

**Aus Tagebüchern
ehemaliger
DSR-Seeleute**

**BORDGESCHICHTEN
IX**

BORDGESCHICHTEN IX

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg

2010



Oben Frau, unten Tau - Lecksicherungskisten als Sonnenbank

(Foto: Friedrich Seibicke)

Buchreihe **BORDGESCHICHTEN** des DSR-Seeleute e.V. Freiberg.

Mit Unterstützung der Deutschen Seereederei GmbH. Ausgabe Nr. 9/2010, limitierte Auflage von 1500 Exemplaren.

Impressum

Herausgeber:	DSR-Seeleute e.V. Freiberg Postfach 1244; 09582 Freiberg Tel.-Nr. 03726/712292 DSR-Seeleute-Homepage http://www.seeleute.de Bankverbindung: Volksbank Chemnitz BLZ: 870 962 14 Konto-Nr. 321 013 724
Redaktion:	Lothar Vogel, Falkenau u. Friedrich Seibicke, Altenburg (verantwortliche Redakteure) Kurt-Werner Langer, Güstrow, Heike Metz, Dresden und Ingo Bochert, Chemnitz e-mail: bordgeschichten@seeleute.de
Umschlagentwurf:	Lothar Vogel
Gesamtgestaltung und Druck:	druckspecht, offsetdruck & service GmbH, Chemnitz/Dresden
Preis:	13,50 Euro, bei Versand 14,95 Euro gegen Vorkasse (Preis inklusive DVD „Fahrensleute von heute“, historischer Werbefilm der DSR sowie Bonus: „Hör-Geschichte“ aus BG III und Impressionen von den Seeleutetreffen)
Redaktionsschluss:	31. Dezember 2009

© 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

Seemann und Poet dazu: Liebe Leserinnen und Leser der BORDGESCHICHTEN, als ich gebeten wurde, das Vorwort für diesen Band zu schreiben, habe ich spontan zugesagt. Für mich als Schauspieler, der sich in seinem Leben mehr mit dem geschriebenen Wort, als mit harter und schwerer körperlicher Arbeit beschäftigen musste, ist es bei der Lektüre der BORDGESCHICHTEN geradezu beeindruckend, mit wieviel Sensibilität, Gefühl und kräftigem Humor Seeleute ihre Geschichten erzählen.

Ist es doch für mich wieder ein Beweis dafür, dass die Kunst als Ausgleich für die tägliche Arbeit ihre Daseinsberechtigung nicht verloren hat. Das gibt Hoffnung. In einer Zeit, in der die Menschen immer mehr glauben, nur noch sich selbst verpflichtet sein zu müssen, bleibt eine unserer wichtigsten menschlichen Tugenden auf der Strecke – die Solidarität.

Eine Charaktereigenschaft, die gerade bei Seeleuten schon immer überlebenswichtig war. Ob damals auf Windjammern oder heute auf Containerschiffen, Ehrlichkeit und Verlässlichkeit gehören zu ihren Grundtugenden. Angesichts allgegenwärtiger Affären und Skandale kann man nur hoffen, dass die Gesellschaft sich solcher alten seemännischen Traditionen erinnert.

Apropos Traditionen: Sie sind aus der Geschichte der Seefahrt nicht wegzudenken. Dazu gehört natürlich auch, ein Tagebuch zu schreiben. Ich finde es toll, dass dieser schöne Brauch mit den BORDGESCHICHTEN weitergeführt wird. Ist es doch ein Ausdruck dafür, wie schön und wichtig die Pflege alter Traditionen ist.

Ich wünsche allen, die dem Inhalt dieser, man kann schon sagen, kleinen Kostbarkeiten der Seefahrt, viel Zeit und Liebe opfern, die Herausgabe noch weiterer schöner BORDGESCHICHTEN.

Euer „Seemann ehrenhalber“

Bernd Storch

Berlin, im Juli 2009

Auskunftersuchen

Nach einer Information des Chefstewards der HALLE (1) unter Führung von Kapitän Stock soll sich am Rande des Staatsbesuches von Walter Ulbricht beim ägyptischen Präsidenten Gamal Abdel Nasser mit MS VÖLKERFREUNDSCHAFT 1965 Folgendes zugetragen haben: Bevor die VÖLKERFREUNDSCHAFT zu ihrer historischen Mission ins Land der Pharaonen aufbrach, lag sie für diverse Umbauarbeiten zusammen mit der HALLE am Ausrüstungskai der Warnowwerft. Während dieser Zeit wurde die Mieze der HALLE durch ihren männlichen Gegenpart auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT hinter einem Poller der Kaianlage offensichtlich mit Vorsatz geschwängert.

Dieser verhätschelte Liebling der Besatzung des MS HALLE, der, obwohl weiblichen Geschlechts, von anmutiger Figur und anschmiegsamem Wesen, seltsamerweise den Kosenamen „Bootsmann“ trug, musste sich im späteren Reiseverlauf offenbaren, als er für die Crew völlig überraschend Nachkommen zur Welt brachte. Daraufhin wurde auf telegrafischem Wege und unter Protest die Forderung nach der Zahlung von Alimenten an die VÖLKERFREUNDSCHAFT gerichtet. Ein Telegramm kam zurück: „Leider kann dem Wunsch nach Alimentenzahlung nicht entsprochen werden. Der Beklagte hat sich in Jugoslawien unerlaubt vom Schiff entfernt. Der von uns allen hochverehrte rotbraune Kater hat damit unsere Republik ungesetzlich verlassen.“

Die kleinen Kätzchen wurden entsprechend der damals geltenden Rechtsordnung von verschiedenen Besatzungsmitgliedern zwangsadoptiert.

Wer kann über deren Verbleib und den Vorgang an sich sachdienliche Hinweise geben?



Inhaltsverzeichnis

Heinz-Jürgen Marnau	Jung, tüchtig und sexy – Frauen in der DSR.....	6
Redaktion	Frauen an Bord	9
Uta Vogelsänger	Der Anfang meiner Seefahrt	10
Ingrid Reiter	Auch an Land mit der Seefahrt eng verbunden	17
Brigitte Macholdt	Ich war Miese	19
Heike Metz	One Night in Bangkok.....	27
Frank Wohlleben	Ein Blick in die Pantry	28
Gerd Bodner	Mayday, mayday – Motorvessel MANSFELD	29
Elke Schuldtt	Seefahrt im Katastrophenwinter 1978/79	38
Bernd Storch	Talent und Bacardi	41
Detlef Dietze	Von Fliechenschnäppern und Riesen-Pappilios.....	42
Dr. Boris Kudevita	Der Geburtstag.....	46
Gerd Pollakowski	Der Zeitungsschmuggel	49
Ulrich Kirmse	Nur einmal in die VOLL VORAUS!	49
Hans Krüger	Der Aal-Kauf	50
Friedrich Seibicke	Die Schiffspresse	51
Lothar Deppner	Von den Waffen der Frauen/ Die Schiffshändler-Story.....	61
Helga Hentsch	Mit der Eisenbahnfähre GREIFSWALD in die „Wende“	63
Ina Kleist	Wie mir „Seebeine“ wuchsen	67
Günther Werner	Die Sache mit den Eimern	71
Redaktion	Bilderserie „Frauen an Bord“	72
Ursula Meier	Rettungsbootsmann	79
Jürgen Prescher	Auf nach Südamerika.....	83
Antje Balzer	Meine kurze Fahrzeit auf MS NAUMBURG.....	90
Hubert Wazlawik	Hund süß-sauer.....	93
Walter Jangel	Die Vorausabteilung.....	94
Norbert Schmidt	BIER oder KUSS?	95
Stephan Bohnsack	Papagei beißt Funker	96
Ursula und Steffen Thieme	Ehestiftung zur See.....	97
Stefan Bräuner	Ein „Hobby“ mit Folgen	100
Johanna Domagala	Der Beginn einer langen Freundschaft.....	101
Michael Spiewok	Ein missglücktes Liebesabenteuer.....	103
Reinhard Lachs	Die Seekrankheit.....	104
Michael Rümmler	Michas erste und einzige Ausbildungsreise	106
	mit der FICHTE in die Karibik	
Frank Thiele	Weißt du, wo die Sterne stehen	113
Joachim Müller	Nichts als die Wahrheit	113
Wolfgang Wendrich	Das „Salzpüree“.....	114
Wolfgang Beer	Meine erste Seereise	116
Andreas Basedow	Vom Zappelphilipp.....	120
Jochen Müller	Werftablösung in Illyschewsk	121
John Paetke	Aufenthalt in London.....	124
Kurt-Werner Langer	Die Bowle	126
Peter Hubbe	174 Meter über dem Meer	127
Berndt Gückel	Die Zöllner ihrer Majestät.....	132
Rainer Müller	Mein verflixtes siebentes Jahr auf MT BÖHLEN.....	135
Ulrich Heimann	Von den Klippen, Seemann zu werden und zu bleiben	138
Ralf Krumbiegel	Storekeeper bei der DSR.....	147
Ingo Bochert	50. Jahrestag der Indienststellung des MS KARL-MARX-STADT (1).....	152

Jung, tüchtig und sexy – Frauen in der DSR-Flotte und in der Verwaltung

Ein alter Zopf

Wie in vielen anderen Berufen war auch die Tätigkeit auf Fischerei- und Handelsschiffen lange Zeit eine typische Männerdomäne. Das war sicherlich auch durch die historische Arbeitsteilung bedingt und außerdem durch die aufzubringende notwendige körperliche Kraft zum Setzen und Einholen des Fanggeschirrs oder dem Bedienen der Ruder und Segel. Die Ablösung der Segel- durch die Dampfschiffahrt minderte manche Strapazen an Deck. In den Kohlebunkern und Kessel- und Maschinenräumen war der Dienst der Maschinengang infolge von Staub, Hitze und Lärm nur durch männliche Trimmer, Heizer, Assis und Technische Wachoffiziere zu bewältigen. Erst der Einzug der Dieselmotoren in den Schiffsbetrieb brachte auch auf diesem Gebiet einschneidende Verbesserungen.

Nicht unerwähnt muss auch bleiben, dass im Dienste einer maximalen Ladungsbeförderung die Konstrukteure gezwungen wurden, die Unterkunfts- und Sanitärräume für die damals noch zahlenmäßig sehr großen Besatzungen möglichst klein und leider auch dürrig ausgestattet zu halten. In die mit mehreren Seeleuten belegten Kammern und die Gemeinschaftsräume konnten keine weiblichen Seeleute aufgenommen werden.

Nicht nur der legendäre Bootsmann *Charly* Wolters polterte auf dem von der DSR 1954 in Dienst gestellten Dampfschiff WISMAR des öfteren, dass „Frauenröcke an Bord nichts Gutes, ja, Unglück bringen“ würden! Eine Redensart, die in der Seefahrt sehr verbreitet war. Für viele damals jüngere Seeleute nicht leicht verständlich, war doch besonders in den großen Häfen wie Hamburg, Rotterdam und Antwerpen zu beobachten, dass besonders auf Binnenschiffen viele Frauen das harte Leben mit dem Ehemann und den an Bord aufwachsenden Kindern teilten. Auch der Großvater des Autors, seine Oma, sein Vater und dessen Geschwister wuchsen auf einem Binnenschiff auf, das vorwiegend auf der Weichsel umherschipperte.

Auch auf kleineren Küstenschiffen war es nicht unüblich, dass die Ehefrau des Schiffsführers nicht nur für das leibliche Wohl der Besatzung sorgte, sondern beispielsweise auch beim Festmachen, Lukenöffnen und -abdecken sowie beim Rudergehen normale seemännische Tätigkeiten verrichtete.

Das Anmustern von jüngeren, noch dazu ledigen Frauen ohne direkte feste Bindung zu einem anderen männlichen Besatzungsmitglied wurde anfangs auch in der 1952 gegründeten Deutschen Seereederei Rostock besonders von einigen konservativen Kapitänen mit großer Skepsis gesehen.

Frauen in der Verwaltung

Infolge des II. Weltkrieges war es fast selbstverständlich, dass Frauen in beinahe allen Berufszweigen ihren Mann standen. So gehörten zu den ersten Einstellungen für die DSR auch weibliche Mitarbeiter als Sekretärinnen und Mitarbeiterinnen im Lohnbüro. Ähnlich wie für den Einsatz an Bord, für den zuerst befahrene Fachleute gesucht und besonders in den Werften und der maritimen Zulieferindustrie gefunden wurden, stellten die Verantwortlichen neben den etwas gestandeneren Mitarbeiterinnen viele neue und daher auch sehr junge weibliche Bewerber ein. Nach dem bekannten Motto „Wie man in den Wald hineinruft, so schallt es heraus“ waren sie bei den vorgetragenen Anliegen der Seeleute freundlich, hilfsbereit und offen für manche seefahrtstypischen Besonderheiten (Abzug der auf Reise gekauften Artikel von der Heuer, Überweisung des so genannten „Ziehscheines“ an die Angehörigen, Abrechnung der Fahrtkosten, Versorgung mit Arbeitsschuttmitteln und Uniformen und Ähnlichem).



Auszahlung der Heuer in der Mannschaftsmesse des DS ROSTOCK, 1957
v.l. Martin Stricker, „Atze“ Marnau und Horst Haschke

Da die Restheuer noch lange Jahre in bar ausgezahlt wurde, war es für die Besatzungen der damaligen DSR-Flotte selbstverständlich, dass auch bei Schietwetter die zuständigen Mitarbeiterinnen des Lohnbüros bei Einlaufen des Schiffes in einen DDR-Hafen so lange wartend an der Gangway standen, bis endlich das Schiff einklariert war. Auch dieser heute bereits in Vergessenheit geratene Sachverhalt sollte an dieser Stelle lobend erwähnt werden. (Erst 1965 wurde über Spargirokonten bei der Reichsbahnsparkasse Greifswald die unbare Heuer- und Gehaltszahlung bei der DSR eingeführt. - die Red.)

Unkenntnis oder Geschichtsfälschung?

In mehreren Publikationen, die sich mit der betrieblichen Entwicklung der ehemaligen DDR-Handelsflotte befassen, wird davon berichtet, dass Frau Lydia Migule als erstes weibliches Besatzungsmitglied im Jahre 1961 auf dem MS HALBERSTADT anmusterte. Das ist nicht richtig. Bereits auf der ersten Mittelmeerreise des Dampfschiffes WISMAR befand sich eine Köchin an Bord. Der Autor, der zur damaligen Zeit zuerst als Trimmer, dann als Maschinen-Assistent gemustert war, kann sich noch sehr gut an die sehr schmackhaften Eintöpfe erinnern. Im Gedächtnis geblieben ist auch, dass Frau B. während der Rückreise ebenso wie der damalige so genannte „Gehilfe des Kapitäns“ (später Polit-offizier), durch den sehr resoluten Kapitän Adolf Zinn wegen eines Tachtelmechtels degradiert, von der Arbeit entbunden und nach Reiseende von Bord verwiesen wurden.



