgebunden.

Die Frauen vertreten in diesen Ländern eine andere Einstellung als wir. In der Öffentlichkeit ein Kind an der Brust zu nähren, finden sie keineswegs anstößig. Ich beobachte es wiederholt auf den einzelnen Booten. Unsere Matrosen stehen über die Reling gelehnt, ohne dass sich die Chinesen daran stören. Auf jeder Dschunke befindet sich eine Kochstelle, wo der Reis bereitet wird. Man isst aus kleinen Näpfen, natürlich mit Stäbchen. Auf so einem Boot lebt die ganze Familie, bis zur Großmutter. Es dient als Heimat und Wohnung. Alles ist sauber, aber für unsere Verhältnisse einfach unmöglich. Ein Bett oder Kopfkissen ist unbekannt. Es wird auf einem Brett geschlafen und als Kopfstütze dient ein Steingutklotz, der unter den Nacken geschoben wird. Der Chineser bevorzugt nachts ein Mundschutztuch, welches in einer Öffnung des bemalten Steingut-Kopfendes aufbewahrt wird. Jeder einzelne trägt am rechten Handgelenk einen Reifen, der nachts mit einem Strick am Boot befestigt wird. Durch das Schlafen auf dem gewölbten Dach der Dschunke besteht die Möglichkeit abzurutschen. In diesem Falle spannt sich der Strick und der Schläfer erwacht. Es sind sehr primitive Methoden, aber durchaus von Nutzen. Die Frauen tragen alle lange Hosen und den unvermeidlichen Reisstrohhut. Die Menschen sind sehr freundlich, aber anfangs zum großen Teil noch scheu.

Wir wollen an Land gehen. Es stehen uns Sambas zur Verfügung, um an das andere Ufer zu gelangen. Es sind genau solche Boote wie die Dschunken, nur viel kleiner. Ein Samba wird von zwei oder drei Chinesen bedient. Im Allgemeinen befindet sich ein Ehepaar mit der Mutter auf dem Boot. Die ältere Frau kocht auf der Feuerstelle den Reis. Die junge Frau bedient das eine Ruder, welches in der Mitte vom Boot angebracht ist. Auf dem Rücken trägt sie fast immer ein Kind im Tragtuch. Der Mann sitzt am zweiten Ruder im Vorboot. Wir fahren mit so einem Samba an Land und ich habe Gelegenheit, alles genau zu betrachten. Es ist sonderbar, dass es jeder Chineser äußerst wichtig findet, eine Uhr zu tragen, was eigentlich für die dortigen Verhältnisse ein Vermögen bedeutet.

Wir haben den Kai erreicht und sehen uns an Land ein wenig um. Whampoa ist ein kleiner Ort. Nach dem Verlassen der Hafenanlage sieht man zunächst nur ein paar Steinhäuser. Ein schmaler Weg führt zum Seemannsheim und zum Basar. Wir werfen einen Blick in den Seemannsclub und erholen uns bei einer Limonade. In den Nebenräumen befinden sich ein Kino sowie ein Raum für begeisterte Tischtennisspieler. Nach einem kurzen Aufenthalt

besuchen wir den Basar. Es gibt dort viele Dinge zu bewundern. Geschnitzte Truhen, große Buddhafiguren, bemalte Vasen, Fächer aus Sandelholz, Tassen aus Lack und eine große Auswahl bunter Stoffe. Kleine Laternen schaukeln über dem Ladentisch und ein sonderbar süßlicher Geruch strömt von all diesen Dingen aus. Ich nehme mir ausgiebig Zeit alles zu betrachten.

Der Verkäufer spricht ein gutes Englisch und wir erkundigen uns nach den Preisen. Harald lässt mir freie Hand. Jeder von unseren Lieben in der Heimat soll ein kleines Geschenk erhalten. In einer Ecke werden die Juan und Cents gezählt, dann beginnt die Auswahl der Geschenke. Die Arme voller Pakete und Päckchen verlassen wir den Basar. Kleine Korkbilder, Reisschalen, bemalte Teetöpfe, eine Dose mit sonderbaren Ornamenten sowie zwei kleine Bonzen aus Ebenholz bringen wir jetzt zum Schiff. Wir gehen langsam durch den Ort, vorbei an Strohhöhlen. Neugierige Blicke verfolgen uns von allen Seiten und eine Menge Kinder ziehen hinter uns her.

Sonntag, den 09.08.1959:

Heute werden wir nach Kanton fahren. Am späten Nachmittag wird eine Taxe für uns bereit stehen. Der Hafendirektor hat zum Essen eingeladen. Die Einladungskarten sind gerade überreicht worden.

Der Hafenmeister holt uns pünktlich ab. Die Taxe steht am Tor. Der Himmel sieht dunkel aus, sicher gibt es bald einen Regenschauer. Jetzt ein Windstoß und der ganze Staub von einem Kohlenhaufen kommt uns entgegen. Ich bin schwarz bis zu den Knien. In solcher Aufmachung zu einer Einladung zu fahren, ist fast unmöglich. Der chinesische Dolmetscher, der uns begleitet, bringt mich zur Agentur. Dort bekomme ich Wasser und Seife, sogar Kamm und Spiegel vergisst er nicht. Dann stehen einige Chinesen um mich herum und wollen mir die Füße waschen. Nachdem ich wieder einigermaßen festlich aussehe, kann die Reise weitergehen. Wir fahren vorbei an Binsenhöhlen, ab und zu begegnet uns ein Rikschafahrer. Frauen mit Bambusstangen über der Schulter, an denen schwere Körbe hängen, beladen mit Obst und Gemüse, ziehen an uns vorüber. Durch die schwingende Last auf der Schulter ist der Gang dieser Frauen und Mädchen eigenartig. Die Schritte sind kurz und elastisch. Die großen Strohhöhlen verdecken fast das ganze Gesicht. Man kann nur die Mundpartie erkennen.

Dann geht es vorüber an einem Laubwald, wo vereinzelt große Töpfe in Form einer Tonne stehen. Der Dolmetscher macht uns darauf aufmerksam, dass in diesen Tonnen die Toten ruhen. Es ist für uns ein ungewohnter Anblick, da man diese Stelle eher mit einem Schutthaufen vergleichen könnte. In der Ferne leuchten Lichter auf, wir befinden uns auf der Straße nach Kanton. Es ist schrecklich heiß im Wagen, man freut sich endlich da zu sein. Wir begegnen einem bunt bewegten Leben in der Stadt. Die Menschen hocken auf den Straßen. Vorbei geht es an Läden, die mit den unsrigen nicht zu vergleichen sind. Alles offen gebaut, ohne Türen und Schaufenster. Händler bieten in monotonem Ton Tee an und schieben kleine Rollwagen vor sich her. Wassermelonen und geröstete Kastanien werden angeboten. Die Menschen drängen sich vor den Einkaufsstellen. Verpackungsmaterial gibt es nicht. Das rohe Fleisch wird in der Hand getragen. Ein Mädchen überquert die Straße. Es trägt einen an den Schwänzen zusammengebundenen Schwung Ratten in den Händen.

In einigen Geschäften kann man riesige Kröten an einer Stange hängen sehen. Auch sie bilden eine bevorzugte Mahlzeit. Der Verkehr auf den Straßen ist gering. Nur hin und wieder kommt uns ein wackliger Autobus entgegen. Wir biegen in eine Seitenstraße ab und vor uns dehnen sich große Parkanlagen aus. Der Wagen hält vor einem Gebäude, welches einen gepflegten Eindruck macht. Der Dolmetscher bittet uns auszusteigen und im Handumdrehen hat sich eine Menschenmenge versammelt. Es kostet Mühe, sich bis zum Hoteleingang

durchzudrängen. Der ganze Schwarm folgt uns bis in die Vorhalle. Dann geht es ein paar Stufen hinunter über eine reizende Bogenbrücke in einen Garten voller Palmen und Bananenstauden.

Vor uns dehnt sich ein kleiner Teich mit Lotosblumen und zwischen diesen Pflanzen schwimmen lustig und munter Wasserschilddröten herum. Rote Blumen, die sich wie Samt anfühlen, blühen an den Rändern der Bogenbrücke. Wir betreten nun das eigentliche Hotel und werden vom chinesischen Chefkoch in Empfang genommen. Eine festlich gedeckte Tafel steht in der einen Ecke des kleinen Saales. Weiße Servietten sind in den Gläsern zusammengefasst und vor jedem Platz liegen Blumen. In der Mitte der Tafel steht ein herrlicher Blumenstrauß, um den kleine bunte Reisschalen aufgestellt sind. Zunächst werden wir auf die andere Seite geführt, wo wir vor einem Teetisch Platz nehmen. Der Deckenventilator wird eingestellt. Eine angenehme Kühle lässt uns aufatmen. Der Hafendirektor bietet Bier an. Es erinnert an lauwarme Limonade. Noch einige andere Chinesen gesellen sich zu uns. Wir haben sehr viel Mühe, der Unterhaltung, die auf Englisch geführt wird, zu folgen. Es mag mit der chinesischen Sprache zusammenhängen, dass das Englisch für uns zum Teil nur schwer verständlich ist. Ein Kellner, weiß gekleidet und mit Mundschutz, bietet grünen Tee in Tassen an, die mit einem Deckel verschlossen sind. Der Tee ist heiß und schmeckt nach Jasminblüten. Zigaretten werden herübergereicht. Die Zigaretten werden aus der Verpackung genommen und jedem von uns in die Hand gedrückt.