Lydia Migule MS HALBERTSTADT, 1961

Immer mehr Frauen an Bord

Unbestritten ist die Tatsache, dass mit dem stürmischen Anwachsen der DSR-Flotte in den 1960er Jahren der Arbeitskräftebedarf enorm anstieg. Es gelang, den Bedarf für die Bereiche Deck und Maschine durch eingehende Bewerbungen einigermaßen zu decken. Zunehmend schwieriger wurde es, bereits zum Kellner oder Koch qualifizierte Männer für den Bordeinsatz im Wirtschaftsbereich zu gewinnen. Zu diesem Zeitpunkt nahmen auch junge Frauen an Bord ihren Dienst auf, die aber oft bereits mit anderen Besatzungsangehörigen verheiratet waren. Zum Beispiel waren auf der FRITZ REUTER (1) im Jahre 1962 die Ehefrau des II. Nautischen Offiziers als Stewardess, auf der STRALSUND (2) 1963 die Gattin des Funkoffiziers als Purser (Verwalter) gemustert.

In zunehmendem Umfang wurden dann aber auch jüngere und daher ledige, oft sehr attraktiv aussehende Frauen an Bord eingesetzt. Menschlich verständlich war es, dass sich oft nach einiger Zeit feste Bindungen mit einem Besatzungsangehörigen ergaben, die letztlich zu einer Hochzeit, in einigen Fällen auch wegen des sich anmeldenden Nachwuchses zum baldigen Absteigen führten.

Neues Denken war auch erforderlich für die Besetzung der ersten Passagierschiffe, des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT (Indienststellung 03. Januar 1960) und des GTS FRITZ HECKERT (ID 15. April 1961), natürlich auch später der ARKONA (ID 28. August 1986). Auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT waren zum Beispiel rund 80 der insgesamt 220 Besatzungsangehörigen weiblichen Geschlechts. Ohne Musterung von Frauen für die Versorgung und Betreuung der Besatzung sowie der Passagiere hätten diese Schiffe nie ihre Aufgaben erfüllen können. Nur relativ kurze Zeit waren einige an der Seefahrtsschule Wustrow zum Seefunkoffizier ausgebildeten weiblichen Besatzungsangehörigen in Funktion tätig. Der auch betrieblich respektierte Kinderwunsch konnte mit den Erfordernissen der Seefahrt nicht in Einklang gebracht werden.

Eine persönliche Bilanz

Der Einsatz von weiblichen Seeleuten an Bord von DSR-Schiffen hatte sowohl positive als auch manchmal negative Aspekte. In Einzelfällen gab es Eifersüchteleien der „Herren der Schöpfung“ untereinander um die Gunst der Angebeteten. Manche mit einem leitenden Schiffsoffizier verheiratete oder liierte Seefrau versuchte sich in unzulässiger Weise in Dienstangelegenheiten einzumischen. Das beeinträchtigte in erheblichem Maße das sonst meist gute Bordklima und wurde daher nach anfänglichen Versuchen seitens der Inspektionen unterbunden.

Überwiegend führten die Anwesenheit und das meist resolute und freundliche Auftreten von bereits einer gemusterten Stewardess dazu, dass Hein Seemann in der Freizeit, hier besonders zum Einnehmen der Mahlzeiten, etwas gepflegter als sonst in der Monkey-Messe üblich erschien. Allein durch ihre Anwesenheit dämpften die hübschen, meist akkurat gekleideten weiblichen Seeleute den bekanntlich etwas rauen und barschen seemännischen Umgangston. Ihre aufgewendete Mühe beim Herrichten der Messen zu besonderen Anlässen gab den Feierlichkeiten an Bord einen gewissen familiären Touch. Lagen sie zum Bräunen, falls es das Wetter erlaubte, auf offener See leicht oder völlig entblößt auf dem Sonnendeck, ließen sich männliche Sehnsüchte zum baldigen Landgang oder zur Heimkehr zu Freundin, Verlobter oder Ehefrau nur schwer unterdrücken. Rückblickend muss festgestellt werden: Ohne die engagierte Arbeit von Frauen in der DSR-Verwaltung, an Bord der Flotte, in den reederei-eigenen Bildungs-, Kultur- und Sozialeinrichtungen wäre die rasante Entwicklung zu einer weltweit agierenden und in internationalen Geschäftskreisen geachteten universalen Reederei unter den damaligen politischen, personellen und materiellen Bedingungen nicht möglich gewesen.

Frauen an Bord

Wie Heinz-Jürgen Marnau begründet, entbehrt der Mythos um die erste Frau an Bord eines DSR-Schiffes im Jahre 1961, von der Einheitspartei befördert, jeder Grundlage. Gleichwohl ist dieser Zeitpunkt, zu dem die Anwesenheit von Frauen an Bord höchstparteilich abgesegnet wurde, der Beginn des generellen Einzugs des weiblichen Geschlechts in die Musterrollen. In einer Vorlage an die Betriebsleitung der DSR vom 13. Oktober 1960 wurden alle bisher geltend gemachten Vorbehalte gegen eine Kaderpolitik der geschlechtlichen Gleichstellung gekippt. Frauen sollten fortan in allen Fahrtbereichen als Verwaltungsoffiziere, Köche, Kochsmaaten (Bäcker), Stewardessen und Stewardhelfer eingesetzt werden können. Ebenso war beabsichtigt, Frauen als Lehrkräfte auf den Lehrschiffen zuzulassen. Lediglich im Wirtschaftsbereich blieb der Arbeitsplatz des Kochsmaates „Fleischer“ auf Grund der starken körperlichen Belastungen Männern vorbehalten.

Trotzdem war dieser mutige Schritt wohl doch nicht jedem Kader so recht geheuer, denn geplant war vorerst nur Frauen einzustellen, deren Männer bereits als Besatzungsmitglieder auf den Schiffen fuhren. Würden sich die Erfahrungen mit dieser Konstellation günstig entwickeln, wollte man von dieser kaderpolitischen Einschränkung abrücken und auch lediges weibliches Personal einstellen.

Selbstverständlich gab es, auch aus Platzgründen, zur Unterkunft der Ehefrau in der Kammer ihres Mannes keine Alternative. Rückblickend oft eine Zumutung, damals jedoch ein Hort der Glückseligkeit, nicht nur weil alle jung und verliebt waren. Günstige Voraussetzungen boten dafür anfangs die Typ IV-Schiffe ohne mannschaftliche Massenquartiere und mit gesondertem Damen-WC und Bad, um allen hygienischen Anforderungen gerecht zu werden und allen moralischen Anfechtungen zu begegnen.

Für die Frauen in der Flotte lagen die gleichen Uniformen wie für die Männer bereit, lediglich die Hose wurde durch einen Rock ersetzt. Man kam der weiblichen Eitelkeit sogar soweit entgegen, ihnen Damenmaßkonfektion zuzugestehen, deren Anfertigung bei dem kleinen Kreis von Mitarbeiterinnen finanziell zu vertreten war.

Es galt von Anfang an der Grundsatz „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ gemäß den tariflichen Bestimmungen, ebenso wie für Verpflegungsgeld und Devisen.

Damals versprach man sich, durch den Einsatz von Frauen an Bord der Schiffe das gesamte Bordleben günstig zu beeinflussen. Diese Weitsicht hat sich auf den meisten Schiffen in all den Jahren zweifellos bestätigt.

Nachdem man sich soweit durchgerungen hatte, startete die Einstellung von Seefahrerinnen im Januar 1961. Und damit begann die Erfolgsgeschichte von Frauen auf hoher See. Ihre Zahl stieg bald darauf rasant an. Waren es 1961, im ersten Jahr also, nur 17 Frauen, stieg ihre Zahl bis 1970 auf 601. Die Anzahl der weiblichen Beschäftigten erreichte im Jahre 1978 mit 1021 Frauen ihren Zenit. Damit bestand über viele Jahre hinweg rund ein Zehntel des fahrenden Personals der Flotte aus Frauen.

Jahr	Verwaltung	Flotte	Frauen, ges.	DSR-Belegschaft gesamt
1952	3	0	3	35
1959	86	0	86	1284
1969	825	607	1432	8844
1979	1702	1016	2718	12835
1989	2021	852	2873	13279

Im Laufe der Jahre kamen „Partei und Regierung“ zu der Überzeugung, dass die Herausforderungen, denen sich die Handelsflotte der Republik stellen musste, nur noch bei Einbeziehung der Frauen in den Arbeitsprozess an Bord zu bewältigen wären. Gleichzeitig erfreuten sich diese höchster Wertschätzung und Anerkennung, durch ihre Arbeit, durch ihre gepflegten Umgangsformen, ihr adrettes Aussehen, ihr freundliches Lächeln. Und mancher Seemann kann sicherlich noch mehr Girlanden winden.

Lediglich an ihrer politischen Qualifikation haperte es zuweilen, denn es blieb meistens nicht viel Zeit, sie ideologisch auf Vordermann zu bringen. 1980 besaßen 33 Prozent der Frauen lediglich eine Betriebszugehörigkeit von einem Jahr und 45 Prozent von ein bis zwei Jahren. Das bedeutet, dass nur rund 20 Prozent der Frauen länger als zwei Jahre zur See fuhren. Somit ist ihre Seefahrtszeit oft die Zeit der verpassten Gelegenheiten, sie als Kandidatinnen für die eng geschlossenen Reihen der Partei zu gewinnen.

Die oft kurze Betriebszugehörigkeit der Frauen lag fast immer in ihrer weiblichen Natur begründet. Meistens zogen sie den Seemann zusammen mit dem am Horn von Afrika gezeugten Nachwuchs gleich noch mit von Bord. Fast alle fassten nach diesem kurzen Intermezzo auf den Weltmeeren gemeinsam mit ihren Partnern wieder Fuß an Land und ebenso wie der Seemann möchte wohl keine von ihnen diese Jahre in ihrer Biografie missen.

Utta Vogelsänger

Der Anfang meiner Seefahrt

Der Traum von fernen, unbekannten Ländern spukte schon immer in meinem Kopf herum, doch leider bekam ich von der DSR einen Dämpfer. Meine Bewerbung als Stewardess wurde abgelehnt. In einem Briefumschlag kamen meine Unterlagen zurück. Die Enttäuschung war groß.

Allerdings hatten sich meine persönlichen und privaten Lebensumstände inzwischen total verändert. Meine Eltern, beide Inhaber eines Hotels in Leipzig, wurden wegen angeblicher „Wirtschaftsvergehen“ inhaftiert und die beiden Hotels geschlossen. Im Zuge des Neubaus der Trasse Gerberstraße und des damaligen Hotels „Merkur“ wurde ein Hotel abgerissen und das andere unter Zwangsverwaltung der HO gestellt. Nebenbei wohnte ich in dem Abbruchhaus allein weiter.

Als meine Eltern nach neun und elf Monaten aus der Untersuchungshaft ohne Gerichtsverhandlung und ohne Urteil entlassen wurden, standen sie vor dem Nichts. In dieser schweren Zeit hätte ich meine Eltern sowieso nicht allein gelassen.

Nach einem halben Jahr bekam meine Mutter ein Hotel zurück. Es hatte sich für mich auf einmal sehr viel verändert. Und ich mich auch.

Der Spott meiner Arbeitskollegen, von wegen „Fräulein Stewardess“ war nicht zu überhören. Aus diesem Grund habe ich beim FDGB-Bundesvorstand und der Reederei angefragt, ob überhaupt noch die Möglichkeit einer Einstellung bestünde. Nach vier Wochen bekam ich Einstellungsunterlagen zugeschickt. Eigentlich hatte ich schon andere Pläne (Meisterschule, Hotelfachschule) und mich nur aus Trotz beworben.



Der Brandschutzoffizier mit neu eingestellten Stewardessen beim Einweisungslehrgang (Utta Beyer als 6. stehend v.l.)

Es ging also los – nach Kühlungsborn zur „Ausbildung“. Ich merkte schnell, dass wir nur billige Saisonarbeitskräfte für den FDGB waren, in deren Ferienheimen unsere „praktische Ausbildung“ erfolgte.

Nun stand ich da, rothaarig mit vielen Sommersprossen, an den maßgeblichen Stellen viel zu mager, und musste meine Riesenkoffer in die vierte Etage in eine Bodenkammer schleppen. So begann der erste Schritt in mein neues Leben. Mit nackten Füßen mussten wir den Holzboden spänen. Ich hatte bisher keine Ahnung, dass es so etwas gab.

Als der Sommer verging und ich nur Schiffe gesehen hatte, die weit am Horizont vorbei fuhren, wurde es mir zu bunt. Unseren Befähigungsnachweis zum Rettungsboots- und Feuerlöschmann mussten wir im Trockenen machen. Bei einem Stundenlohn von 1,12 Mark und 14 Stunden am Tag waren wir sehr willkommen, um die Urlauber zu betreuen.

Mit der Aussage, es würde auf den Schiffen kein Personal fehlen, gaben wir uns nicht mehr zufrieden. So beschloss ich nach Warnemünde zu fahren, um dort persönlich nachzufragen. Als ich am Passagierkai ankam und das riesengroße Schiff sah, wurde es mir ganz eigenartig zu Mute. Umso größer wurde mein Wunsch, auf diesem Schiff zu arbeiten.

Die VÖLKERFREUNDSCHAFT wurde gerade zum Auslaufen klar gemacht. Nach Rücksprache mit dem Chefsteward erfuhr ich, dass das Schiff unterbesetzt auslaufen muss. Vorher hatte ich mich erkundigt, ob es noch einen anderen Ausgang gibt, wo man das Schiff noch verlassen kann.

Nach einem klärenden Gespräch mit dem Vertreter des FDGB ging es dann schnell. Erst sollte ich auf die FRITZ HECKERT, aber das war nicht mein Ziel. Ich wollte auf die VÖLKERFREUNDSCHAFT.

So konnte ich noch drei Tage zu Hause verbringen und dann mit dem Nachtzug im Liegewagen nach Rostock fahren. In meinem Abteil fuhr eine ältere Dame mit, die das obere Bett gebucht hatte. Nach einigen netten Worten war ich bereit, ihr mein unteres Bett zu überlassen

und erfuhr im Gespräch, sie fahre nach Warnemünde, um dort eine Schwarzmeerreise auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT zu unternehmen. Diese Dame konnte die ganze Nacht über ihre diversen Schiffsreisen erzählen. Dabei habe sie sogar zwei Schiffsuntergänge überlebt. Angeblich sei dies ein Grund für den Kapitän gewesen, diese Dame bei gefährlichen oder sagen wir schwierigen Passagen auf die Brücke zu rufen.



Mein erster Tag: Ich wartete an der Gangway und hatte genug Zeit, um die im Kasten ausgehängte Sicherheitsrolle zu studieren. Da entdeckte ich einen mir bekannten Namen: K. M., angeheuert als Koch! Das konnte eigentlich nur eine zufällige Namensgleichheit sein. Ich hatte einen Koch gleichen Namens während meiner Lehrzeit kennen gelernt, damals im GST-Lager. Wir gingen mit Gewehren zur Wache, als Munition hatten wir Streichhölzer geladen. Man hatte mir gerade den Blinddarm entfernt und ich brauchte keine großen Wanderungen mitzumachen, ebenso wie dieser Koch. Er hatte wohl als Kind Schläge auf den Kopf bekommen und litt seitdem an epileptischen Anfällen. Gemeinsam mit einem schwangeren Lehrling sollte ich auf ihn aufpassen. Ich konnte mir nun gar nicht vorstellen, dass er durch die strenge Seetauglichkeitsuntersuchung gekommen war und an Bord arbeitet. Ich hatte mir extra einen Zahn überkronen lassen, damit mein Gebiss in Ordnung war, ebenso bemühte ich mich sehr, nicht sächsisch zu sprechen. Man hatte uns nebenher zum Feuerlöschlehrgang eingebläut – wir sind die Auserwählten, die im Ausland unsere Republik repräsentieren sollen. Nun ging es los. Zuerst der Bezug der Kabine: Keine weißen Handschuhe zum Repräsentieren, sondern es begrüßten mich mit großen Bürsten auf dem Boden liegende Stewardessen, die mit Abzugsmittel den Fußboden scheuerten. Im Chefstewardbüro schrie ein etwas langhaariger Mann (der sich in Uniform und Mütze später als mein Chef vorstellte): „Weitermachen – Tische abzurufen!“ Ich kam mir vor wie auf einer Galeere. Als dann noch die große Bohnermaschine zum Einsatz kam, die ich kaum halten konnte und die mit mir durch das Verandacafé rauschte, hatte ich die Nase erst einmal voll. Die Reise begann am Nachmittag. Ich arbeitete am ersten Tag in der Mannschaftsmesse und beim Auslaufen im Verandacafé. Die First-class-Küche wurde für den späten Abend eingerichtet und siehe da, der Koch war mein Bekannter aus dem GST-Lager. Meine Freude war groß, endlich jemanden zu sehen, den ich kannte. Nach Dienstschluss hatte ich mich noch mit dem Büfettier aus dem Verandacafé unterhalten, auch ein Sachse, auch aus Leipzig. Als ich in meine Kabine kam, war diese leer. Nach dem Duschen wollte ich schon in die Koje steigen, da hörte ich an Oberdeck achtern Musik. Nach vorsichtiger Peilung sah ich die Kaffee-

Stewardess, Matrosen und einige Männer aus der Maschine im Mondschein sitzen. Es wurde gesungen und getrunken. Schnell zog ich mir eine lange Hose und Pullover an, schnappte mir ein Kissen und setzte mich zur Meute. An Bord herrschte „Alkoholverbot“, es war wohl auf der vorherigen Reise etwas vorgefallen. Das wusste ich aber nicht. Man brachte mir einen Liegestuhl und ein Glas mit Cola und darin reichlich „Knuff“ – so nannte man den Weinbrand an Bord. Man trank mir zu und ein Matrose kniete vor mir nieder und spielte mit seiner Gitarre nur für mich. Über mir der klare Sternenhimmel, die verschiedenen Sternbilder – das ist Seefahrt, das ist das Leben und alles was männlich war, bemühte sich um mich – die Neue! Dies hatte ich schon bemerkt, weil vor meiner Kabinentür immer Frühstück mit kleinen Zetteln stand. Also, ich fühlte mich geschmeichelt, umworben und der Alkohol tat auch seine Wirkung, das war Seefahrt pur! Meine Gedanken wurden durch ein Poltern unterbrochen. Der Koch stolperte die Treppe zum Achterschiff herunter. Irgendwo musste eine Party gewesen sein, er war sehr angetrunken. Nun kniete auch er noch vor mir und sprach auf mich ein. Er betonte, ich hätte ihm immer schon gefallen und welch ein glücklicher Zufall es sei, dass wir uns hier wiedersehen. Es wurde mir ungemütlich, die Runde löste sich langsam auf, aber M. hielt mich fest und beteuerte mir immer wieder seine Liebe. Um ihn zu beruhigen, sagte ich, er soll schlafen gehen und wir reden morgen weiter, er hat noch genügend Zeit, mir seine Liebe zu beweisen. Diesen Satz, so einfach dahin gesagt, bereute ich noch sehr. In der Kabine belehrte mich die Stewardess B., es geht allen neuen weiblichen Besatzungsmitgliedern so. Die meisten Männer wären verheiratet und ritten die beliebte Tour „meine Frau ist älter...“, meine Frau versteht mich nicht...“ und dann noch der Koch M., der habe schon mit allen Neuen etwas angefangen, gerade der ...

„Wenn sie länger fahren wollen, dann denken sie an meine Worte. Die meisten Stewardessen sind nach sechs bis acht Wochen schwanger und müssen wieder absteigen.“ Ich war erst etwas beleidigt, dass mir so etwas zugetraut wurde, da ich ja einen Freund an Land hatte. Außerdem hätte ich keine Absichten mit dem Koch etwas anzufangen, da er nicht mein Typ wäre. Dieses Gespräch muss M. mitgehört haben, da die Schwimmweste, mit der er später gefunden wurde, aus dem Achterdeck stammte. Gegen vier Uhr ertönte „Alarm“. Welche Alarmart, wusste ich vor Schreck nicht genau. „Maschinen stopp“. Inzwischen hatte ich meine lange Hose und meinen Pullover aus dem Schrank gezerrt, übergeworfen und war mit unter den Arm geklemmter Rettungsweste aus der Kabine gerannt. Oben an der Treppe stand meine Kabinenmitbewohnerin. Ich sehe sie noch vor mir, als wäre es gestern gewesen: Mit einem langen, dunkelblauen Uniformmantel bekleidet, kam sie mir auf der Treppe entgegen.



„Gehen sie wieder in die Koje, es ist nur ein Manöver“, sagte sie mir. Ich merkte natürlich, dass etwas nicht stimmte und rannte, gefolgt von ihr, die Treppe zum Deck hinauf. Boote wurden zu Wasser gelassen, die Straße von Gibraltar war durch die Deckslampen hell erleuchtet, viele der Besatzungsmitglieder und Passagiere standen an der Reling und schauten ins Wasser. Sie diskutierten, der Koch M. wäre außenbords gesprungen, weil eine Neue aus dem Verandacafe oder der Kaffeeküche ihn abgewiesen hätte. Mir war auf einmal ganz schlecht und ich zitterte am ganzen Körper. Man versuchte, mit den Scheinwerfern das Wasser abzuleuchten und mit einem Frachter, der sich an der Suche beteiligte, unseren Koch zu finden. Zum Glück hat man ihn trotz der Dunkelheit schließlich entdeckt. Er wurde aus dem Wasser gefischt und im Hospital in eine gepolsterte Zelle gesperrt. Die Nacht war für mich beendet, was dann auf mich zukam, wusste ich noch nicht. Das Spießrutenlaufen begann für mich am nächsten Morgen. Nach dem Rapport beim Kapitän und Oberzahlmeister ging es erst richtig los. Die Stewards meinten, wenn sie mich bekommen könnten, dafür würden sie auch ins Wasser springen, und ähnliche Sprüche. Ich war total fertig und wollte nur noch nach Hause. Dies ging natürlich nicht und so musste ich weiter durchhalten. Es nutzte mir auch das Lob des Kapitäns wegen meiner Standhaftigkeit sehr wenig. Habe natürlich erzählt, dass ich Koch M. aus Leipzig kenne und er dort epileptische Anfälle bekommen hat und dass die Krankheit vielleicht wieder ausgebrochen ist. Es musste ja keiner wissen, dass er stinkbesoffen war. Meine erste große Seekrankheit hatte mich fest im Griff. Mir war so schlecht und arbeiten musste ich auch. Die Spritzen gegen Seekrankheit merkte ich beim Hinsetzen noch Wochen später. Damals wusste ich noch nicht, dass ich sieben Jahre brauchen würde, um das Übel zu überwinden. Allerdings merkte es dann niemand mehr, da alle mit sich selbst beschäftigt waren. Es fiel nur auf, wenn ich mit einem Topf Pellkartoffeln aus der Kombüse kam. Ich musste ja etwas im Magen haben, damit ich besser spucken konnte. Ich hatte mir immer mit einem Vierkantschlüssel eine Toilette reserviert, damit ich das fremde Elend nicht noch mit ansehen musste. H. N. merkte immer, wenn ich von der Toilette kam und bemerkte dann grinsend, wenn der braune Ring kommt, ist es das Ende. Fand ich natürlich gemein. Der Seegang hielt weiter an. Langsam kamen einige der verschwundenen Passagiere wieder aus ihren Kabinen ans Licht. Wir kamen zu den Dardanellen. Ich stürzte schwer und verletzte mich am Knie. Der Bosphorus lag hinter uns und im Schwarzen Meer schaukelte es weiter. Aufgrund meiner Verletzung musste ich ins Hospital und wurde krankgeschrieben. Stewardess B. kam in die Kabine und befahl mir: „Anziehen, hoch an Deck, an die frische Luft!“ Mit mehreren Pullovern und Jacken bekleidet, eine Tüte Zwieback und eine dicke Wolldecke in der Hand, landete ich in einem Liegestuhl an Deck. Nun hatte ich den Seegang aus erster Hand. In dem Liegestuhl lag ich auch noch, als die Gischt mich schon nass spritzte und die Kaffeestewardessen vom Abendessen aus der Messe kamen. Ich rührte mich nicht vom Fleck und weigerte mich auch, wieder ins B-Deck hinunter zu steigen. Meine Kabinenmitbewohnerin hatte Mitleid und kümmerte sich sehr um mich. Die Backskiste im Hauptdeck war schon mit der Zahlmeisterin belegt. B. brachte mich auf das Brückendeck. Der Maschineningenieur hatte Dienst und ich konnte mich dort auf dessen Backskiste legen. B. versorgte mich mit Tee und Zwieback und vergaß auch die Spucktüten nicht, obwohl ich in den elf Jahren Seefahrt nie eine Tüte zum Spucken benutzt habe. Ich entledigte mich einer meiner dicken Jacken und schlief auf der Backskiste ein. Gegen 23 Uhr wurde ich durch lautes Lachen wach. Wie von einer Tarantel gestochen sprang ich auf und wollte die Kabine verlassen. Leider ging das nicht so einfach. Nebenan beim Chief und Funkstellenleiter wurde gefeiert, auch hörte ich die Stimme der Kapitänsstewardess. Was sollte ich nun tun? Ich wartete ab und schlief aufgrund der vielen Seegangstabletten wieder ein. Am frühen Morgen, so gegen 7 Uhr, machte ich mich auf, um aus der Kabine zu schleichen, nahm meine Sachen, das Teekännchen und nun nichts wie weg zum Aufzug.

Als ich um die Ecke bog, wer stand vor mir, der Oberzahlmeister – mit glitzernden Brillengläsern blickte er mich von unten nach oben an. Er wollte wissen, woher ich käme. Ich antwortete ihm, dass ich beim Maschineningenieur K. geschlafen hätte. Dies löste eine Lawine aus und verschlug dem Oberzahlmeister die Sprache.

Er befahl mir, sofort meine Kabine aufzusuchen und mich dort nicht von der Stelle zu rühren, bis alles weitere geklärt ist. Es lief wie ein Lauffeuer durch das Schiff, zumal der Maschineningenieur kein Kind von Traurigkeit war. Zuerst kam meine Mitbewohnerin in die Kabine und maßregelte mich, weil ich dort geschlafen habe und mich noch dabei erwischen ließ. Ich erwiderte, dass sie mich doch dorthin gebracht hatte und auch gemerkt haben muss, dass ich in der Nacht nicht in der Kabine war. Damals wusste ich nicht, dass sie auch woanders geschlafen hatte. Nach einer Aussprache mit dem Oberzahlmeister wurde mir erklärt: „Unser Schiff soll sauber bleiben.“ Eigentlich habe ich den ganzen Rummel nicht verstanden, da es erwiesen war, dass der Maschineningenieur bei einem anderen Ingenieur nach einem langen Barbesuch geschlafen hatte. Es wollte mir aber keiner so richtig glauben.

Sofort wurde ich in das Hospital eingeliefert. Ich teilte mir das Krankenzimmer mit einer Bekloppten. Sie fing um Mitternacht an, ihre Unterwäsche zu waschen und diese an dem laufenden Ventilator aufzuhängen.

So sah ich auf meiner ersten Reise Varna, Constanza, Jalta, Suchumi und Batumi nur aus den Bullaugen des Hospitals.

Über Besuche und Aufmerksamkeiten konnte ich mich während meines Aufenthaltes im Hospital nicht beschweren. Meistens kamen männliche Besatzungsmitglieder zu Besuch, auch aus Trotz oder Protest der besagte Maschineningenieur. Es lag vielleicht auch an meiner Nachtwäsche, die für ein Hospital wohl nicht so geeignet war, dass ich so viele Besuche hatte. Als sich dann die Wogen geglättet hatten, wurde nach 22 Uhr das Idiotenschapp abgeschlossen und der Krankenpfleger, der Koch M. und ich konnten Skat spielen.

Das blieb so, bis wir Constanza anliefen. Der Krankenpfleger musste mit der Verrückten und dem Koch nach Hause fliegen.

Endlich ging es dann wieder in Richtung Heimat. In der Straße von Gibraltar musste ich ungeküstet und ohne amouröse Erfahrungen auf den OP-Tisch steigen und es wurde mir ein Gipsbein modelliert. Vom Knöchel bis zum Hintern!

Als ich auf dem OP-Tisch lag, ereignete sich noch eine Episode. Wir hatten starken Nebel und fuhren sehr langsam. Plötzlich tauchte im Nebel ganz dicht die LEONARDO DA VINCI auf. Es war das Schwesterschiff der ANDREA DORIA, die damals mit der VÖLKERFREUND-SCHAFT, ehemals STOCKHOLM, am 25. Juli 1956 vor New York die Kollision hatte.

Mit meinem Gipsverband konnte ich nun in meine Kabine humpeln, um meine getragene Wäsche und meine Sachen für die Heimreise zu packen. Die Überweisung für die Uni-Klinik Leipzig hatte ich schon erhalten. Ich musste aber bis die Einklarierung vorbei war im Hospital bleiben. Aus dessen Bullauge erblickte ich einen grauen WARTBURG mit Leipziger Kennzeichen. Ihm entstiegen meine Mutter, mein Vater und meine Großmutter. Sie suchten mich am Achterschiff. Ich hatte eine Postkarte von der VÖLKERFREUND-SCHAFT geschickt, wo ich meine Kabine angekreuzt hatte. Als sie mich endlich sahen, dachten sie, ich wäre umgezogen.