Nach einer Stunde wird zum Essen gebeten. Wir nehmen an der Tafel Platz. Ich sitze zwischen dem Hafendirektor und dem Agenten. Von beiden Seiten werde ich sehr aufmerksam bedient. Zunächst gibt es ein Glas Ananaswein, dann Whisky. Jetzt kommt eine Ansprache des Hafendirektors, allerdings auf Chinesisch. Wir verstehen kein Wort und können nur einige Laute wie eh, schee, iwu, gih und un unterscheiden. Dann folgt die Übersetzung in Englisch. Das Wort Motorschiff LEIPZIG wird „Lepset“ ausgesprochen und klingt originell. Nachdem Harald ebenfalls seinen Dank ausgesprochen hat, beginnt das große Menü.

Als erstes gibt es eine Hühnerbrühe, serviert in Reisschalen und mit Porzellanlöffel. Dann kommt gekochter Seetang mit Ananas. Danach süßes Schweinefleisch und Fischbällchen. Es folgen Pekingente mit Haifischflossen, Vogeleier, Froschschenkel, gezuckerte Schnecken, Gans und Bambusspitzen, gebackene Seidenraupen, Gurken, Morcheln und Hühnerkrallen. Zum Abschluss Reis mit Krabben, heiße Ananas und Gebäck aus Fisch und Reismehl. Die Zusammenstellung ist für uns Europäer schrecklich. Es ist jedoch alles gut und pikant zubereitet. Das Menü geht auf echt chinesische Art vor sich. Nach einiger Übung beherrscht man die Handhabung der Stäbchen ganz gut. Zu bemerken ist noch, dass die einzelnen Speisen nicht vom Kellner vorgelegt, sondern von den Gastgebern selbst auf die Teller gegeben werden und das mit ausgesuchter Höflichkeit. Ich bin selten so aufmerksamen und höflichen Menschen begegnet wie hier in China.

Das Einschenken der Getränke erfolgt auch in ungewohnter Weise. Sobald man einen Schluck nimmt, wird das Glas sofort wieder aufgefüllt. Bei jeder sich bietenden Gelegenheit wird sich vom Platz erhoben, und auf die Worte „gam bee“ muss das Glas geleert werden. Allerdings ist es auf die Dauer nicht durchzuhalten. Selbst unser I. Offizier, der sonst Mengen an Getränken verkonsumiert, muss entschuldigend die Hände über sein Glas halten. Nach dem Essen haben wir Gelegenheit, das ganze Hotel kurz in Augenschein zu nehmen. Die Wände sind mit Sandelholz verziert und in den Ecken stehen Behälter, die einen süßlichen Weihrauchduft ausströmen. Ganz unvermeidlich sind für den Chinesen seine beliebten Spuckschalen, die von uns alles andere als hygienisch empfunden werden. Nach einem Dinner finden keine langen Unterhaltungen mehr statt. Der Hafendirektor überreicht mir den Strauß, der als Tafelschmuck gedient hatte und wir begeben uns zu den wartenden Autos, die uns wieder nach Whampoa bringen. Es regnet in Strömen. Der Hafendirektor fühlt sich

veranlasst, mir einen Regenmantel zur Verfügung zu stellen. Ich werde nur mit „Madam of the Master“ angesprochen, was auch auf den Einladungskarten zu lesen ist. Am Hafentor angelangt, verabschieden wir uns herzlich und sprechen eine Einladung auf das Schiff aus.

Montag, den 10.08.1959:

Wir gehen an Land, um Fotos zu machen. Überall sehen wir die herrlichen Bananenstauden. Es gibt so viel zu betrachten. Ananasfelder, Lehmhütten und Mandarinenbäume. Im Dorf selbst sind wir wieder Sensation und werden als „Langnasen“ bezeichnet.

Fast jede Familie hat acht bis zehn Kinder. Der Staat versucht schon Aufklärungsvorträge zu halten, um dem Geburtenzuwachs Einhalt zu gebieten. Auf den Straßen sitzen Schuster und Schneider, die fleißig bei der Arbeit sind. Frauen arbeiten in den Reisfeldern, auf dem Rücken im Tragetuch ein kleines Kind. Sie beugen sich bei der Arbeit auf und nieder und der kleine Kinderkopf schwankt immer hin und her. Man staunt über die sonderbaren Gewohnheiten. Das Kind müsste nach unserem Ermessen einen krummen Rücken bekommen, wenn es sich jeden Tag in einer solchen Lage befindet. Doch nichts von alledem, es ist ein anderer Menschenschlag und in jedem Falle sehr naturverbunden.

Dienstag, den 11.08.1959:

Der Hafenmeister hat für die ganze Besatzung eine Autobusfahrt ermöglicht, damit wir Gelegenheit haben, alle Sehenswürdigkeiten von Kanton in uns aufzunehmen. Früh sieben Uhr geht die Reise los. Abfahrt vor dem Seemannsclub. Wir sind alle pünktlich zur Stelle. Der Koch hat Verpflegung eingepackt. Es wird in großen Behältern Brot, Wurst und Limonade zum Bus getragen. Die Hitze ist wieder enorm. Ich benutze auf der langen Fahrt meinen Fächer. Unser erster Aufenthalt findet in dem reizvollen Kantonpark statt. Wir betreten durch ein weites verziertes Tor die gepflegten Anlagen. Über entzückend geschwungene Bogenbrücken führt der Weg zu kleinen Teehäuschen, die malerisch bunt die Landschaft beleben.



Es ist China, so wie ich es mir vorgestellt habe und wie ich es sehen wollte. Palmen wechseln ab mit Mandarinenbäumchen und saftig grünen Rasenflächen mit roten Samtblumen. Geschwungene Steinbänke lehnen an breiten Pfeilern, hinter denen sich kleine flache Teiche aus-

dehnen. Das Wasser schillert olivgrün und die Teichränder sind mit Schilf bedeckt. Über allem spannt sich ein wolkenlos blauer Himmel und die Luft flimmert vor Hitze.

Nach einem ausgedehnten Spaziergang geht es zurück zum Bus. Langsam fahren wir durch holprige schmale Gassen. Vor einem düsteren Gebäude wird erneut haltgemacht. Wir betreten einen Tempel. In der Mitte erhebt sich ein Altar, auf dem ein riesengroßer Buddha hockt. Weihrauchstäbchen glimmen in vielen Schalen und ein aufdringlicher süßer Geruch



Zeichnung: Christa Leistner

schlägt uns entgegen. Halbverwelkte Blumen stehen im Kreis herum. Man muss sich erst an die Dunkelheit in diesem Gewölbe gewöhnen. Eine Buddhagestalt steht neben der anderen, manche sehen gutmütig oder gleichgültig aus. Manche wieder erschreckend und wie vom Wahnsinn gezeichnet. Ältere Frauen knien vor den Götzen und sind in ein tiefes Gebet versunken. Es ist eine Welt, in die wir uns als moderne und aufgeklärte Menschen nicht versetzen können. Die meisten Chinesen liegen vor einer entsetzlichen Buddhafigur auf der Erde. Soviel ich aus den Erklärungen des Dolmetschers entnehmen kann, handelt es sich um den Gott der Unverträglichkeit und des Zorns. Er hat vier Arme und sein Gesicht ist abscheulich anzusehen.

In einem kleineren Tempel sehen wir das Götzenbild, vor dem die Eheschließungen stattfinden. Über seinem Haupt schwebt ein ausgefranster Lampenschirm. Dann erscheint ein alter Chinese in einem langen weißen Kittel, der uns zum Eingang der Pagode führt. Ein anstrengender Aufstieg beginnt. Es sind einige Hundert Stufen zu bewältigen.

Aber oben angekommen, bereuen wir es nicht. Der Ausblick über das Land ist einfach prachtvoll. Direkt unter uns befindet sich der Götzentempel, daneben ein Haus mit einem blau-gold gemalten Drachen auf dem Dach. Im Hintergrund dann die Stadt, die von hohen Bergen eingerahmt ist. Dann beginnt wieder der Abstieg und wir bemerken, wie hungrig wir sind. Es wird ein Hotel aufgesucht. Der Dolmetscher übernimmt es, für uns einen Nebenraum zu erhalten, wo in Ruhe der mitgebrachte Proviant verzehrt werden kann. Nach einigen Limonaden fühlen wir uns wieder frisch und munter genug, um einen Stadtbummel zu unternehmen.

Wir gehen in kleinen Gruppen, denn jeder will die Stunde, die wir dazu Zeit haben, nach eigenem Ermessen nutzen. Unser Weg führt uns zuerst in ein Kaufhaus. Im Nu sind wir von Menschenmengen umlagert. Es ist einfach nicht möglich, etwas anzusehen. Wir versuchen, das nächste Stockwerk zu erreichen. Wieder drängen die Massen hinterher. Mein Petticoat veranlasst Verschiedene, sich auf den Fußboden zu legen, um mir unter das Kleid zu sehen. Auch eine volle Büste erregt ein ungeahntes Aufsehen, da die chinesischen Frauen bemüht sind, sich mit Tüchern alles flach zu binden. Andere Länder, andere Sitten. Das Kaufhaus verlassen wir, weil ein Weitergehen zwecklos ist, und laufen die nächste Straße ein Stück entlang. Auch da begegnen uns nur neugierige Blicke. Der Versuch zu fotografieren missglückt laufend. Die Chinesen stehen im Handumdrehen vor dem Fotoapparat und starren direkt in das Objektiv. Einen Fotoapparat zu besitzen, ist für Chinesen Luxus und sündhaft teuer. Nach vielen erfolglosen Versuchen glückt es uns doch noch mit Raffinesse, einige Aufnahmen zu erhaschen. Dann begeben wir uns zurück zum Bus. Es ist inzwischen finster geworden. Die Heimfahrt verläuft schweigend. Alle sind abgespannt und müde.

Mittwoch, den 12.08.1959:

Heute findet die Einladung an Bord statt. Wir wollen ein deutsches Essen servieren und haben die Speisenfolge festgelegt. Wir hoffen, dass sich unsere chinesischen Gäste wohlfühlen. Es gibt Kartoffelsalat mit Rührei, Fischsalat, belegte Brötchen und Hühnerbrühe. Als Nachtisch Melonen, Ananas und Apfelsinen. Bier, Likör und Fruchtsaft stehen ebenfalls bereit. Später folgten Tee und Gebäck. Wir sind überrascht, mit welchem gutem Appetit unsere Gäste sich bedienen. Sie halten auch hier ihre bekannte Form ein und legen uns die einzelnen Speisen in bunter Reihenfolge auf die Teller. Es ist ein recht netter und geselliger Abend. Harald verteilt zum Abschluss noch einige kleine Geschenke. Eine Zigarettendose mit dem Rostocker Stadtwappen, einen Holzteller mit Inschrift sowie Medaillen aus Meißner Porzellan, auf denen das Völkerschlachtdenkmal abgebildet ist. Die Freude über diese Dinge ist aufrichtig. Wir trennen uns als gute Freunde.

Donnerstag, den 13.08.1959:

Wir verlassen am Morgen wieder die Pier und unser Schiff geht ein Stück außerhalb auf Reede. Whampoa hat nur eine kleine Hafenanlage, sodass ein Teil des Stückgutes außerhalb geladen werden muss.

Der Hafenmeister stattet uns einen Besuch ab, um für den Abend eine Einladung auszusprechen. Er überreicht mir eine Einladungskarte, auf der man wieder „Madam of the Master“ lesen kann. Diesmal werden wir mit der Staatsbarkasse abgeholt. Es ist ein großes Motorboot mit acht Mann Besatzung. Wir setzen vom Schiff aus mit dem Samba zur Barkasse über und es geht in flotter Fahrt dem Ufer entgegen. Im Seemannsclub erwartet uns eine festlich gedeckte Tafel. Die Speisenfolge ist wieder echt chinesisch. Hühnerbrühe mit Bambus, süßer Gänsebraten, gebackene Hühnerkrallen, Wollhandkrabben, Reis mit Speck und kleinen Schnecken, geröstete Rattenschwänze mit Paprika. Auch die berühmten faulen Eier fehlen nicht. Es kostet mich eine riesige Überwindung, diese Dinge hinunterzuwürgen. Am ekelergregendsten sind die schwarzen Eier, die man mit zähem Gummi vergleichen kann. Auch die Rattenschwänze und Wollhandkrabben erwecken bei uns starken Widerwillen. Aber als Gast muss man Opfer bringen, um die Freundschaft nicht zu verletzen. Nach dem Essen findet in feierlicher Weise eine Verteilung von Geschenken statt. Für das Schiff werden ein großes Seidenbild gespendet und eine Vase mit chinesischer Malerei. Ich erhalte einen Fächer aus Sandelholz und zwei Blumensträuße. Meine Freude ist aufrichtig. Der Dolmetscher übersetzt meine englischen Dankesworte auf Chinesisch und alle klatschen erfreut in die Hände.

Dann folgt ein Kinobesuch. Wir verstehen von dem Film kein Wort. Nur aufgrund der Bilder können wir uns einige Dinge zusammenreimen. Nach der Vorstellung geht es wieder mit der Staatsbarkasse zurück zu unserem Schiff.

Freitag, den 14.08.1959:

Heute 50 Grad im Schatten. An Land zu gehen, ist erst gegen Abend möglich. Wir unternehmen einen Spaziergang durch die Reisfelder, in denen fleißig gearbeitet wird. Ein kleiner Junge reitet auf einem Wasserbüffel an uns vorbei. Am Rand eines morastigen Wassergrabens stehen Kinder mit Angelruten und versuchen Wollhandkrabben zu fangen. Wir bleiben stehen, um dieses Treiben zu beobachten. Überall krabbeln die kleinen ekligen Tiere mit ihren langen gebogenen Spinnenbeinen umher. Mich schüttelt es, wenn ich daran denke, so etwas gegessen zu haben. Wir gehen weiter an Ananasfeldern vorbei und betrachten Bananenstauden, an denen die Früchte in langen Trauben hängen. Auf Umwegen gelangen wir in das Dorf zurück. Die kleinen Hütten muten an wie roh gezimmerte Bretterverschläge. Das Leben spielt sich zum größten Teil auf der Straße ab. Der Schlafraum wird mit

Ziegen und Hühnern geteilt. Die Einkaufsstellen sind sehr schmutzig. Auf allen Waren sitzen Mücken und Käfer herum. Ein großer Teil der Kinder ist mit Ausschlag behaftet. Vor allem mit Schwielen und Beulen am Kopf. Nach chinesischer Heilmethode werden diese Krankheiten mit Nadelstichen in die Haut behandelt. Es bilden sich dann handtellergroße blaue Stellen, die lange Zeit anhalten. Wir statten dem Seemannsclub noch einen kurzen Besuch ab und begeben uns zurück an Bord.

Sonnabend, den 15.08.1959:

Wir besichtigen eine Maschinenfabrik in Kanton. Der Direktor nimmt uns vor dem Fabrikator in Empfang. In einem großen Raum werden wir gebeten, Platz zu nehmen. Es werden Zigaretten und Tee gereicht. Dann stellt der Direktor seine Mitarbeiter vor und es folgen einige Ansprachen auf Chinesisch. Der Dolmetscher übersetzt alles ins Englische. Wir erfahren etwas über die sozialen Zustände in China. Seit zwei Jahren gibt es für die alten Leute Rente. Allerdings so wenig, dass sie nicht davon leben können. Man erklärt uns, dass in den vergangenen Jahren schon sehr viel geschafft worden ist. Wir müssen die ganze Geschichte von dem Aufstieg der Fabrik über uns ergehen lassen.

Es werden hier landwirtschaftliche Maschinen hergestellt, die auch nach Vietnam geliefert werden. Nach zwei Stunden besichtigen wir die Fabrikhallen. Man kann es mit Gebäuden gar nicht vergleichen. Es sind nur ein paar Pfeiler zu sehen, die ein Wellblechdach stützen. Die Arbeiter sitzen auf der Erde im Schmutz und Schlamm. Diese Arbeitsweise ist für uns einfach unvorstellbar. Wir sehen einige Verarbeitungsmaschinen, die deutschen Fabrikates sind. Die Chinesen zeigen uns stolz nach diesen deutschen Mustern nachgebaute Maschinen, die sie ohne eine Lizenz, allen internationalen Gepflogenheiten zuwider, kopiert haben. Am Nachmittag besuchen wir die Kanton-Oper. Der Theatersaal ist reich mit Sandelholz verziert. Den süßlichen Geruch finde ich unangenehm aufdringlich. Wir nehmen in einer der ersten Reihen Platz. Die Bühne liegt kahl vor uns. Kulissen gibt es hier nicht. Zwei Stühle stehen in der Bühnenmitte, das ist alles. Dann ertönt ein Gong und die Vorstellung beginnt. Drei Gestalten mit Masken vor dem Gesicht betreten das Podium. Sie singen ein paar Worte, die laufend mit dröhnendem Paukenschlag begleitet werden. Dann verschwinden die Schauspieler wieder, um das Spiel mit anderen Masken zu wiederholen. In dieser Art geht es stundenlang.