Sie wollten mir die drei Tage Heimurlaub verschönern und mir die Heimreise nach Leipzig ersparen und hatten im Strandhotel in Warnemünde Zimmer bestellt. Als ich ihnen mitteilte, dass ich mit nach Hause fahren würde, dachten sie erst an Urlaub. Ich erklärte ihnen, dass ich ein Gipsbein habe und noch im Hospital bleiben muss, bis die Einklarierung vorbei ist. Dann könnten sie auch an Bord kommen.

Auf Krücken humpelte ich nun in meine Kabine. Es klopfte und ich wollte meine Familie begrüßen, aber es waren der Oberzahlmeister und der Staatsanwalt. Ich musste nun alles



BAR

MS
„VÖLKERFREUNDSCHAFT“

Ulta Vogelsänger, hinter der Bar „Chefmixer“ Heinz Nordheim (später Chef der Milchbar im „Neptun“)

noch einmal erzählen, was ich über den Koch M. wusste. Es klopfte erneut, freudig öffnete ich die Kabinentür, aber nun war es der Zoll.

Der stellte die Kabine total auf den Kopf. Ich musste meine gesamten Sachen aus Koffern, Taschen, Beuteln auspacken und sie wurden durchsucht, auch vor meiner Unterwäsche machten sie nicht halt. Ich fragte höflich, bei wem ich mich dafür bedanken kann, da ich keinen Schritt an Land gesetzt hatte. Die Zöllner blieben mir eine Antwort schuldig. Dafür hatte ich die nächsten Jahre immer das Glück, von ihren Kollegen beeht zu werden. Erst als ich heiratete und der Name Richter aus der Besatzungsliste verschwand, hatte ich Ruhe, obwohl ich bei einer Zollparty, die an Bord stattfand, den Zollinspektor darauf hinwies, dass ich beim Einlaufen direkt etwas vermisste.

Endlich konnte ich meine Eltern und meine Großmutter begrüßen. Die Kabine sah aus wie ein Schlachtfeld, überall lagen meine Sachen, es gab keine Sitzgelegenheit, auf der nichts lag und ich fluchte mit Schimpfwörtern, die ich in der kurzen Zeit auf dem Schiff gelernt hatte. Irgend jemand habe mich hier angeschissen und ähnliches!

Mein Vater saß still in meinen Sachen und sagte plötzlich zu meiner Mutter „Hildegard, ist das noch unsere Tochter?“

So endete meine erste Reise im Krankenhaus.

Anmerkung der Redaktion:

Die „offizielle“ Schilderung der hier erzählten Ereignisse findet sich in dem Buch „Vom Urlauberschiff zum Luxusliner“ von Gerd Peters wieder.

Ingrid Reiter

Auch an Land mit der Seefahrt eng verbunden

28 Jahre war ich bei der DSR in der Abteilung Arbeitskräfteeinsatz tätig und viele Seeleute können sich sicherlich noch an mich erinnern, hatte ich doch täglich mit Schiffsleitungen, Seeleuten und auch Seemannsfrauen zu tun. Heute bin ich schon lange Rentnerin, aber ich erinnere mich sehr gerne und sehr oft an diese vielen Jahre meines Berufslebens.

Angefangen habe ich einmal im damaligen Wasserstraßenamt. Unsere Reederei war in dieser Zeit auch noch sehr klein.

Als dann unser „Haus der Schifffahrt“ gebaut wurde, waren wir alle sehr glücklich und voller Hoffnung auf einen vernünftigen Arbeitsplatz, zumal sich unser Betrieb immer weiter entwickelte.

Ich habe auch nicht vergessen, unter welchen Umständen wir in unser neues Haus, das noch keine Heizung hatte, umgezogen sind – zu Fuß, die Akten in unseren Wäschekörben und mit Hilfe unserer Ehemänner. Aber wir waren glücklich.

Die Reederei wurde immer größer und in unserem Haus wurde es immer enger. Sicherlich kann sich jeder, der damals dabei war, erinnern, wie man für uns aus der großen Halle einen so genannten Schalterraum und die Lohnbuchhaltung gemacht hat. Wir durften nun unsere Seeleute, die ja nicht nur einen Heuerschein brauchten, sondern auch mal persönliche Probleme loswerden wollten, an einem Schalter abfertigen. Aber der Standort hatte einen wesentlichen Vorteil. Wenn Not am Mann war, gingen wir einfach nach nebenan in das „National“ und dort hatten wir fast immer Erfolg. Wenn von den Gästen einer oder mehrere die Köpfe einzogen, wussten wir, da sind die Männer, die wir brauchten.

Als später die Flottenbereiche gegründet wurden, bekamen wir einen richtigen Büroraum im Haus – aber nicht für lange. Nach und nach zogen die Flottenbereiche in den Überseehafen. Wir waren zwar erst in Baracken untergebracht und mussten uns des öfteren im Hafen Holz zum Heizen suchen, aber wir wussten ja, es gibt bald ein neues Haus am Hafeneingang. Für uns und für unsere Seeleute wurde mit diesem Neubau alles viel einfacher. Wir waren schnell am einlaufenden Schiff und der Seemann schnell bei uns.

Unsere Arbeit hat Spaß gemacht, obwohl es manchmal sehr stressig oder auch traurig war. Es kann aber auch von lustigen Ereignissen berichtet werden. Einmal wollte eine Stewardess nach ihrem Urlaub nicht wieder auf die FICHTE, die ja selten beliebt war, aufsteigen. Sie kam „versehentlich“ einen Tag zu spät an. Aber wie das Leben so spielt, die FICHTE lief just einen Tag später aus.

Wir haben auch lustige Telegramme erhalten, die sich fest im Gedächtnis eingepägt haben. Eine Stewardess war im Ausland erkrankt und dann erreichte uns ein Telegramm: „Stewardess wieder an Bord Achtersteven repariert“, alles in einem Satz. Oder ich erinnere mich noch an einen Telefonanruf: „Haben sie einen Matrosen Puff?“ Die Antwort eines Kollegen: „Nein, den können wir uns nicht mal für die Offiziere leisten.“

Ich habe nie unsere Seeleute bewundert, aber ihren Beruf respektiert. Sie hatten ihre Arbeit und haben etwas von der Welt gesehen. Ich habe aber immer die Seemannsfrauen bewundert, die zu Hause mit allem ganz allein fertig werden mussten, was damals bestimmt nicht einfach war. Sie haben bestimmt so manches Mal mit Sehnsucht an ihre Männer und Freunde gedacht, wenn sie beim Spazieren gehen kompletten Familien nachgesehen haben.

Wenn ich heute durch Rostock oder Warnemünde gehe und ehemaligen Seeleuten begegne, freue ich mich über jedes Gespräch, in dem fast immer Erinnerungen ausgetauscht werden. Die Seefahrt bei der DSR war eben doch etwas Besonderes.



Ich war Mieke

„Ihre Eltern waren ehrbare Leute, dann sank sie von Stufe zu Stufe und wurde zuletzt im Hafen gesehen“. Wer kennt nicht diese ironisch abwertende Redewendung. Über die Jahre hinweg und mit einem Blick zurück war die „Anwesenheit im Hafen“ für mich ein außerordentlicher Glücksumstand. Habe ich doch dadurch eine ganz andere Seite des Arbeitslebens als an Land kennen lernen dürfen.



Die alte Garde am Tag der Hafen- und Seeverkehrswirtschaft (3. Dame v.l. Brigitte Macholdt)

Wie kam ich zur Seefahrt? Wie fing alles an? Die Schwester einer meiner Berufsschulkameradinnen fuhr zur See und meine Kollegin hatte die feste Absicht, nach der Lehre es ihr gleich zu tun. Durch diesen Umstand, verbunden mit den vielen Ferienaufenthalten mit meinen Eltern auf der Insel Poel, der dortigen Fernsicht auf die Schiffe auf Reede und durch die Meldung der Schiffspositionen in den Tageszeitungen, verfestigte sich mein Gedanke, das Gleiche tun zu wollen, ohne dass ich dessen Tragweite in meinen Jugendjahren erkannte. Und so bewarb ich mich während des ersten Arbeitsjahres nach der Lehre bei der DSR. In Geheimbündelei mit meinem Vater wurden die Bewerbungsunterlagen erstellt und abgeschickt.

Die Zusage zur Einstellung ließ nicht lange auf sich warten, ebenso wie das protestierende Echo meiner Mutter. Am 7. November 1967 unterschrieb ich meinen Arbeitsvertrag. Auch das Seefahrtbuch war mit diesem Ausstellungsdatum versehen. An ein Schiff war aber noch nicht zu denken. Es ging zuerst nach Rerik. Ein Einweisungslehrgang als Rettungsbootsmann und zum Feuer- und Arbeitsschutz war Voraussetzung für das Betreten eines Schiffes. Zuvor brachte ich die Seefahrt nur mit Rum, Gesang und Schifferklavier in Verbindung. Ich besaß nach dem kurzen Lehrgang das „Glück“, ab dem 13. November auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT (Reedereijargon „V1“) eingesetzt zu werden.

Von dem, was mich erwartete, besaß ich nur vage Vorstellungen. Die Neuaufsteiger wurden auf die freien Stellen in den einzelnen Brigaden verteilt und fingen dort von ganz unten an. Da wir aus den unterschiedlichsten Berufen kamen, konnte es passieren, dass eine Kindergärtnerin als Abwäscherin im Kombüsebereich landete. Ich wurde der Reinschiffbrigade

zugeteilt. Sie umfasste 28 „Miezen“. Später, wenn eine entsprechende Planstelle frei wurde, rückte eine gelernte Fachkraft aus den älteren Neuaufsteigern nach, zum Beispiel landete eine Sekretärin dann in der Verwaltung. Nachdem ich erstmals meine neuen Arbeitskolleginnen sah, bekam ich einen leichten Schreck. Mit meinen 19 Jahren hätten einige von ihnen meine Mutter, ja sogar meine Großmutter sein können! Nee, nee, allzu lange würde ich nicht zur See fahren. Zu ihrer Ehrenrettung sei gesagt, dass viele von ihnen erst im vorgerückten Alter angefangen hatten zur See zu fahren. Sie kamen zum Teil aus den Ferieneinrichtungen des FDGB. Und der war ja der erste Reeder des Schiffes, das zu diesem Zeitpunkt Rostock erst sieben Jahre lang als Heimathafen hatte. Diese gestandenen Frauen waren es auch, die uns Neuaufsteigern den Anfang nicht gerade erleichterten. Waren sie doch der Meinung, alles, aber auch alles besser zu können und uns jungschen Dingen erst einmal die Richtung weisen zu müssen. Manchmal war das berechtigt. Zudem platzten sie oftmals vor Neid auf unser jugendliches Alter und Aussehen und die damit verbundene Aufmerksamkeit der männlichen Besatzungsmitglieder.

Die Neuzugänge der Brigade „durften“ erst einmal im Mannschaftsbereich (Gänge, Waschräume, Aufenthaltsräume) ihre Vorstellungen von Sauberkeit beweisen. Als gelernte Friseurin bedeutete es für mich eine kleine Umstellung, nun als „Mieze“, so der geläufige Bordjargon, mit Eimer und Staubsauger durchs Schiff zu ziehen. War das zur Zufriedenheit des Oberstewards ausgefallen, bekam frau eventuell die Chance, ein Revier im Passagierbereich zu bekommen. Da wir zu dieser Zeit die Hälfte des Jahres an die STENA-LINE (Schweden) verchartert waren, strengte sich jede an, dorthin zu wechseln. Es winkten die lukrativen „harten“ Trinkgelder. Unsere DDR-Passagiere ließen sich aber auch nicht lumpen. Die „Auswürfe“ der Passagiere bei Seegang und nach zu vielen harten Getränken zu beseitigen, bedeutete aber auch jedes Mal eine größere Überwindung als die Haare im heimatischen Frisörsalon aufzukehren. Vor allem roch es dabei sehr viel anders.

Indien und Japan spielten bei der Wahl meiner neuen Arbeit eine wichtige Rolle, waren aber noch sehr weit weg. Da alles ringsherum neu war, hielt sich das Fernweh nach diesen Ländern vorerst noch in Grenzen. Zudem lief das Schiff Häfen an, die ein Frachter laut Schiffspositionsmeldungen nie vor den Bug bekam. Viele langjährig befahrene Seeleute bekamen Reykjavik, Häfen der Karibik oder der europäischen britischen Inseln wie Guernsey, Jersey und Isle of Man nie zu Gesicht. Das Trinkgeld der betreuten Passagiere in harten Devisen durfte sogar in voller Höhe in Warnemünde offiziell deklariert werden. Es stellte ein sattes Trostpflasterchen dar. Frau fühlte sich schon als etwas Besonderes, wenn sie sich nach der zweiten STENA-Reise einen eleganten Ledermantel kaufen konnte. Damit an Bord zurückgekehrt, durfte ich mir auch gleich die Bemerkungen der Gangway-Matrosen anhören: „Die Pfoten noch krumm vom Kofferschleppen, aber schon einen Ledermantel tragen. Wir fahren Jahre und haben es noch nicht mal zur Lederjacke gebracht.“

Nun, Erbrochenes in den Kammern haben die auch nicht wegmachen müssen.

Manche Passagiere hatten ihre liebe Not mit der häuslichen Ordnung. Nach so mancher durchzechten Nacht oder bei entsprechendem Seegang waren denen Ordnung und Sauberkeit in der Kabine aber auch so was von egal. Ihr schlechtes Gewissen wurde beruhigend auf finanzielle Art abgegolten. Vielen, die ihre erste Seereise unternahmen, schien es offensichtlich neu zu sein, dass jemand zum Reinschiff antrat. Zumindest bei ihrem Liebesleben hätten sie diesen Fakt mit einer abgeschlossenen Kammertür beachten können.

Neben der täglichen Routine bedeuteten die Passagierwechsel immer „Höhepunkte“ im Bordleben. Galt es doch, innerhalb kurzer Zeit das Schiff und die Kammern für die neue „Ladung“ herzurichten. In Warnemünde tönten Helferinnen von Land dazu. Mit der Zeit waren wir mit ihnen recht vertraut. Sie bekamen von uns privat so manches Scheinchen oder Päckchen Kaffee zugesteckt. So manche Gefälligkeit in punkto Besorgung aus dem

Ausland, wie bestimmte Fachbücher aus Leningrad, gehörten ebenso zu einem privaten Dankeschön. Sie dankten es uns mit sehr guter Arbeit. Dadurch sparten wir uns Zeit und Probleme. In ausländischen Häfen wie Havanna, Göteborg oder Varna musste dieser erhöhte Arbeitsanfall durch die Besatzung selbst geschafft werden. Das waren dann immer All-Hands-Manöver. Feierabend hieß es erst, wenn die Arbeit fertig war, auch wenn sie 18 Stunden dauerte.