Mit dem Bus fahren wir zum Freibad. Es liegt in einer Talsenke



Christa Leistner – Chinesische Märchenerzählerin

und ist sehr modern angelegt. Zwischen Palmen sitzen Märchenerzähler, um die sich das ganze Volk versammelt hat. Alte chinesische Sagen werden an Hand von Bildern erklärt. Ich finde es wirklich romantisch. Eine ganze Zeit bleibe ich hier stehen. Die anderen haben sich inzwischen in einem Pavillon niedergelassen und sehen dem munteren Treiben im Badebassin zu. Nach einer Stunde bringt uns der Bus zur Stadt zurück. Wir haben noch etwas Zeit bis zur Weiterfahrt nach Whampoa und streifen die Straßen entlang. Vor einer Garküche bleiben wir stehen. Hier kann man beim Zubereiten der Speisen zusehen. Tausenderlei Gerüche strömen uns entgegen. Am Boden stehen Körbe mit lebenden Hühnern und Ratten. Die Ratten werden lebend in siedendes Wasser geworfen und dann in festverschlossenen Töpfen in ein paar Minuten gar gekocht. In einer Nebenstraße sehen wir einen Mann, der Zeichen mit einem Stock in den Sand malt. Viele Leute sind um ihn versammelt und bemühen sich, alles genau nachzuzeichnen. Es handelt sich hier um einen Lehrer, der Unterricht erteilt. In China besteht keine Schulpflicht, was zur Folge hat, dass 50 Prozent der Menschen Analphabeten sind. Wer nun schreiben und lesen kann, versucht sein Wissen denen zu vermitteln, die Wert darauf legen, Schriftzeichen zu erlernen.

Sehr originell ist auch die Massengymnastik, die sich täglich dreimal auf den Straßen abspielt. Durch einen Lautsprecher werden gymnastische Übungen angesagt. Dann stellen die Männer und Frauen ihre Körbe und Krüge ab und beginnen, diese Übungen gewissenhaft auszuführen. Wir haben uns jetzt schon an diesen Anblick gewöhnt.

Wieder auf dem Schiff angelangt, werden wir von der Mannschaft zu einem Bordfest eingeladen, welches auf dem Achterdeck stattfindet. Alles ist geschmückt mit Netzen, Rettungsringen und bunten Glühlampen. Bowle steht in Eimern bereit. Es herrscht eine ausgelassene Stimmung. Zu fortgeschrittener Stunde gelangen Gedichte zum Vortrag. Es werden Seemannslieder gesungen bis spät in die Nacht. Dann verschwindet einer nach dem anderen, um seinen Rausch auszuschlafen.

Sonntag, den 16.08.1959:

Wir haben heute noch Gelegenheit, unsere Post zu erledigen. Morgen geht die Reise weiter nach Haiphong. An Bord ist reger Betrieb. Die letzte Ladung wird genommen.

Montag, den 17.08.1959:

Unsere chinesischen Freunde haben sich liebevoll von uns verabschiedet mit der Versicherung, uns das nächste Mal wieder einzuladen. Gegen 11 Uhr verlassen wir Whampoa. Langsam geht es den Perfluss entlang. Ich betrachte noch einmal die Landschaft. Mit einem freundlichen Winken zu den Tungtsches sende ich China meine Grüße zu.



Der Lebensweg von Bootsmann Volker Fiedler

1942 geboren, erlernte Volker als Jugendlicher den Beruf eines Zimmermanns. 1961 wurde er als Decksmann bei der Deutschen Seereederei Rostock eingestellt. Sein Einsatz erfolgte auf den Typ IV-Schiffen MS BERLIN und MS SCHWERIN. Ab Januar 1962 fuhr Volker Fiedler als Matrose auf MS GERA. Wir lernten uns 1965 auf MS DRESDEN kennen, wo er als Kabelgattmatrose gemustert war. Seine zuverlässige Arbeit und sein Umgang mit den anderen Matrosen ließen erkennen, dass er gute Anlagen zum Bootsmann hatte. Am 27. November 1965 wurde er dann zum Bootsmann umgemustert. Auf der folgenden fünfmonatigen Indienreise bewies er sein ganzes Können. Der Kapitän wie auch der I. Offizier waren sehr zufrieden. Volker Fiedler ist ständig in der großen Fahrt im Einsatzbereich Asien/Amerika tätig gewesen. Er war mit wenigen Ausnahmen auf Typ IV, Typ X, Typ XD und Typ Meridian im Einsatz. Er fuhr auf WILHELM FLORIN, ERNST SCHNELLER, BERNBURG, SCHWARZBURG, BOIZENBURG, QUEDLINBURG, COTTBUS und LEIPZIG (2). Besonders gern ist er mit den Kapitänen Levermann, Fick und Seidler zur See gefahren.



Sein großes Vorbild war der legendäre Bootsmann Charly Wolters, den er 1961 durch Vermittlung seines Verwandten Kurt Grundmann, genannt der Blaue, auf MS FREUND-SCHAFT kennen gelernt hatte. Ein Bild vom berühmten Charly hat er stolz in seinem Fotoalbum verwewigt.

Viele Veränderungen an Bord und im Berufsbild eines Bootsmanns hat Volker Fiedler in dieser Dienststellung und in seiner 28-jährigen Fahrzeit mitmachen müssen.

So waren die Bildung der Komplexbrigade und die Unterstellung unter einen LTO nicht ganz nach seiner Fassung. Der Chief war für den reibungslosen Maschinenbetrieb und die Konservierung des Schiffes im Decksbereich verantwortlich. Das „biss“ sich einige Male, wenn im Hafen Reparaturen am Hauptmotor anlagen und gleichzeitig die Außenhaut entrostet und gemalt werden sollte. Die Technik im Decksbereich hatte sich mit der Indienststellung der Typ XD-Schiffe wesentlich verbessert. Nicht nur die Lukenab-

deckung an Oberdeck und im Zwischendeck wurde hydraulisch betätigt, sondern auch das Ladegeschirr war jetzt mit Hangerwinden und einem durchschwenkbaren Schwergutbaum einfacher zu handhaben.

Das Aushängeschild eines jeden Bootsmanns war der optische Eindruck seines Schiffes. Deshalb wurde nach Möglichkeit ständig entrostet, konserviert und gemalt. Leider war die Qualität der Farben mangelhaft, sodass auf jeder Reise das komplette Schiff einmal gemalt werden musste. Dies bedeutete auch für Volker Fiedler Druck zu machen, um entsprechende Arbeitsergebnisse zu erzielen, damit man mit einem sauberen und gepflegten Schiff im Heimathafen ankam. So hatte er sich schnell den Spitznamen „Schinderhannes“ eingehandelt.



Decksgang MS LEIPZIG – Reise Oktober 1983 bis Februar 1984

Bootsmann Fiedler kannte seine Leute sehr gut und setzte sie entsprechend ihrer Ausbildung und Erfahrung ein. Ein Mann, der Angst hat, gehörte zum Beispiel nicht auf eine Stelage. Insgesamt war er mit seinen Leuten aber sehr zufrieden, hatten sie doch eine gute seemännische Ausbildung und eine gesunde Einstellung. Immer auf Arbeitsschiffen eingesetzt, musste man ran, es gab kein Faulenzen. „Stinker“ mussten am Reiseende gehen. In den Anfangsjahren war die Abgeltung freier Tage oft nicht möglich, da nicht genügend Personal zur Verfügung stand. Später fuhr man mit Stamm- und Ablöserbesatzungen.



Volker Fiedler ist verheiratet und hat zwei erwachsene Söhne. Seine Ehefrau konnte ihn auf einigen Seereisen begleiten.

1993 kam mit der Umstellung auf das deutsche Zweitregister auch das Ende für viele Besatzungsmitglieder von DSR-Schiffen. Auch Volker Fiedler wurde entlassen und musste sich eine Arbeit an Land suchen. Bis 2003 arbeitete er in einer Abbruchfirma in Gnoien.

Eigentlich wollte er sein ganzes Arbeitsleben als Bootsmann auf Schiffen der DSR verbringen, aber daraus sollte leider nichts werden. Als Nautischer Inspektor seines letzten Schiffes MS COTTBUS musste ich miterleben, wie er entlassen wurde. Leider konnte auch ich daran nichts ändern.

(Text von Kapitän Rolf Permien)

Arbeitsaufgaben eines Bootsmannes während einer Indienreise

Der Bootsmann war der erste Mann an Deck, der engste Mitarbeiter des I. Offiziers, später des Leitenden Technischen Offiziers. Mit seinen Unterstellten (Matrosen, Decksleuten und Lehrlingen) war er für den reibungslosen Dienst an Deck zuständig. Das betraf alle Decksbereiche. Dazu gehörten das Ladegeschirr, die Ladeluken, das Tauwerk, die Gangways und natürlich der gesamte optische Eindruck des Schiffes. Eine wichtige Rolle spielte dabei die Ladungssicherung, besonders bei Decksladung.

Während einer Indienreise in den 60er Jahren wurde nach Verlassen der Kontinenthäfen das Ladegeschirr komplett überholt. Die Blöcke mussten demontiert, gereinigt, geschmiert und wieder zusammengebaut werden. Die Drähte von den Hangern und den Runnern (Lastseile) wurden auf Haltbarkeit kontrolliert und gelabsalbt. Geien, Geienständer und Preventer waren zu prüfen und teilweise zu erneuern. Bei einem Schiff vom Typ IV mit 14 Ladebäumen, zwei Kränen und einem Schwergutbaum war das eine sehr umfangreiche Arbeit. Diese musste bis zum ersten Löschhafen, meist Akaba, beendet sein. Dort benötigte man fast alle Ladebäume zum Löschen und Laden von Gütern.

Vorher war für die Suez-Kanal-Passage der einwandfreie Verschlusszustand an Deck herzustellen, damit unsere ägyptischen Festmacher nicht zu viele Souvenirs mitnehmen konnten.

In den jeweiligen Häfen musste das Schiff sicher vertäut werden. Der Bootsmann befand sich zumeist auf der achteren Manöverstation und fuhr die Winden. Anschließend war er für das sichere Ausbringen der Gangway zuständig. Dann wurden die Ladeluken geöffnet und das Ladegeschirr in Absprache mit dem Vormann in die richtige Position gebracht. Wenn Teilbereiche oder ganze Luken leer waren, mussten sie gereinigt und für die Aufnahme der neuen Ladung hergerichtet werden. Nebenbei begannen von der Pier oder von einer Stel­lage aus das Entrosten, Konservieren und Malen der Außenhaut. Bei all diesen Arbeiten war der Bootsmann stark gefordert. Er war in der Luke, er war an Deck und auch an der Pier. Seine Arbeitsvorbereitung und Arbeitsorganisation war letztlich Grundstein für den ordnungsgemäßen Ablauf.

Nach dem Lade- oder Löschen ergaben sich dann ein bis zwei Stunden Zeit, um das Schiff seeklar zu machen. Die Ladebäume mussten abgetoppt werden und waren in ihren Halterungen zu sichern. Bei kurzen Überfahrten und ruhigem Wetter konnte man die Ladebäume auch im aufgetoppten Zustand fahren. In diesem Fall erfolgte die Sicherung mit dem Preventer und dem Runner. Die Ladeluken wurden zugefahren, abgesetzt und verkeilt. Oftmals musste noch Ladung gelascht werden, damit sie bei Seegang nicht verrutschen konnte. Wenn dann nach „Klar vorn und achtern“ die letzten Leinen eingeholt und die Gangway gesichert waren, konnte der Bootsmann erst einmal tief Luft holen. Nach einer abschließenden Kontrolle im Decksbereich bestätigte er den seeklaren Zustand des Schiffes. So war der Ablauf in allen Häfen, egal, ob wir zwei oder 20 Tage Liegezeit hatten.

Die Ausreise endete meist in Kalkutta oder Chittagong. Besondere Anforderungen wurden an den Bootsmann und die Decksgang gestellt, wenn das Schiff in Calcutta auf dem Hoogly (einem Mündungsarm des Ganges) mit Ketten festmachen musste. Das war notwendig, damit sich das Schiff bei der auflaufenden Flutwelle nicht von der Pier riss. Dazu schälkelte man einen Vier-Tonnen-Anker ab und gab ihn mit vier Kettenlängen in eine Schute. Diese verholte dann nach achtern. Das eine Ende wurde an eine Festmachertonne geschäkelt, das andere Ende von der achteren Manöverstation eingehievt und auf zwei Pollern belegt. Vorn wurde nun die restliche Kette mit einer Festmachertonne verbunden und über das

Ankerspill steif gehievt. Das Trennen der Kettenlängen gestaltete sich oft problematisch, da die Kenterschäkel total zugerostet waren. Dann kam ein Schweißbrenner zum Einsatz. Das Festmachen musste bis zum Einsetzen der Flutwelle beendet sein.

Auf Heimreise bestand die Ladung vielfach aus Ölkuchen (Groundnut Extraction). Die Laderäume sollten dabei sauber und trocken sein. Das war besonders während der Regenzeit nicht so ganz einfach, aber dem Bootsmann fiel immer etwas ein, um rechtzeitig ladeklar melden zu können. In den Ladehäfen bekam die Außenhaut einen kompletten Anstrich. Dazu mussten die restlichen Rostflecke konserviert werden. Erst nach dem Waschen der Außenhaut mit Frischwasser und anschließender Trocknungszeit begann das Farberollen mit „Grau“. Auf den glatten Seiten kam die Gang relativ schnell voran. Die Flächen am Bug und am Heck dauerten immer etwas länger. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Malen des Schiffsnamens, des Heimathafens, der Ahmings und des Wappens gewidmet. Hier war der Bootsmann dann voll in seinem Element.

Hohe Anforderungen an den Bootsmann ergaben sich auch dann, wenn das Schwergutgeschirr klar zu machen war. Auf den Typ IV-Schiffen mussten dazu die Wanten versetzt, die vier Ladebäume vom Windenhaus 2 in die oberen Halterungen genommen und die Runner aller vier Bäume abgetrommelt werden. Weiterhin wurden die Schwerguthanger und der Schwergutrunner in die vorher angebrachten Blöcke eingeschoren. Hier waren Wissen und Erfahrung des Bootsmannes gefragt, damit alles problemlos funktionierte. Auf Heimreise begann die Konservierung des Decks und der Aufbauten. Dabei richtete sich das Entrosten und Malen nach der jeweiligen Wetterlage. Oftmals gelang es uns, bis Gibraltar alles in Farbe zu bringen.

Unsere Löschhäfen lagen meist in England, wie Avonmouth, London und Hull. Die Löschmethoden waren jedoch sehr unterschiedlich. Die Säcke mit Ölkuchen wurden mit dem Bordgeschirr an Deck auf eine Waage gesetzt und von dort mit dem Landkran in Waggons verladen. Das hört sich relativ einfach an, war aber bei den damals vorherrschenden Verhältnissen sehr kompliziert gewesen. Ein Ladebaum stand über der Luke und der andere



Volker Fiedler beim Schwergutfahren

über der Waage. Unser Runner war ausgekuppelt und auf der Bremse festgesetzt. An beiden Ladehaken war ein Holzblock angebracht und mit Sisaltauwerk versehen. Beide Winden ließ man voll durchlaufen. Die beiden Sisalläufer wurden über die Spillköpfe gehievt oder gefiert. Diese umständliche Arbeitsweise war uns unverständlich, aber die Gewerkschaft hatte das so durchgesetzt, um entsprechend viele Leute zu beschäftigen.

Noch einmal war der Bootsmann gefragt, als das Schiff in Hull abgebäumt werden musste. Die Landkräne hatten nicht die Auslage, um die auf Seeseite liegenden Schuten mit Ladung zu versorgen. Es wurde ein zehn Meter langer Baum besorgt und auf Landseite mit seiner Stirnseite in Höhe Lademarke fixiert. Eine Talje wurde am Ende des Baumes und an einem Poller der Kaikante befestigt. Mit losen Festmacherleinen begann man die Talje zu hieven, bis das Schiff etwa sechs bis sieben Meter von der Pier abkam. Nun passten die Schuten dazwischen und das Löschen konnte beginnen. Das dauerte natürlich seine Zeit bis alles in Position war.

Neben seinen umfangreichen Arbeiten an Deck verantwortete der Bootsmann noch weitere wichtige Pflichten. Er war der Vorstand für die Mannschaftsmesse und hatte dort für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Er organisierte bei der Mannschaft das Reinigen der Betriebsgänge, Waschräume und Toiletten. Auch die Übernahme der Ausrüstung und des Reiseproviants war Sache des Bootsmannes. Selbst für die Weihnachtsbäume war er zuständig. Weil diese zu Weihnachten dann meist alle Nadeln abgeworfen hatten, mussten die Bäumchen grün gespritzt und mit den Nadeln neu bestreut werden. Aus einiger Entfernung war der Unterschied zum Naturwuchs dann nicht mehr sichtbar.