Ein Experiment durch landseitige Unterstützung in Göteborg ging mehr oder weniger in die Hose. Die Qualität stimmte nicht. So wurden die Miezten durch Stewardessen und Helferinnen der anderen Bereiche wie Kombüse, Schälküche und Pantry unterstützt. Auch sie bekamen auf privater Basis etwas von unserem Trinkgeld ab. Das beförderte die Qualität ihrer Arbeit und ersparte uns das Donnerwetter, falls etwas nicht ordentlich gemacht wurde. Verantwortlich waren wir! Die Schiffsoberen und die Oberstewards, ausgerüstet mit Taschenlampen und weißen Handschuhen, nahmen die Kammern ab. Dabei wurden sogar die Scheuerleisten unter der Koje kontrolliert. Im Seebetrieb und zu Stoßzeiten wie Empfangs- und Abschiedsabenden für die Passagiere, zu Feiertagen und ähnlichen Anlässen wurde dann auch in den Bereichen unserer Helferinnen ausgeholfen. So lernte jeder die Arbeit des anderen kennen und auch achten.

Durch den Ausfall eines Bordfrisörs bot sich mir alsbald die Chance, für zwei Jahre aus dem Putzgeschwader auszusteigen und in meinem erlernten Beruf zu arbeiten.



1970er Jahre, Frau „Meisterin“, Chefin des Friseursalons an Bord

Wenn „Tante Lotti“, damals schon 61 Jahre alt, zuständig für die Kammern des Kapitäns und der leitenden Schiffsoffiziere sowie Verwalterin der Haushaltschemikalien des gesamten Schiffes, Urlaub machte, wurde ich vertretungsweise in ihrem Bereich eingesetzt. Mit dieser „verantwortungsvollen“ Aufgabe verband sich auch die Bedienung des Lotsen. Als sie in Rente ging, übernahm ich diesen Bereich. Das alles lockerte in vielerlei Hinsicht mein Bordleben auf. Nachdem die Wäscheverwalterin ebenfalls den Wunsch äußerte, in Rente zu gehen, wurde mir angeboten, in diesen Bereich zu wechseln, um auch diesbezüglich Erfahrungen zu sammeln. Die Wäschebestellung musste für eine Rundreise immer gut kalkuliert sein.

Mit dem Ausscheiden der Wäscheverwalterin Schilling übernahm ich ihre Funktion und wurde gleichzeitig Erste Kabinenstewardess. Das bedeutete für mich Feudel und Pütz adieu, dafür aber Zuweisung und Kontrolle der Reinschiffarbeiten von fast 30 anderen Miezen. Damit war ich in das Mahlwerk von Untergebenen und Vorgesetzten geraten. Um die Brigade zu Arbeitsbeginn vollzählig zu haben, fühlte ich mich öfter genötigt, meine Schäflein durch Suchen und Nachwecken in fremden Kammern aufzuschrecken. Das brachte mir nicht immer Wohlwollen ein.

Während einer Charterreise in die Karibik fehlte ein großer Teil der geordneten Handtücher. Die Liegezeiten in den Häfen waren zu kurz, um die Wäsche an Land zu geben. So musste durch die Wäscherin und mich nach jedem Tausch Tag und Nacht gewaschen werden. Und das mit zwei ganz normalen Haushaltwaschmaschinen! Bei einer unklimateisierten Wäscherei war das schön schweißtreibend, quasi eine Extraportion Sauna. Aber wir haben auch das geschafft. Passagiere und Besatzung merkten nichts

von diesem Engpass. Neben der Überstundenvergütung sollte es dafür noch einen Bonus in Form von Devisen geben. Nach der Reise wollte der Oberzahlmeister aber plötzlich nichts mehr von dieser Abmachung wissen. Mit Hilfe des Chefstewards wurde er auf die unangenehme Art daran erinnert. Letztlich waren wir zufrieden.

In der kleinen Bordwäscherei wurden auch für die leitenden Offiziere Uniformteile gewaschen und gebügelt. Als Dienstleistung für die Passagiere wurde im Bedarfsfall ebenso deren private Wäsche gewaschen und gebügelt. Jährlich gingen bis zu einer Million Wäschestücke durch meine Hände, zumindest inventurmäßig. Man musste sich oft genug etwas einfallen lassen, damit die Bilanzen mit der Wäscherei, dem VEB FORTSCHRITT, stimmten. Ehrlich ging es dabei nicht immer zu. Bei FORTSCHRITT konnten diese Mengen nicht noch einmal gezählt werden. Ich wollte privat und finanziell aber auch nicht dafür einstehen, dass Passagiere und Besatzung so manches Stück mitgehen ließen oder es außenbords beförderten. Als „Schmerzengeld“ brachte diese Funktion eine höhere Heuer mit sich.

Auch außerhalb des Reinschiffbereiches und unabhängig von den Häfen wurde es an Bord nie langweilig. Ereignisse der unterschiedlichsten Art lockerten den Alltag auf. Erwähnt sei



hier die provozierte Kollision durch ein „Schießeisen“ der Bundesmarine. Der Sprung einiger Passagiere in die Freiheit war schon nichts Besonderes mehr für die Besatzung. Der spektakulärste Fall spielte sich einst vor Florida ab, wie an anderer Stelle nachzulesen.

Da es unter den Passagieren sehr viele Rentner gab, waren Todesfälle und Seebestattungen auf einer Atlantiküberquerung keine Seltenheit. Im Hafen La Gueira/Caracas/Venezuela teilte mir eine Kammerstewardess mit, der Opa dort, ein Passagier aus einer ihrer Kammern, ruhe schon recht lange im Liegestuhl. „Vielleicht ist der schon tot“, lautete meine flapsige Erwiderung. Und so war es auch. Aus der Sicht des Betroffenen eigentlich ein schöner Abgang, auf Urlaubsreise in südlichen Gefilden im Liegestuhl entspannt der Welt adieu zu sagen. Da wir im Hafen lagen, bekam er noch eine Flugreise in Richtung heimatlicher Erde spendiert. Eines Morgens im Juni 1970 gegen sechs Uhr befand ich mich an Deck und sah den Passagier Gunnar von Herzen aus Finnland an der Reling stehen. Offensichtlich war er drauf und dran, über Bord zu springen. Als er meiner ansichtig wurde, unterließ er sein Vorhaben. Das Vorkommnis habe ich sogleich der schwedischen Reiseleitung gemeldet. Dort war er bereits mit seinen Eigenheiten bekannt. Man nahm sich seiner an. Einem Steward tat ich diese Geschichte kund. „Wer springen will, der springt auch“, hieß sein Kommentar. Und genau in diesem Moment erklang der Schiffsalarm „Mann über Bord“. Herr von Herzen war gesprungen, leider „erfolgreich“.

Auch für Hochzeiten musste das Schiff herhalten. Der Leser wird hier auf BORDGESCHICHTEN Band I verwiesen. Offizielle Scheidungsakte gab es nicht. Aber eventuell wurde auf einer der vielen Reisen ein Schritt dahin getan oder der Weg zu Ende gegangen. Neben den unterschiedlichsten Charakteren und beruflichen Positionen der Passagiere bot auch die Besatzung ständig Gesprächsstoff. Ledige Neuaufsteiger standen zu Beginn einer Reise bei den Stewardessen hoch im Kurs. Wo kommt der her, ist er verheiratet? Aber auch verheiratete Besatzungsmitglieder zählten oft zu den Gesprächs- und „Erziehungs“-Themen der Schiffsoberen. 240 Besatzungsmitglieder boten vielfältige zwischenmenschliche Beziehungsmöglichkeiten. Da bekam so mancher Steward mit seinem abtrünnigen Intim-Freund



Badeausflug unter Deck - links unten die Autorin, rechts sitzend Brunni, o. rechts Obersteward Achtermann, 4. v.r. Lydia Netzband (heute Dünker, Organisatorin der jährlichen V1-Treffen), stehend 4. v.l. Marianne Schilling (im Alter von 50 Jahren erstmals gemustert, war sie zu diesem Zeitpunkt älteste Frau an Bord. Fuhr bis zur Rente als Wäscheverwalterin)

sein Problemchen. Gleiches war auch bei Stewardessen regelmäßig an der Tagesordnung. Man lernte das ganze Spektrum menschlicher Charaktere kennen. Es gab Hilfsbereite, aber auch Drückeberger, Ehrliche und auch solche, die vor Kameradendiebstahl nicht zurückschreckten.

Eine Unterbrechung der Routine bot die jährliche Werftzeit. Meistens wurde sie im Ausland absolviert. Hamburg und Göteborg standen dann zur Debatte. Die Besatzung wurde auf das notwendigste Maß reduziert. Da meistens die Kombüse dicht machte, hatte man sich selbst zu verköstigen. Dazu erfolgten für die privaten Einkäufe von Brot bis Konserven regelrechte Raubzüge durch die Einkaufsmöglichkeiten in Warnemünde. Die für die Verpflegung nicht verausgabten Tagegelder konnte dann jeder für größere Anschaffungen einsetzen. Und die Wünsche waren ja immer groß. Dafür wurden auch Trinkgelder vorhergehender Reisen auf illegale Weise aufgespart. Zu unseren Arbeitsaufgaben in der Werft gehörten Maler- und Reinschiffarbeiten, Schlüssel- und Schließdienste für die Werftarbeiter.

Neben den normalen Reisen mit FDGB-Urlaubern auf der Ostsee, dem Schwarzen Meer und nach Kuba gab es auch Reisen für besondere DDR-Passagiere. Das Schiff wurde unter anderem für verdienstvolle Genossen gebucht. Das waren die so genannten „ZK-Reisen“. Deren Reiseleitungen waren stets bestens mit wertvollen Präsenten für die Besatzung ausgestattet. Da der Wert der Geschenke je nach Dienststellung ausfiel, wäre es für eine Stewardess interessant gewesen zu wissen, welche „Dimensionen“ die Geschenke an die Schiffsleitung besaßen. Die Partei hielt sich an die marxistische Weisheit: „Das Sein bestimmt das Bewusstsein.“

Auch bei dieser Klientel ließen sich interessante Leute kennen lernen. Es gehörte schon nicht zu den Alltäglichkeiten, wenn alte Spanienkämpfer im Angesicht der spanischen Küste ihr „Spaniens Himmel breitet seine Sterne“ sangen. Das entsprang nicht nur purer Sentimentalität. Die Palette wurde durch „Sportler-Reisen“, „Bauern-Reisen“, Reisen des Ministeriums für Post und Fernmeldewesen und andere ergänzt.



Silvester (v.l. Käte Walter, Angela Salomon, Elfriede Süß, Rosi, Uschi Uhlemann, Renate Müller)

Bei den „Sportler-Reisen“, üblicherweise nach Olympiaden, sahen wir die Sportskanonen aus allernächster Nähe, lernten auch deren menschliche Schwächen kennen. Viele waren Feten und Gelagen nicht verschlossen und fanden oft den Weg in das Wohndeck und in die geselligen Runden der Besatzung. Die Besatzung profitierte insofern von solchen Reisen, dass dann oft diverse Trainingsgeräte an Bord zurückblieben. Die „Bauern-Reisen“ waren durch den ungewöhnlich hohen Bierverbrauch der Erntekapitäne und ihrer Helfer sowie durch ihre großzügigen Trinkgelder gekennzeichnet. Meistens führten solche Reisen in die Ostseehäfen der UdSSR und Polens.

Durch feste Reisepläne bestand die Möglichkeit, mit dem Interklub in Leningrad interessante Ausflüge für die Besatzung für spätere Anläufe zu organisieren oder auch Moskau zu erleben. Eine nicht oft organisierte Exkursion waren die Bahnfahrt nach Petrosawodsk und die „Raketa“-Fahrt auf dem Onegasee zur Besichtigung der Insel Kishi mit ihren völlig nagellos errichteten Häusern und Kirchen. Die Hin- und Rückfahrt wurde auf die Nachtzeit gelegt, ging die Reise doch durch militärisches Sperrgebiet.

Die schwedische STENA-Reederei und ihre Reiseagentur buchten einen großen Teil des Einsatzjahres. Für einen Teil der Besatzung waren das finanziell sehr lukrative Reisen. Keiner meldete da Urlaubswünsche an. Interessante Häfen standen auf dem Fahrplan und für so manchen aus dem Stewardbereich gab es tolle Trinkgelder. Aber auch andere Besatzungsmitglieder „profitierten“. Waren die Busse für die Tagesausflüge der Passagiere nicht ausgebucht, durften Besatzungsmitglieder die leeren Plätze belegen. So sah man Landschaften, die man sich nur mit einem erheblichen finanziellen Einsatz hätte gönnen können. Auch heute noch.

So verging meine Zeit auf der V1 bis Mai 1979. Es wurde für mich Zeit, nach zwölf Jahren die Fahrtrelation zu wechseln. Üblicherweise durften Neuaufsteiger erst nach mindestens zwei Jahren V1-Tätigkeit das Schiff wechseln. Mich lockten Indien und Japan immer noch. Das Absteigen von der V1 war zwiespältig. Die Tätigkeit an Bord bedeutete mir inzwischen mehr als nur Arbeit schlechthin. Ich ging nicht nur einem Job nach. Irgendwie fühlte ich mich mit dem Schiff, seiner Besatzung und seinem Milieu verwachsen. Da zwischenzeitlich „Krümel“, besser bekannt unter ihrem Namen Wagner, als ehemalige V1-Verwaltungsmitarbeiterin in der Arbeitskräfte lenkung des Flottenbereiches Asien/Amerika arbeitete, konnte ich mit ihrer Hilfe in die gewünschte Relation wechseln.

Nach Krankheit und Abgeltung ganz vieler freier Tage stieg ich im August 1980 zu meiner ersten Fernost-Reise auf die NORDHAUSEN auf. Zuerst als Stewardess mit der üblichen



Verwendung in der Kombüse, in der Mannschaftsmesse und als Reinschiffgeist für die Offiziere. Der Umstieg in diese Funktion bedeutete aber auch ein gewaltiges Absinken in der Heuergruppe. Ab August 1982 ließ sich die Funktion Oberstewardess nicht mehr vermeiden. Heuer und Wertigkeit in der Besatzung stiegen wieder, besaß ich doch nun als Schlüsselgewaltige über die Transittlast besonderes Gewicht.

Das Bordmilieu unterschied sich gewaltig von dem der V1. Die Besatzung war in ihrer Größe sehr überschaubar. Je nach Reisedauer und Bordklima war das Miteinander familiärer, aber nicht so unterhaltsam wie auf der V1. Da konnte man abends nicht in die Mannschaftskantine gehen, um sich mit den anderen zu einem Fassbier und einem Schwatz zu treffen. Dafür aber waren die Kammern im Gegensatz zur V1 regelrecht luxuriös.

Bei solch einer Besatzungszahl wirkten die einzelnen Charaktere direkter. So erfüllte der Kapitän eine anders geartete Tagesaufgabe als auf einem Passenger. Repräsentation lief nur als Nebenrolle. Dafür hinterließen bei ihm die vielen Misslichkeiten der Seereise, der Hafenliegezeiten, des Ladungsgeschehens und der Konflikte mit der Besatzung andere Spuren. Je nach menschlicher Größe wurde der Frust auch schnell mal nach unten durchgeleitet. So mancher neu ernannte I. Nautische Offizier meinte als unser Chef, an der Seefahrtsschule neben dem Fach Nautik auch Wirtschaftsangelegenheiten studiert zu haben und einer altgedienten Stewardess zeigen zu müssen, wie Reinschiff abzuliefern sei.

Aber das gehörte zu den unvermeidlichen Einzelfällen. Mit dem überwiegenden Teil der Crew fuhr es sich sehr angenehm. Die folgenden Reisen führten auf verschiedenen Frachtern nach Japan, China, Südostasien, Indien, Afrika, in den Persischen Golf, nach Mittel- und Südamerika. In angenehmer Erinnerung blieben unter anderem Hong Kong und Singapore. Die letzte Frachterreise führte mich mit MS MAXHÜTTE in die Charterfahrt Europa-Südamerika. Es folgten eine lange Freizeitabteilung vom 17. Mai 1994 bis 3. September 1995 sowie ein kurzer Vertretungseinsatz auf MS MUKRAN nach vorangegangener Bewerbung für die Fährschiffahrt. Nach dem Umbau (mehr Passagierskammern) und Umbenennung in PETERSBURG wurde ich dort auf Empfehlung des Kapitäns als Kassiererin gemustert. Neben gelegentlichem Bedienen in der Offiziersmesse war die Hauptarbeit das Kassieren im Selbstbedienungsbereich der Passagiere und der zollfreie Warenverkauf. Abends musste die Bar besetzt werden. Ein Großteil der Passagebücher gehörte zu den Rittern der Landstraße, den Truckern. Das Bordklima war anfänglich noch DSR-gemäß und es hat dementsprechend Freude gemacht. Später wurde die deutsche Wirtschaftsbesatzung bis auf den Purser, den I. Koch und mich reduziert. Das Seefahrtsbuch wurde liberianisch. Die estnischen und russischen „Mitarbeiterinnen“ waren sich für so manche Arbeit einfach zu schade. Spülmittel im Abwasch sei ja nicht gut für die Hände. Die Kündigung der restlichen DSR-Besatzung gab mir Anlass, nun endgültig „in den Sack zu hauen“. Ich wollte nicht mehr. Die Seefahrt war nicht mehr das, wie ich sie in all den Jahren kennen gelernt hatte. Das musste man sich in dem Alter nicht mehr antun. Am 18. März 1999 stieg ich letztmalig ab. Damit war die berufliche Seefahrt für mich abgeschlossen. Nun waren es doch 32 Jahre geworden und ich hätte theoretisch auch die Mutter so mancher neu eingestellten Stewardess sein können, wenn „unsere“ DSR-Seefahrt so wie in meinen Anfangsjahren weitergegangen wäre.

Als Fazit meiner Seefahrtszeit bin ich mit mir und meinem Arbeitsleben zufrieden. Auch wenn frau durch die Seefahrt die Freuden und Sorgen einer eigenen Familie nicht kennen gelernt hat. Es hat sich nicht anders ergeben. Nun mit einem ehemaligen DSR-Seemann verbandelt, sind unsere Seefahrt, gemeinsame Bekannte, gemeinsame Reisen und Erlebnisse oft Gesprächsthema und Ausflüge zurück in die Vergangenheit. Nach 1999 betrat ich nochmals besuchsweise eine Gangway und traf Seeleute aus gemeinsamer Fahrzeit. Es war immer ein inneres Zurückkehren in die Vergangenheit und ein Stöbern in den angenehmen Erinnerungen, ohne die das Leben recht fade geblieben wäre.

One Night in Bangkok



Eine Nacht in Bangkok im Oktober 1987, die Live-Show war absolviert und wir bummelten über den riesigen Markt. Kurz vor Mitternacht herrschte hier noch reges Treiben. Ich war wie immer auf der Suche nach preiswerten Mitbringseln für die vielen Freunde zu Hause. Da fiel mein Blick auf die auf den Markttischen „tonnenweise“ ausgelegten Chili-Schoten. Sofort entstanden daraus in meinem Kopf aufgefädelte Zöpfe. Auf meine Frage, was dieses Gemüse denn kosten solle, erhielt ich keine schlüssige Antwort. Deshalb reichte ich einen Schein rüber, der ungefähr zwei DM entsprach. Daraufhin wurden wuchtige Tüten gefüllt. Soviel brauchte ich gar nicht, doch meine Abwehr wurde von der Gegenseite nur freundlich lächelnd zur Kenntnis genommen. So hatte ich also vier große Tüten mit klitzekleinen Chili-Schoten auf den Dampf zu schleppen. In Gedanken zählte ich die zu beglückenden Personen durch und musste feststellen, diese würden wohl die nächsten zwanzig Jahre damit kochen können. Tja, und auffädeln müsste ich die Chili-Schoten auch noch, damit sie schön trocknen können. Ein großes Problem, denn damit wäre ich bis zum Ende der Reise beschäftigt gewesen, während die Hälfte davon zwischenzeitlich vergammeln würde. Doch ich befand mich ja nicht allein an Bord. Wir liefen aus und am nächsten Tag



auf See habe ich bei der Obermietze einen Kasten Hafenbräu geordert und zu dessen Verwertung einige mir besonders freundlich gesonnene Mannschaftsmitglieder in meine Kammer eingeladen. Als die Kammer voll und die erste Bierflasche leer war, legte ich meine Tüten mit den Chili-Schoten auf die Back. Dazu Sternchenzwirn und viele Nadeln. Ich zeigte, was zu tun sei und konnte alle meine zum Frondienst Verpflichteten davon überzeugen, dass diese aufgefädelten Chili-Schoten das Supermitbringsel für Verwandte und Bekannte wäre. Daraufhin fädelten wir gemeinsam drauflos. Mein Hinweis: „Passt auf, das Zeug ist irre scharf, reibt euch während der Arbeit bloß nicht mit den Händen im Gesicht oder sogar die Augen“, wurde mit dem Kommentar: „Ist schon gut, Mutti“, abgetan.

Wir fädelten und fädelten, der Kasten Bier, er leerte sich. Irgendwann musste der erste von den Jungs auf Toilette. Er verschwand nach nebenan. Kurz darauf hörten wir ihn nur noch schreien und seine Jammerei ließ den ganzen Abend nicht mehr nach. So ist es, wenn Mann die wohl gemeinten Warnungen von uns Frauen nicht ernst nimmt! Wer nicht hören will, muss fühlen, und wie!

Frank Wohlleben

Ein Blick in die Pantry

Es begab sich zu einer Zeit Anfang der 1970er, als die Stewardessen an Bord extrem kurze Röcke trugen. Auf den Typ XD-Schiffen ließ sich von einem bestimmten Sitzplatz aus der Offiziersmesse heraus ein besonders nachhaltiger Blick auf einen Teilbereich der Pantry werfen. Der dort sitzende Offizier vertrieb sich die Zeit bis seine Mahlzeit serviert wurde, regelmäßig damit, einen mehr oder weniger gelangweilten Blick auf die an der Decke im Seegang baumelnden Kaffeetassen zu werfen. Dann ließ er ihn hin zum lichtdurchfluteten Bullauge gleiten und mit dem Sonnenstrahl hinab zum gefliesten Fußboden, der in Erwartung der nächsten nächtlichen Kakerlaken-Invasion der Heeresgruppe „Pantry“ noch in friedlicher Ruhe dalag. Von dort ging sein Blick fast automatisch zu den Beinen einer der Stewardessen, die gramgebeugt mit krummem Rücken und sehnsüchtigem Blick durchs Bullauge hin zum Swimmingpool über ihrem Abwasch stand.

Während er sich eines Hinweises in der jüngsten vom Funkoffizier empfangenen Navigationswarnung erinnerte „... and keep sharp lookout“, glitten seine Augen mit Wohlgefallen an den nackten strammen Waden weiter nach oben, bis sie den unteren Saum der das Nötigste bedeckenden Gesäßmanschette erreichten. Nun dachte er an zu Hause. Doch bevor er sich mit seinem Schicksal hadernnd weiter in diesen überaus erfreulichen Anblick vertiefen konnte, stand sein Essen auf der Back – wieder einmal der sonabendliche Erbseneintopf.

Auf einer der nächsten Reisen begleitete die Ehefrau des Offiziers ihren Mann und die Frauen an Bord kamen schon kurz nach dem Auslaufen Rostock unvermeidlich auch auf das Thema Mode und die damit verbundenen phantastischen Einkaufsmöglichkeiten im Shopping-Paradies Hongkong zu sprechen.

Dort gebe es, so berichtete jene Stewardess, in den Tschintserstraßen für wenig Geld unter anderem auch lange Rollen aus glasklarem Plaste-Material zu kaufen, angefüllt mit zehn farbig sortierten Slips, jeder ein Hauch von Nichts, die jeder Seemann zwecks Hilfestellung bei der Anprobe seiner Freundin mitbringe und auch sie habe sich reichlich eingedeckt. Dagegen könne jede Frau die baumwollenen, zwickelverstärkten Feinripp-Schlüpfer aus Limbach-Oberfrohna glatt vergessen. Seither trage sie, und das nur zur ihrer eigenen Freude, konsequent die farblich passenden Slips zum übrigen Outfit. „Ja“, sagte darauf die mitreisende Ehefrau, „das hat mir mein Mann schon erzählt.“

Mayday, mayday – Motorvessel MANSFELD

Dieser aus dem Gedächtnis geschriebene Bericht soll nach 24 Jahren eine Lücke in den BORDGESCHICHTEN schließen und gleichzeitig den immer mehr verloren gehenden geschichtlichen Vorgängen und Zusammenhängen bei der Deutschen Seereederei vorbeugen. Da über die Ereignisse inzwischen viele Jahre ins Land gegangen sind, manche Details in Vergessenheit gerieten und einige Fakten nicht mehr exakt im Gedächtnis haften, möchte ich als „Beteiligter“ versuchen zu retten, was noch zu retten ist. Sollte mich mein Gedächtnis in Einzelheiten trügen, so liegt dies am Zahn der Zeit.



Gerd Bodner rechts

MS MANSFELD/Y5PQ, ein Schiff vom Typ IX, wegen der Form seiner Aufbauten auch „Hochhaus“ genannt, befand sich im Februar 1986 mit 35 Mann Besatzung auf einer seiner typischen Standardreisen von Rostock nach El Ferrol in Nordspanien. Die Ladung war für diese Zeit ebenso typisch. Es handelte sich um Kohle. Von der Reisedauer her wurde der Törn durch die Besatzung als unkomplizierte routinemäßige Kurzreise angesehen. Unser nordspanischer Löschhafen wurde problemlos erreicht, die Ladung gelöscht und der Hafen von El Ferrol in den Abendstunden des 14. Februar 1986 verlassen mit dem Ziel La Garrucha an der Südostküste Spaniens im Mittelmeer. Keiner hätte sich auch nur im Entferntesten träumen lassen, dass wir in diesem Hafen niemals ankommen würden.



Nach der Umrundung von Cabo Finisterre ging es auf Südkurs und mit 185 Grad steuerten wir das Verkehrstrennungsgebiet Off Berlenga Island an. Es war Sonnabend und es herrschte raues Wetter mit südwestlichen Winden der Stärke 6 bei einer westlichen Dünung. Nach dem vorangegangenen Löschvorgang in El Ferrol sah das Schiff vom Kohlenstaub arg verreckt aus. Für die Decksbesatzung und verfügbare Besatzungsmitglieder aus der Maschine im Rahmen der Komplexbrigade wurde Luken- und Deckspulen angeordnet. Das wurde aufgrund der starken Rollbewegung wieder abgesagt und man beschränkte sich auf das Spulen der Außenhaut und das Säubern der Gänge im Innenbereich.

Meine 8-12 Wache verlief normal und es gab keine Anzeichen einer drohenden Gefahr. Die Information eines Matrosen zur Frühstückszeit: „Ausfall des Stromkreises XY“, wurde routinemäßig durch den Elektriker beseitigt, trat aber zum Zeitpunkt meiner Wachübergabe wiederholt auf. Hier hätte man durch gezielte Ursachensuche reagieren sollen. Dadurch wäre uns vieles erspart geblieben. Das ist leicht gesagt nach all den Jahren.

Nach der Wachübergabe an den II. NO begab ich mich um 12.05 Uhr zur Offiziersmesse, um das obligatorische Sonnabendsüppchen und den dazugehörigen Pudding zu essen. Das war eine kurze Prozedur und 12.25 Uhr war ich zurück in meiner Kammer. Ich kam gerade noch zum Überkochen einer Tasse „Mocca-Fix“, als Feueralarm ausgelöst wurde.

Meine ersten Gedanken sitzen mir noch heute fest im Gedächtnis: „Kann der Alte uns Nautiker nicht vorher über Probemanöver informieren? Wohin jetzt mit der vollen Tasse Kaffee? Ach, stell die Tasse bei dieser Dünung sicher in den Papierkorb.“

Beim Öffnen meiner Kammertür hörte ich schon den Chieftmate lautstark „Feuer“ rufen. An dieser Hektik konnte ich deutlich erkennen, dass dies kein Probemanöver war und die rasante Rauchentwicklung im Innenbereich bestätigte dies in eindringlicher Weise. Jetzt musste alles schnell gehen. Das wurde anfangs vorübergehend durch die fest verriegelten Außenschotten, es war ja Aufbauten-Spulen angesagt worden, verhindert und kostete wertvolle Minuten. Nach anfänglichem Schock aller Besatzungsmitglieder und dem entsprechenden Wirrwarr auf den Stellplätzen der Feuerlösch-, Angriffs- und Bergungstrupps ebenso

wie bei der Einsatzleitung auf der Brücke und beim Maschinenpersonal versuchte der II. NO, ohne Verbindung zur Brücke, Ordnung in den Ablauf zu bringen. Das war sowohl bei seinem als auch bei meinem Trupp nicht einfach, da die Leute nur halb ausgerüstet erschienen. Es war kein Druck auf den Feuerlöschpumpen, von der Brücke kam kein Angriffsziel – vieles, was sonst bei Probemanövern hervorragend lief. An den Ersatz von Druckflaschen, Wärmeschutzanzügen und die restlichen SSG-Geräte kamen wir nicht mehr heran, da diese im brennenden Aufbautenbereich gelagert waren.