Eine wichtige Aufgabe des Bootsmannes war außerdem die Bestellung der Ausrüstung für die nachfolgende Reise. Ein guter Bootsmann merkte sich seine Bestände und brauchte bei seiner Bestellung nur nach dem Katalog der Schiffsversorgung vorgehen. Zum Ende der Reise mussten für alle Besatzungsmitglieder Einschätzungen geschrieben werden. Auch da war der Bootsmann die beste Stütze des I. Offiziers.

Die Ausbildung der Matrosenlehrlinge und die Abnahme der Prüfung wären ohne ihn nicht denkbar gewesen. Von einem guten Bootsmann konnten die Lehrlinge eine ganze Menge an Fertigkeiten lernen. Besonders hervorheben möchte ich die ständige Arbeitsbereitschaft des Bootsmannes. Bei allen dringenden Angelegenheiten wurde er gerufen und musste eine schnelle und praktikable Lösung finden.

Ich habe einige Aufgaben und Verantwortlichkeiten zusammengetragen und aufgezeigt, welch wichtiges Glied der Bootsmann im Schiffsbetrieb darstellte. Seine spezifischen Kenntnisse der Decks-technik, seine hohe Einsatzbereitschaft und sein Führungsstil gegenüber der Decksgang waren eine der Grundlagen für den reibungslosen Schiffsbetrieb. Meine Hochachtung für alle, die langjährig diesen Beruf ausgeübt haben.



Beim Labsalben

Zeichnung: G. Vontra

Die Massengutfrachter vom Typ IX im Einsatz unter Flagge der DSR

Mit der Indienststellung des MS LÜBBENAU am 30. Dezember 1961 begann für den VEB Deutsche Seereederei Rostock die eigentliche Massengutfahrt als Teil der Spezialschiffahrt und weiterer Zweig der konzipierten Universalreederei. Bis dahin wurde Massengut nur als Basisladung mit den vorhandenen 63 Tramp- und Linienschiffen der Reederei befördert. Im Laufe der nächsten zwei Jahre folgten entsprechend des Auftrages MS MANSFELD, MS SENFTENBERG, MS TRATTENDORF und MS ESPENHAIN. Am 21. Juli 1963 übergab die Warnowwerft Warnemünde mit MS VOCKERODE das letzte Schiff vom Typ IX. Damit war das Sextett der ersten Massengutfrachter der DDR-Handelsflotte komplett.

Dieser Schiffstyp war die erste Eigenentwicklung der Werft. Die Leistungen der Projekt- und Konstruktionsabteilung gipfelten in der Erfindung einer neuartigen Lukenabdeckung durch die Werftingenieure Wenzel und Bauer. Diese mechanische Rolllukenabdeckung erhielt 1959 das internationale Patent.

Obwohl alle sechs Schiffe zu einer Serie gehörten, waren sie zumindest äußerlich nicht gleich. Die ersten drei Frachter hatten sechs Aufbaudecks und boten von der Kommandobrücke einen grandiosen Weitblick. Der Spitzname „Hochhaus“ ließ nicht lange auf sich warten. Der optische Eindruck, wurde durch das fehlende Ladegeschirr noch bestärkt. Die letzten drei Neubauten hatten ein Deck weniger, künftig ein gutes Unterscheidungsmerkmal. Von den sieben Laderäumen, in kombinierter Längsspanten- und Querspantenbauweise gefertigt, waren drei lang und vier kurz. Bei der reinen Erzfahrt wurden nur die Kurzen beladen. So genannte Flügeltanks an den Schiffsseiten verhinderten bei Seegang das Übergehen der Ladung.

Robust in der Bauweise, registriert in der höchsten Klasse der DSRK mit A1 (Eis) Erz, mussten sie aufgrund der hohen Ansprüche in den sehr unterschiedlichen Fahrtgebieten über lange Jahre Funktionstüchtigkeit beweisen. Auch als Bulkcarrier bezeichnet, waren die Schiffe den wichtigsten Gruppen von Schüttgutladungen und ihren Umschlagsbedingungen in Relationen mit umfangreichen und regelmäßigen Güterströmen bestens angepasst.

Rohstoffe brauchte das Land und das möglichst zum überwiegenden Teil durch eigene Tonnage importiert. So kamen auch mit diesen 11 200-tdw-Schiffen in den 60er Jahren vorwiegend Apatit aus Murmansk, Steinkohle aus Leningrad, Erz aus Brasilien und Skandinavien, Eisenerzkonzentrat aus sowjetischen Schwarzmeerhäfen, Phosphat aus Marokko, Rohzucker aus Kuba und Weizen aus Kanada nach Rostock. Dabei lief das MS ESPENHAIN im August 1964 als erstes DDR-Handelsschiff einen kanadischen Hafen an.

Um die lange Einsatzzeit der Typ-IX-Schiffe richtig zu werten, sei an dieser Stelle vermerkt, dass die DSR von 1964 bis 1986 noch 23 Bulkcarrier und drei kombinierte Erz/Öl-Schiffe in Dienst stellte. Außer den zwei Mini-Bulkcarriern COSWIG und ARTERN mit 2959 tdw, lagen alle über der Tonnage von Typ IX, wobei die GOTHIA und APOLDA mit 43 442 tdw die Größten waren.

Zwischenzeitlich, vom 1. Januar 1970 bis 31. Dezember 1973, gehörten die Bulkcarrier neben den Tankern, Erz/Ölschiffen und Kühlschiffen zum VEB Deutfracht, Internationale Befrachtung und Reederei Rostock und trugen in der Flagge und am Schornstein auf blau-rot-blauem Grund einen stilisierten Greif. Ab 1. Januar 1974 standen alle Schiffe wieder in der Flottenliste des nun fusionierten VEB Deutfracht/Seereederei Rostock.

Ende der 60er Jahre begann auch die Fahrt für Dritte. Hauptkunden waren die CSSR und später auch Ungarn und Polen, für die Apatit aus Murmansk, Eisenerz aus Spanien und

Portugal sowie Phosphat aus Tunesien über Rostock, Hamburg, Szczecin und Gdansk verschifft wurde. Die Fahrten nach Kanada endeten 1976, die nach Kuba 1981. Neue Beschäftigung brachte der Import von Kohle aus Riga, Roheisen aus Ventspils, Metall aus Klaipeda, Phosphat und Eisenerz aus südeuropäischen Ländern und Westafrika. Damit verbunden ging sehr oft Kali über Wismar in den Export. Bis Mai 1987 stand noch Murmansk in den Transportaufträgen. Danach folgten hauptsächlich Anläufe in den Häfen Riga, Ventspils, Szczecin, Gdansk, El Ferrol, Casablanca und Sfax.

Im Laufe der Einsatzzeit sahen die Laderäume auch Koks, Kies, Natursteine, Kartoffeln, Metallhalbzeuge, Fahrzeuge und vieles andere. Hauptladegut war jedoch immer das Apatit-Konzentrat, das „Weiße Gold des Nordens“, Rohstoff für die chemische und pharmazeutische Industrie, aus den Bergbaukombinaten „Apatity“ und „Kirowsk“ auf der Halbinsel Kola. Die Verladung erfolgte zu 80 Prozent über Eisenbahnwaggons. Erst im April 1984 ging in Murmansk eine neuartige, staubärmere Schüttgutanlage in Betrieb. MS SENFTENBERG hatte bis 1983 allein 132 Anläufe in Murmansk. Eine Reise Rostock – Murmansk – Rostock betrug 3400 Seemeilen und dauerte ohne längere Wartezeit auf Reede gewöhnlich 16 Tage. Pro Jahr waren 16 Reisen keine Seltenheit. Die Sommerfahrt bereitete kaum Probleme, aber dafür zerrten die Winterreisen bei Eis an den Nerven. In der nördlichen Hälfte gab es anhaltende Dunkelheit bei vorherrschend starken Weststürmen. Schaukelwetter mit Abdrift und das in relativer Landnähe. Die Gefahr des Auflaufens bestand nicht nur einmal. Doch auf See war man dem feinen, hartnäckigen, weißen Apatitstaub entronnen, der beim Be- und Entladen Mensch und Schiff für lange Zeit in dichte Wolken hüllte und zusätzliche Konservierungsarbeiten verlangte.