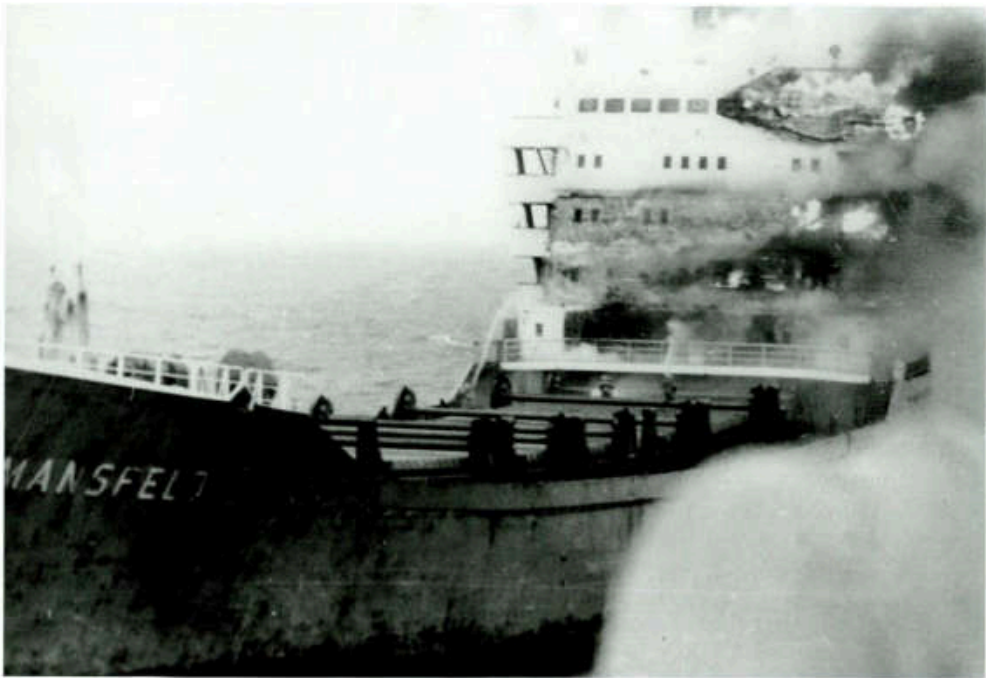
Nach etwa 15 Minuten wurde der erste Wassertropfen über die Feuerlöschpumpen gefördert und es konnte nun gezielt nach Anweisung des „Second“ vorgegangen werden. Zwischenzeitlich ereigneten sich von 12.30 Uhr bis 13 Uhr in verschiedenen Bereichen des Schiffes Vorgänge, die ein komplettes Buch füllen würden. Einige seien hier kurz aus dem Gedächtnis hervorgeholt:

- Der Löschangriff beginnt von Steuerbordseite. Das achtere Schott bleibt offen und verstärkt den Innenaufbautenbrand in Form einer Kaminwirkung von Steuerbord nach Backbord und gleichzeitig von unten nach oben.
- Die Brücke muss in Richtung Peildeck evakuiert werden, der Funkraum ist nicht mehr betretbar, Gefahr einer Explosion von Gasflaschen, Evakuierung der Einsatzleitung über die Brückenvorkante unter Zuhilfenahme von Flaggleinen des Peildecks.
- Währenddessen bersten durch die Hitze Bullaugen und Fenster im Brückenvorkantenbereich, die Rettungsboote sind nicht mehr erreichbar.
- Einsatz des OSBD (Offizier für den Schiffsbetriebsdienst/Bootsmann) im Feuer- und Rauchbereich, es gelingt, ein Floß zu werfen.
- Der Aufbautenbereich wird aufgegeben, Rückzug der Besatzung zum Vorschiffbereich, Höhe Luk I/II.
- Sinnloser Versuch, vom Vorschiff durch Kühlung der Brückenvorkante mit Löschwasser zu retten, was zu retten ist.
- Mit drei „Motorola“-Handfunksprechgeräten Anforderung von Hilfe.

- Resolutes Eingreifen des I. Offiziers für weitere Maßnahmen zur Evakuierung. Der Kapitän ist nicht mehr Herr der Lage.
- Evakuierung der ersten Besatzungsmitglieder über geworfenes Floß. Hierbei werden alle Techniker einschließlich des II. NO von Bord geschickt.
- Das Floß treibt an der Bordwand nach achtern, Schiffsschraube und Typhon schalten sich aus für alle unverständlichen Gründen wieder an und das Floß muss aus dem Gefahrenbereich der drehenden Schraube gebracht werden.

Diese kurzen und nicht vollständigen Details sollen nur einen ungefähren Überblick der Situation in den folgenden Minuten geben. Sie sollen viele weitere erfolgreiche Aktionen nicht verwischen, zum Beispiel die Bergung des I. Technischen Offiziers, welcher im Glauben an ein Probemanöver lange Zeit im Maschinenraum ausharrte.

Nach bruchstückhaftem Empfang unserer über den UKW-Sprechfunkkanal 16 abgesetzten Seenot-Meldung „mayday, mayday“ erschienen die Frachter LEIDSEGRACHT und ANTWERPEN am Havarieort, wobei die LEIDSEGRACHT mittels Leinenverbindung die Besatzung des Floßes übernahm und später an MS THALE übergab. MS ANTWERPEN übernahm sieben Mitglieder der Besatzung und nahm diese, da unter Termindruck, nach der Entlassung aus der Seenoithilfe mit nach Marseille.



Zwischenzeitlich erschien MS THALE und übernahm die Evakuierung der restlichen Besatzung unter spektakulären Schiffsmanövern und Bootseinsätzen. Für die Crew eine Aufgabe bis zum Rande der Erschöpfung. Ich zolle dieser Besatzung dafür noch heute Respekt, besonders ihrem allseits bekannten Kapitän, auch wenn die Seekammer eventuell meiner Meinung nicht gefolgt wäre. Irgendwann erreichte auch ich bei rauer See, Wind 7, See 6, vier Meter hohen Wellen und langer Dünung gegen 15 Uhr mit dessen Rettungsboot das MS THALE. Die auf der brennend treibenden MANSFELD zurückgebliebenen drei Besatzungsmitglieder – der Storekeeper, der Kapitän und der Politoffizier – , wurden in weiteren



nervenzehrenden Einsätzen durch den Bootstrupp der THALE unterstützt und versorgt, bis auch hier die Grenze der Belastbarkeit erreicht war und aus sicherheitstechnischen Gründen dieses Unternehmen gestoppt wurde.

Wir geborgenen Nautiker der MANSFELD integrierten uns nach kurzer Ruhepause in den Wachdienst unserer Kollegen auf der THALE, da diese einen überaus anstrengenden Arbeitstag hatten und ihnen eine gleiche Nacht noch bevorstand. In der Nachtwache verfolgten wir die Drift des ausgebrannten Wracks mit unseren drei an Bord verbliebenen Besatzungsmitgliedern erst optisch, später durch aufkommendes Schlechtwetter mittels Radar und Sprechfunk. MS MANSFELD trieb über Nacht in Form einer leichten Sinuskurve mit zwei Seemeilen pro Stunde unweigerlich der portugiesischen Küste zu und hätte nach meiner Ansicht, wenn die Freigabe und Anforderung von Bergungsschleppern früher erfolgt wäre, noch rechtzeitig auf den Haken genommen werden können. Leider stand unter den damaligen Verhältnissen die sichere Bergung des Kapitänstresors, die viel Zeit verschlang, im Vordergrund. Wen interessierte in dieser Situation der Inhalt des Tresors – keinen, außer ein paar Sicherheitsfanatiker im Reedereigebäude! Hierzu erinnere ich mich mit Kopfschütteln an Rückfragen der Reederei nach der Bergung des Tresors und erst an zweiter und dritter Stelle nach dem Befinden der Besatzung und der gegenwärtigen Lage des MS MANSFELD.


 urgent
 brigitte bodner
 frLisztstr 25
 (5600)Leinefelde



TELEGRAMM

auf grund einer havarie 80 seemeilen vor lissabon musste ein teil
 der besatzung das schiff verlassen ihr mann befindet sich
 gesund an bord der ms thale und wird ueber lissabon per flug
 in die ddr reisen fragen koennen sie ueber telefon rostock
 366 6444 oder 366 6466
 vob dr bachmann

DEUTSCHE POST

2321 nnnn
 6555x lenfe dd
 rrrrr l...f... 24a



Im weiteren Verlauf der Drift des MS MANSFELD wurde festgestellt, dass die Hauptmaschine noch intakt war. Aber da die falschen Leute auf dem Havaristen geblieben waren, konnte niemand sie anwerfen. Das technische Personal war schon mittags evakuiert worden und ein Politoffizier konnte den Motor mit einer zündenden Rede auch nicht anschmeißen. So blieb uns nur noch, die ganze Nacht auszuharren und auf die nun endlich angeforderten zwei Schlepper aus Lissabon zu warten.

Diese Schlepper trafen endlich ein, als die MANSFELD mit drei ausgepowerten Leuten an Bord schon dicht unter der Küste trieb. Dementsprechend kam trotz des großen Einsatzes keine stabile Leinenverbindung zustande. Schlepper-Leinen und bordseitige Dederonleinen brachen und die Schlepper mussten wegen Wassertiefe und Dünung aus Sicherheitsgründen das Vorhaben abbrechen.

Portugal: Schlepper gesunken Sieben Seeleute ertranken

Schiff war zur Bergung der „Mansfeld“ ausgelaufen

Lissabon (ND-Korr.). Beim Untergang eines portugiesischen Bergungsschleppers vor dem nordportugiesischen Hafen Leixoes sind am Sonntag sieben der acht Besatzungsmitglieder ums Leben gekommen.

Das Schiff gehörte zu einer Flottille von zwei Bergungsschleppern, die aus Lissabon ausgelaufen waren, um dem MS „Mansfeld“ aus der DDR zu Hilfe zu kommen. Beide Schlepper konnten jedoch auf Grund der schlechten Wetterbedingungen die Bergung nicht aufnehmen und versuchten, in einem Hafen Schutz zu finden.

Wie der portugiesische Seerettungsdienst mitteilte, konnten die

Verunglückten wegen der heftigen Stürme mit Spitzengeschwindigkeiten bis 100 km/h und Wellengang von sieben bis neun Metern nicht gerettet werden. Das Schiff war durch einen Maschinenschaden manövrierunfähig.

Der Frachter „Mansfeld“ war, wie bereits gemeldet, am Sonntag vor der portugiesischen Küste infolge eines Brandes bei starkem Sturm havariert. Andere Schiffe hatten die Besatzung an Bord genommen. Inzwischen ist die „Mansfeld“ bei hohem Seegang etwa 300 bis 400 Meter vor der portugiesischen Küste in der Nähe von Figueiradafoz gestrandet und auseinandergebrochen.

Die drei Besatzungsmitglieder wurden in letzter Minute unter spektakulärem Einsatz durch Marinehubschrauber und Kampfschwimmer geborgen und durch einen weiteren filmreifen Einsatz zu der in hoher Dünung rollenden THALE geflogen. Die Übergabephase aus der Luft auf das Deck der rollenden THALE ringt mir noch heute Respekt für die Crew des Hubschraubers ab. In den Abendstunden des 16. Februar strandete das MS MANSFELD dann unwiderruflich an der portugiesischen Küste bei Leirosa, Gebiet Figuerada Foz, auf Position 40.01 Nord und 08.56 West.

Wir geretteten Besatzungsmitglieder wurden durch MS THALE nach Lissabon gebracht, von einem Schlepper übernommen und durch die „Aktuelle Kamera“ begrüßt. Dann ver-

schwanden wir für Tage in der dortigen DDR-Botschaft. Dieser Aufenthalt wurde uns relativ angenehm gestaltet, von der späteren „Ersteinkleidung“ einmal abgesehen. Diese wurde von einem Botschaftsangehörigen durch Masseneinkauf diverser illustrierter Kleidungsstücke vollzogen. Mein Outfit bestand aus einer blauen Jeans, himmelblauen Stoffturnschuhen, gelbem Sommerhemd und einer kleinen roten Nylonumhängetasche. So und ähnlich wurden wir mit dieser südländischen Sommerkleidung ins verschneite Deutschland des Februar 1986 entlassen.

Unsere Heimreise begann mit einer vierstündigen Busfahrt von Lissabon zum Flughafen nach Porto. Hier hatte am Vortag die DDR-Fußballmannschaft einen Sieg errungen und zufälligerweise ein halbes Flugzeug frei. Als unsere bunt gekleidete Mannschaft eine Stunde vor Eintreffen der Nationalelf am Flugplatz eintraf, mag mancher Portugiese gedacht haben: „Und das sind nun die Sieger des Vorabends.“ Der Heimflug verlief problemlos, auch wenn wir im Flugzeug für Pilot und Crew interessanter waren als die Sieger des runden Leders.

Nach der Landung in Schönefeld wurden wir noch im Flugzeug aufgefordert, zuerst die Nationalmannschaft aussteigen zu lassen, da Kameras der „Aktuellen Kamera“ zur Begrüßung bereit standen. Erst wenn die Kameras wegschwenken, sollten wir uns schnellstmöglich über die Gangway, um das Heck des Flugzeuges herum und durch eine Seitentür im Flugplatzzaun entfernen.

Danach sammelten wir uns in einem separaten Saal und wurden durch eine kleine Abordnung der Reederei nach einer kurzen Begrüßungsrede mit Essen und Getränken versorgt. Eine weitere Abordnung der Versicherung und eine der Kaderabteilung überreichten uns Handgeld mit unbegrenztem Vorschuss und Versicherungsformulare für die Auflistung abhanden gekommener Kleidungs- und Wertgegenstände sowie Fahrkarten. Wir wollten nun endlich nach Hause. Nebenbei füllten wir aus den bereit stehenden Radeberger Bierkisten unsere niedlichen bunten Reisetäschchen und stürmten, soweit keine Verwandten angereist waren, zum nahe gelegenen Bahnhof.