Der Umschlag im Rostocker Überseehafen erfolgte überwiegend in bereitgestellte Waggons. Ein Löschattest des MS TRATTENDORF vom 25. November 1969 soll den damaligen zeitlichen Ablauf belegen. *Ankunft im Hafen:* 18. November 1969 um 15.30 Uhr. *Fracht:* 10 628 t Apatitkonzentrat. *Löschbeginn:* 19. November 1969 um 07.30 Uhr. *Löschende:* 25. November 1969 um 01.00 Uhr. Die Schüttgutanlage begann im Bereich des Liegeplatzes 21 am 1. August 1960 mit dem Umschlag. Als erstes Schiff wurde MS LÜBBENAU mit Apatitkonzentrat aus Murmansk gelöscht. Die Hauptempfänger aller importierten Erze waren das Eisenhütten-Kombinat-Ost in Eisenhüttenstadt und die Maxhütte in Unterwellenborn. In vielen Fällen folgten für ein Schiff nach ein bis zwei Murmansk-Reisen wieder Zwischeneinsätze nach Kuba bei völlig anderen nautischen und klimatischen Bedingungen. Brasilienfahrten blieben die Ausnahme. Die Zahl der Kurzreisen von einer Woche bestimmte jedoch die Häufigkeit in den Segellisten. Komplizierte Eisverhältnisse im Fahrtgebiet der sowjetischen Ostseehäfen brachte manche Besatzung in Bedrängnis. Jede Route hatte eben ihre Vor- und Nachteile. Die durchschnittlichen jährlichen Transportleistungen eines Typ-IX-Schiffes betrugen bei rund 47 000 Seemeilen bis zu 170 000 Tonnen. Es ist kaum zu zählen, wieviel mal in den Jahren der nördliche Polarkreis gequert wurde.

In den ersten Jahren nach Indienstellung waren 36 Besatzungsmitglieder an Bord. Sie setzten sich zusammen aus: Kapitän, Erster Offizier, II. Nautischer Offizier, III. Nautischer Offizier, Funkoffizier, Leitender Technischer Offizier, I. Technischer Offizier, II. Technischer Offizier, III. Technischer Offizier, Technischer Offizier für E-Anlagen, Kühlmaschinist, Bootsmann, Zimmermann, 5 Matrosen, 4 Decksmänner, Storekeeper, Elektriker, 3 Motorenwärter, 5 Motorenhelfer, Koch, Kochsmaat, Obersteward und Steward. Nach erfolgreicher Einführung von Komplexbrigaden ab September 1968 pendelte sich die Zahl auf 30 Personen ein. 1980 kam für diesen Schiffstyp das Ablösersystem. Nach der Umrüstung zum wachfreien Maschinenbetrieb im Jahre 1981 waren nur noch 25 Besatzungsmitglieder im Plan.

Sechs vielbeschäftigte Schiffe und jedes weit über 20 Jahre in Fahrt, da kann so manches passieren. Das tragischste Schicksal traf MS MANSFELD. Am 15. Februar 1986 brach auf dem Schiff ein Brand aus, der zum Ausbrennen der Aufbauten oberhalb des Hauptdecks führte. Man befand sich ohne Ladung vor der portugiesischen Küste in Höhe Lissabon. Der Brand selbst war gegen 18 Uhr verloschen. Das Schiff trieb, nach dem Abbergen der meisten Besatzungsmitglieder, bei unbesetztem Maschinenraum der Küste zu. Mehreren zu Hilfe geeilten Schiffen gelang es nicht, die MANSFELD in Schlepp zu nehmen. Am Abend des 16. Februar 1986 kam es an gleicher Küste, nahe der Ortschaft Leirosa auf etwa 40° 01'N, 08° 56'W zur Strandung, wobei das Schiff auseinanderbrach. Totalverlust! Das Tragische, er wäre zu verhindern gewesen. Fehleinschätzung der Gesamtsituation durch die Schiffsführung hieß der Spruch der Seekammer.

Bei anderen Typ-IX-Schiffen ließen sich schwere Materialschäden beseitigen und führten nur zu kurzfristigen Ausfällen. Werfen wir einen Blick in die Havarielisten.

MS SENFTENBERG befand sich am 17. Februar 1985 bei strenger Frostperiode mit einer Ladung Steinkohle aus Riga auf Heimreise. Bei starkem Wind und der Drift von 60 Zentimeter starken Eisschollen kam es zu Eispressung und schweren Beschädigungen an der Steuerbordseite. Mit Eisbrecherhilfe lief man zwecks Notreparatur den Hafen Ventspils an. Mitte April konnte das Schiff mit dem „großen Loch“ auf der heimatlichen Warnowwerft „besichtigt“ werden. Dort bekam es teilweise eine neue Außenhaut.

MS TRATTENDORF kollidierte am 31. Januar 1979 auf der Reise von Riga nach Rostock vor der Insel Ruhrun im Konvoi mit dem vorausfahrenden MS AKADEMIK KURCHATOV. Am 30. Dezember 1982 kam es zur Grundberührung im Fahrwasser des Rigaer Hafens.

MS ESPENHAIN kollidierte am 21. Februar 1971 südlich des Kattegatts mit dem DDR-Fischfangschiff LÜTTEN KLEIN vor der dänischen Küste und kam dabei auf Grund. Der zur Hilfe geeilte DDR-Eisbrecher STEPHAN JANTZEN versuchte beide Schiffe zu trennen, was jedoch misslang. Die LÜTTEN KLEIN hatte sich bis zu sieben Meter in die ESPENHAIN verkeilt. Die Trennung beider Havaristen gelang nur mit Schneidbrennern (siehe auch Kollisionsbericht in BORDGESCHICHTEN I). Während die LÜTTEN KLEIN ihre Fahrt trotz der Schäden eigenständig fortsetzte, musste die mit 12 000 Tonnen Weizen beladene ESPENHAIN durch den Eisbrecher STEPHAN JANTZEN nach Kopenhagen in eine dänische Werft verschleppt werden. Am 5. März 1979 hatte die ESPENHAIN eine Grundberührung nördlich von Rügen.

MS VOCKERODE lief am 31. März 1973 von Narvik kommend im Großen Belt auf Grund. Am 12. April 1973 freigeschleppt, kam es nach Hamburg zur Reparatur.

Seenothilfe wurde aber nicht nur in Anspruch genommen, sondern auch für andere geleistet. MS TRATTENDORF fand am 23. November 1962 vor Kap da Roca/Portugal ein vollgeschlagenes Rettungsboot des norwegischen Frachters BRO HAUGESUND. Die weitere Suche nach Vermissten blieb jedoch ergebnislos. MS VOCKERODE rettete am 28. Oktober 1973 auf der Reise nach Sfax/Tunesien vor der algerischen Küste ein unter zypritischer Flagge fahrendes Küstenmotorschiff eines griechischen Reeders aus Seenot. Das Kümo trieb mit schwerem Maschinenschaden in grober See. Der Havarist wurde in Schlepp genommen.

Regelmäßige und von den Bordkollektiven immer gut vorbereitete Wertzeiten sicherten stets die erneute Klassebestätigung dieser Schiffe. Noch Ende 1986 demonitierte man auf der TRATTENDORF die inzwischen veraltete Deckelkonstruktion und ersetzte sie durch eine neue hydraulisch betriebene Lukenabdeckung.

MS ESPENHAIN und MS TRATTENDORF erlebten noch die so genannte „Wendezeit“ und

man übertrug sie am 18. Juni 1990 auf die neue Firma: Deutsche Seereederei Rostock GmbH (unter Treuhandverwaltung). Am 3. Oktober 1990, dem Tag der Deutschen Einheit, wurde auch auf dem MS TRATTENDORF, dem letzten nun noch in Fahrt befindlichen Schiff des Typ IX, die seit dem 7. Oktober 1959 gleichzeitig als Handelsflagge dienende Staatsflagge der DDR niedergeholt und durch das schwarz-rot-goldene Banner ersetzt. Die zeitlich sehr lange Einsatzzeit dieser Massengutfrachter lässt sich sogar fast auf die Stunde belegen. Sie begann mit MS LÜBBENAU am 30. Dezember 1961 um 15 Uhr im Überseehafen Rostock und endete an gleicher Stelle mit MS TRATTENDORF am 2. November 1990 um 13 Uhr.

Schiffsliste der Massengutfrachter Typ IX

Schiffsname	I.D.	A.D.	Einsatz	Verbleib
1. LÜBBENAU	30.12.1961	19.12.1985	24 Jahre	an Transworld Metal, USA. Zum Abbruch nach Porto Alegre/Brasilien bei Estaleiros S. A. Ankunft dort 06.01.1986.
2. MANSFELD	27.03.1962	24.02.1986	24 Jahre	Totalverlust, Aufgabe des Wracks. Später an C. A. Ruas Lemos zum Abbruch an der Strandungsstelle verkauft.
3. SENFTENBERG	19.04.1962	08.12.1987	25 Jahre	als TENBERG an Careena Maritime Inc. Liberia. Zum Abbruch nach Alang/ Indien. Ankunft dort 08.02.1988.
4. TRATTENDORF	30.08.1962	02.11.1990	28 Jahre	als TRATTENDORF an die Incom Ltd. London Quick-trade Ltd. Kingstown (SV). Zum Abbruch nach Alang/ Indien. Ankunft dort 09.08.1991.
5. ESPENHAIN	14.06.1963	13.08.1990	27 Jahre	als HAIN an die General Produce & Fibres, Kingstown(SV). Zum Abbruch nach Alang/ Indien. Ankunft dort 11.10.1990.
6. VOCKERODE	21.07.1963	09.05.1986	23 Jahre	als RODE an Transworld Inc. USA, hondurianischer Eigner. Am 23.06.1986 beladen mit Schrott, ab Rotterdam zur Reise nach Porto Alegre/Brasilien. Dort Abbruch bei Estaleiros S. A.

Nachwort

Hinter uns liegen jetzt vier Bände Bordgeschichten. Was macht eigentlich den Erfolg des Buches aus? Warum wird es so gern gelesen? Ein Blick in die heutigen Bücherregale zeigt deutlich, dass vor allem „junge, unerfahrene“ Autoren mit ihrem literarischen Weg in die Vergangenheit große Erfolge bei den Lesern feiern. Das sollte uns Mut machen!

Gönnen wir uns doch einfach diese Rückblende in eine Zeit, wo über den Euro noch nicht einmal gesprochen wurde und der Basarschein noch so manche Türen und Werkstatttüren öffnete. Als man mit Scotch und HB in völlig überfüllten Zugabteilen großen Eindruck schinden konnte. An eine Zeit, bei der wir alle das Glück hatten, an dem Großversuch teilnehmen zu dürfen, außerhalb der Friedensgrenzen unsere Nachbarn, deren Wohnstätten, Sitten und Gebräuche entdecken und beurteilen zu können.

„He, Helmut – komm rein!“ – wer hat diesen Spruch noch nicht gehört?

„Hier alles billig, hier alles ganz toll, super Qualität, neunzig Prozent Rabatt, fast geschenkt!“ Damals mussten wir noch tausend Seemeilen fahren, um darauf hereinzufallen.

Genau in dieser Zeit, die mit dem Passieren der Warnemünder Mole begann und mit dem Einlaufen im Rostocker Überseehafen kein Ende fand, spielen unsere BORDGESCHICHTEN. Wir durchleben in Gedanken und in den niedergeschriebenen Berichten eine Zeit, die meist außerhalb der DDR spielte, wo das „wer bist Du“ wichtiger war als das „was hast Du“. Wir haben an Bord von Handelsschiffen der DDR viele Jahre erleben dürfen, die reich an Arbeit, Selbstbestätigung, Kameradschaft und Lebensfreude waren. Und das macht dieses Buch auch so lesenswert. Man spürt darin jene unverfälschte Freude, jenes persönliche Glück, das man in der heutigen Zeit manchmal so sehr vermisst. Alles, was wir damals in unserem Land beobachteten und miterleben mussten, war vergessen, wenn es wieder hieß: „Lotse an Bord, vorn und achtern alles los und ein.“

Freuen wir uns also schon jetzt auf die nächsten Ausgaben und sehen wir uns ermutigt, auch endlich selbst einmal einen kleinen Beitrag zu Papier zu bringen, für die große Familie der Seeleute der ehemaligen DSR und aller maritim interessierten Leser.

An dieser Stelle gilt wiederum unser Dank allen ehemaligen Kollegen und Autoren, die uns mit der Fülle an eingesandtem Material immer wieder vor die dankbare Aufgabe stellen, einen bunten Mix aus Fachbeiträgen, spaßigen Stories, Porträts, Fotos und Erlebnisberichten zu präsentieren. Langsam hat man das Gefühl, dass sich dabei so mancher „Schriftsteller“ seine Karriere verbaute, nur um ein paar Jahre zur See zu fahren. Und aus so manchem der heutigen „Schriftsteller“ wäre sicher auch besser ein singender Bootsmann oder eine hübsche Stewardess (mehr) geworden.

Unser Dank geht außerdem an die große Zahl von Freunden, die uns auf anderem Wege Hilfe leisten und so den Druck dieser Publikation ermöglichen.

Wieder nennen wir hier an erster Stelle Bodo Roggentin und Lothar Ullmann von der Firma BOST-Immobilien Flöha und Thalheim, die uns schon das vierte Jahr unterstützen, Udo Döring, Inhaber der „Erste-Hilfe-Schule Flöha“, der erstmalig einen Farbteil im Buch ermöglichte, Uwe Schwarz, Chef der Werbeagentur „made in Flöha“, der für den Einband verantwortlich zeichnet, Franz Illing für den Satz, den Buchautor Dieter Strobel für die Bereitstellung des Titelfotos, den Bildermacher „Lichtblau“ Maik Viessmann für die zahlreichen Illustrationen, unserer „Korrektorin“ Gudrun Frohmader, die uns allen rät, auch einmal das schöne Augustusbürg zu besuchen, Kurt-Werner Langer und seinen Kontakten und unseren Ehefrauen, die mehr oder weniger verständnisvoll auf so manche gemeinsame Stunde (auch weiterhin) verzichten (müssen).

Freiberg/Falkenau im Mai 2004

Das Redaktionskollegium
Wolfgang Jacob und Lothar Vogel



Die Arbeit ist getan · Abendstimmung an Bord

Foto: Carol Würker

Abbildungsnachweis

Zum Titelbild: MS MÜHLHAUSEN THOMAS-MÜNTZER-STADT im Heimathafen Rostock
Foto: Sammlung: Dietrich Strobel

Zum Rücktitel: Bilder:
r.o. MS RABENAU bei Windstärke 10 in der Biskaya
r.u. Kapitän Schlegel bei Seegang an der Reling
l.o. Der Storekeeper bei Sturm an Deck
l.u. MS FLÄMING – Voll Voraus –

Foto: R. Heusinger, C. Swientek, H. Schnabel, R. Lachs

Grafik: Faxkarte des englischen Wetterdienstes Bracknell
(siehe auch www.wetterzentrale.de)

Innentitel: „Alles Dinge, die der Seemann nicht missen wollte“
Foto: Jürgen Gerlach

Zum Inhalt: Foto: R. Permien, H. Schady, P. Erbstößer, H. Elfert, V. Gagalon, F. Seibicke, E. Heller, U. Eismann, W. Hafkus, H. Albrecht, K. Hübner, B. Münzner, I. Cizek, K. Enderling, K. Gebauer, L. Vogel, P. Schlabinger, P. Volk, A. Weber, H. Winkler, C. Würker
Sammlung: K. Michaelis, D. Hildebrandt, H.-J. Marnau, U. Sievert, P. Gneuß, J. Schütt, W. Quinger, Familie Baer, V. Fiedler, Familie Schickedanz, U. Schmidt, H. Leistner, W. Jacob, K.-W. Langer
Archiv: DSR-Seeleute e.V., W. Jacob

Urheberrechte für Zeichnungen, Grafiken, Malereien, Schiffsrisse, Illustrationen und Faksimile:
Schiffstypenkatalog, M. Viessmann „Lichtblau“, H. Albrecht, R. Lachs, Chr. Leistner, G. Vontra, S. Baer und Redaktion

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Diese Publikation ist bereits der vierte Band einer jährlich erscheinenden Buchreihe über das Leben an Bord von Fracht- und Passagierschiffen der ehemaligen Deutschen Seereederei Rostock.

Im Mittelpunkt steht dabei das Schiff mit seiner Besatzung sowie deren Beziehungen zu den verantwortlichen Landbereichen. Vorliegende Geschichten der Fahrensleute, sowie Beiträge von Fachkollegen der Reederei und Schifffahrtshistorikern sind Zeitdokumente und erinnern an einstige weltweite Frachtreisen, Flottenstrukturen, Arbeitsbedingungen, Betriebsabläufe und Bordgemeinschaften.

Ob auf See, im Hafen oder bei Landausflügen - viele ernste, heitere oder auch besinnliche Episoden kommen dabei zur Sprache.

Auswertungen von Archivunterlagen ergeben ebenfalls Einblicke in die vielseitige und langjährige Geschichte der einst größten Universalreederei Europas und seiner Handelsflotte.



Umschlaglayout

maße in Tiefen

Mit freundlicher Unterstützung durch:

Bodo Roggentin
Lothar Litzmann

BOST
Immobilien