Ich kam angesichts meiner interessanten Bekleidung unter den staunenden Augen der Fahrgäste relativ gut bis Erfurt und von dort um 4 Uhr in der Frühe mit einem Triebwagen bis 20 Kilometer vor meinen Heimatort. Hier war die Fahrt zu Ende. Weiterfahrt bei geschlossenem Bahnhof erst in zwei Stunden und dies bei bitterer Kälte in Mittelmeerbekleidung. Hilfe kam durch ein im nächtlichen Einsatz fahrendes Schwarz-Taxi, welches in den letzten Zügen lag. Anfänglich wollte der Fahrer seinem Wartburg die 24 Kilometer Landstraße nicht mehr zumuten, aber nach kurzem Zücken eines größeren Betrages vom Vorschuss, wurde aus dem 311er ein Porsche. Glücklicherweise, ausgelaugt und mit einem Bärenhunger stand ich um 6.30 Uhr nach 25 Stunden Irrfahrt seit Lissabon vor der Tür meiner Familie.

Die folgenden Tage des „Urlaubs“ waren durch Behördengänge gekennzeichnet. Durch den MANSFELD-Brand waren alle Dokumente verloren gegangen. Ich besaß nur einen kleinen Zettel der Reederei, auf dem sinngemäß stand: „Genossen! Es sind durch Schiffsuntergang alle persönlichen Dokumente verloren gegangen, wir bitten alle Behörden um schnelle Hilfe zur Wiedererlangung dieser. Deutsche Seereederei.“

Es hat keinen Spaß gemacht, diesen Zettel beim Wiedererlangen der Fahrerlaubnis, des Sozialversicherungsausweises und anderer Dokumente vorzuzeigen und die Umstände auch einem Abschnittsbevollmächtigten zu erklären.

Ebenso war eine versicherungstechnische Aufstellung der verlustig gegangenen persönlichen Effekten zu erstellen, wobei jedes West-Utensil über ein vergleichbares Produkt in Mark der DDR umgerechnet werden sollte. Nach etwa acht Wochen Urlaub kam dann ein neuer Einsatzbefehl. Dieser lief über viele weitere Einsätze im Flottenbereich Spezial auf Kühlschiffen und lange Zeit auf GÖRLITZ/GRÖDITZ als II. NO bis 1992, dem Jahr meiner Kündigung.

Schadensaufstellung

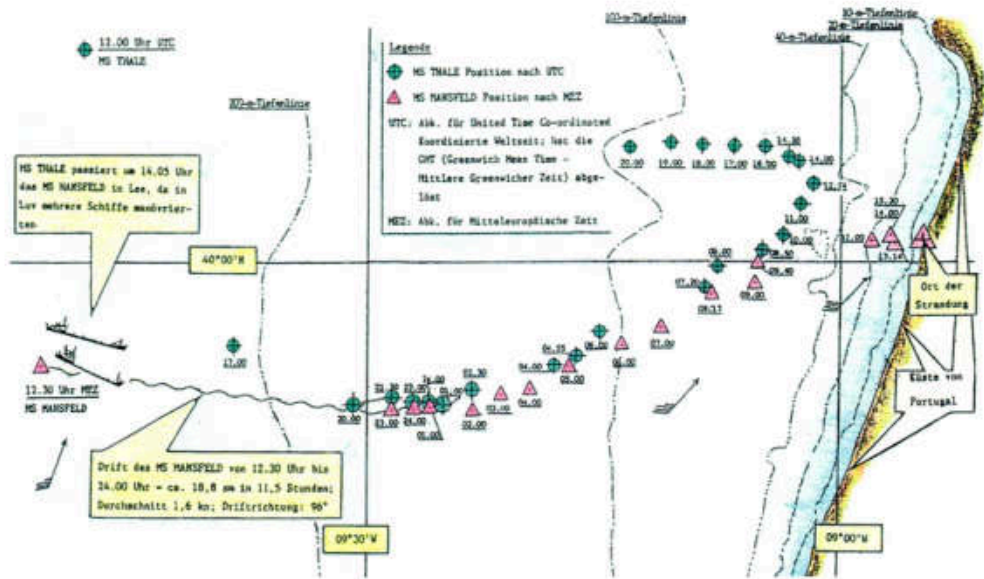
Anzahl	Bezeichnung	Neuwert
1	Lederjacke/ Nappa, Marokko	1300,-
1	Thermowinterjacke/ Oesterreich	550,-
4	Hemden / lang	300,-
2	T.-Shirts / England	50,-
1	Strickjacke	150,-
2	Pullover	170,-
5	Garnituren Unterwäsche	80,-
8	Paar Strümpfe	50,-
1	Pudel	15,-
1	Paar Lederhandschuhe	30,-
1	Cordhose / BRD	195,-
2	Jeans / BRD	360,-
1	Armbanduhr/ Ruhla Eurochron	245,-
1	Taschenrechner / Japan	600,-
1	Fotoapparat Zenit ES / SU	500,-
1	Weitwinkelobjektiv	250,-
1	Telekonverter	75,-
1	Blitzlicht mit Schiene und Adapter	110,-
2	Disfilme	16,-
1	Paar Winterstiefel/Salamander	160,-
1	Paar Stiefeletten/ Leder	110,-
1	Paar Freizeitturnschuhe	80,-
2	Paar Sandaletten	40,-
1	Schlafanzug /kurz	45,-
1	Portemonnaie	42,-
1	Brasertasche	35,-
1	Laderkoffer	135,-
1	Reisetasche / BRD	100,-
1	Umhängetasche / Mexiko	50,-
3	Sätze Toilettenartikel und Rasierer	60,-
1	Reisenecktasche	35,-

-- 2 --

Anzahl	Bezeichnung	Neuwert
	2 Belletristikbücher;	
	1 Magischer Würfel;	47,-
	1 Reisekarte	
1	Leder Gürtel / Indien	40,-
5	Taschentücher	10,-
1	Dokumententasche / England	38,-
2	Kugelschreiber	28,-
1	Badehose	40,-
1	Sonnenbrille / Kuwait	60,-
2	Turnhosen	10,-
1	Hemd	80,-
	300,-M Portemonnaieinhalt	300,-
	sowie 32,-Rubel= 100,-M	100,-

Gesamtanspruch

6691,- M



Vieles „hätte“ bei der MANSFELD-Katastrophe besser ablaufen und so manches vermieden werden können. Angefangen von der Schiffskonstruktion (keine Steckdosen unter den Wasserauffangwannen der Bullaugen) über Schiffssicherheitsrundgänge und Kontrollgänge zum Verschlusszustand (Feststellung des offenen Bullauges), die Ursachenforschung des Stromausfalles beim Frühstück bis hin zur Koordination und Evakuierung (ein kontrollierterer Ablauf nach besseren Auswahlkriterien). Ja, hätte! Mit „hätte“ kann man nach fast einem Vierteljahrhundert gut argumentieren, doch nur wer selbst eine derartige Situation durchlebt hat, weiß genau: Theorie und Praxis sind grundverschieden und Lehrbuchsituationen gab es nie und wird es bei der Seefahrt niemals geben. Letztlich „hätte“ auch alles noch bedeutend schlimmer enden und dann keiner diesen Bericht mehr schreiben können.



Seefahrt im Katastrophenwinter 1978/79

Vor dreißig Jahren, am Neujahrstag 1979, gingen in der Republik die Lichter aus. Eine Schnee- und Kältekatastrophe brach vor allem über Norddeutschland herein. Etliche Besatzungen von DSR-Schiffen konnten sie auf der Ostsee hautnah miterleben, darunter jene des MS ZEULENRODA.

Nach dem Ende meiner aktiven Fahrenszeit vier Jahre zuvor gehörte ich erstmals als mitreisende Ehefrau zur Besatzung. Wie die Wetterlage in diesen letzten Dezembertagen eskalierte, das kann schon als ein Jahrhundertereignis bezeichnet werden, das an keinem spurlos vorüberging, der es miterlebt hat.

Als ich mit meinem sechs Jahre alten Sohn per PKW an einem späten Nachmittag Mitte Dezember aus Thüringen im Rostocker Überseehafen ankam, lag das Schiff noch auf Reede vor Warnemünde. Was nun? Diese Frage mussten sich viele Seemannsfrauen im Laufe der Jahre stellen. Nachdem der Dispatcher eingehend mit dem Schiff telefoniert hatte, erteilte Kapitän Dieter Pochert die Genehmigung, dass mein Sohn mit auf die Reede kommen darf. Es war ein Dezemberabend mit Sturm und Regen, also ein richtiges „Scheißwetter“. Und bei dem sollten wir mit dem Lotsenboot WELS auf die Reede hinaus! Während der Fahrt könnten wir unter Deck gehen, dort wäre es nicht so kalt, meinte der Lotsenkapitän. Mit meinem Kind bin ich vorsichtshalber an Deck stehen geblieben. Konnte ja sein, dass es mir unter Deck nicht sehr gut gegangen wäre. Das Kind hätte vielleicht einen Schock durch den dortigen Gestank bekommen.

Bei der Abfahrt machte die Lotsenbootbesatzung ihre Scherze mit uns und fragte neben anderen dummen Sprüchen, ob wir denn nach Kiel wollten. Die ZEULENRODA lag nämlich am äußersten Ende der Reede. Durchgefroren, aber mit zusammengebißenen Zähnen kamen wir glücklich am Schiff an. Die ZEULE war voll abgeladen und die Decksgang hatte ein Ende der Lotsenleiter herab gegeben. Vom Lotsenboot aus wurde mein Sohn unter den Armen gepackt und auf das Deck gereicht. Dort sollte er gerade von den Matrosen übernommen werden, als der Kapitän an die Schanz gestürzt kam. Um Gottes Willen, Sicherheit geht vor, Kind zurück, mal schnell den erstbesten Tampen geholt und diesen zum Lotsenboot herunter gereicht. Mit dem Sicherheitstampen um den kleinen Körper wurde das Kind zur Zufriedenheit aller der Besatzung übergeben. Damit auch ich übersteigen konnte, wurde die nächste Welle abgepasst und dann konnte ich mit Unterstützung von unten und oben die drei Stufen der Lotsenleiter erklimmen. Das ging natürlich alles viel schneller als man es beschreiben kann. Diese waghalsige Aktion war schon ein unvergessliches Erlebnis für uns beide gewesen. Ich war noch nie von einem Lotsenboot auf ein Schiff umgestiegen.

Am übernächsten Tage versiegelte der Dampfer zum Überseehafen. Der Sohn wurde bei den Großeltern in der Nähe von Stralsund abgeliefert und wir fuhren mit dem Zug zurück nach Rostock. Am 18. Dezember 1978 begann meine erste Seereise – rechts herum. Schon am Morgen des 20. Dezember kam das Schiff auf der Reede von Riga an. Als der Lotse an Bord war, begann eine zweistündige Revierfahrt, sodass wir um Mitternacht an der Pier fest waren. Sofort erfolgte das Beladen mit Kohle. Am nächsten Morgen konnte mein Mann mit mir an Land gehen. Der Kapitän übernahm seine Wache. Nach dem schon erwähnten „schönen“ Wetter in Rostock empfing uns Riga in einer herrlichen Winterpracht, mit einer Schneehöhe von etwa 50 Zentimetern und zwölf Grad Minus. Der Schnee knirschte unter den Füßen.

Riga ist eine sehr schöne alte Stadt mit großen Parks, breiten Straßen und vielen Sehenswürdigkeiten. Mich beeindruckte der riesige Kolchosmarkt, auf dem es von Blumen über Brot und Fleisch bis hin zu Pelzen alles zu kaufen gab. So etwas kannten wir von zu Hause

überhaupt nicht. Am nächsten Abend lief das Schiff wieder aus. Während des kommenden Seetages mussten wir eine kleine Unterbrechung wegen einer Reparatur an der Rudermaschine einlegen. In der Nacht des 22. Dezember war das Schiff schon wieder im Rostocker Stadthafen fest. Die Weihnachtsfeiertage verbrachten wir an Bord. Man wusste nie genau, wann der Dampfer wieder auslaufen würde. In Rostock herrschten bei regnerischem Wetter frühlingshafte Temperaturen um plus sechzehn Grad.

Am 27. Dezember begann meine zweite Reise, diesmal Richtung Klaipeda. Vor derartigen Kurzreisen wurde eine zweimalige Ausreise im Reisepass eingetragen. Das Wetter hatte sich inzwischen dermaßen verschlechtert, dass wir am 28. Dezember in der 8-12 Wache zurückliefen, um im Windschatten der Insel Bornholm zu ankern. Es herrschte starker Ostwind mit heftigem Schneefall bei mittlerer Sicht. Wir machten nur noch zwei Knoten Fahrt.

An diesem Tag lagen die Temperaturen in weiten Teilen Deutschlands noch über zehn Grad, während an der Küste ein Temperaturrückgang mit gefrierendem Regen einsetzte, der die Nordbezirke der DDR binnen weniger Stunden unter einem dicken Eispanzer verschwinden ließ. Danach setzte ein 78-stündiger Schneesturm ein. In den Südbezirken regnete es bei milden Temperaturen ununterbrochen weiter.

Am 29. lagen wir schon den zweiten Tag zwischen Hasle und Roenne vor Anker. Selbst im Windschatten der Insel Bornholm hatten wir eine „9“ nach Beaufort. Die Zahl der vor Anker liegenden Schiffe erhöhte sich in dieser Zeit von drei auf etwa fünfzehn. Ein kleines BRD-Kümo war derartig vereist, dass es Roenne als Nothafen anlaufen musste. Am Silvestertag hatten Sturm und Schneetreiben immer noch nicht nachgelassen. Mittlerweile hatte sich auch die Anzahl der Schutz suchenden Schiffe auf zweiundzwanzig erhöht, darunter das MS FALKE und das Fährschiff RÜGEN, dieses mit sehr schönem zu Stromlinien geformtem vereisten Spritzwasser an der Außenhaut. Der Schneesturm nahm nicht ab. Die Sicht wurde immer bescheidener. Alle wach- und dienstfreien Besatzungsmitglieder fanden sich auf der Brücke ein und schauten den Wetterkapriolen zu. Die Insel Bornholm war in ein gespenstiges weißgraues Licht getaucht. Zwischen den Schneeböen konnten wir die Rundumleuchten der Schneepflüge und der anderen Räumfahrzeuge erkennen. Das UKW-Sprechfunkgerät lief rund um die Uhr und alle verfolgten gespannt die Gespräche und Informationen der anderen Schiffe, obwohl es uns eigentlich verboten war zu lauschen. Nur für den Dienstgebrauch! Ein Kümokapitän sprach mit seiner Frau in Schleswig-Holstein. Sie kam nicht mehr aus der Garage heraus und sogar der Hund wollte nicht mehr vor die Tür. Auch dieser Landstrich wurde von der Schneekatastrophe schwer heimgesucht. In Lübeck und Kiel setzte eine Sturmflut ein, die ganze Straßenzüge unter Wasser setzte, die anschließend vereisten. Das war schon interessant, denn wir saßen auf unserem Dampfer – warm und trocken. Silvester wurde wie üblich auf der Brücke angestoßen und in der Messe den Umständen entsprechend gefeiert.

In dieser Nacht erreichte die Kältewelle die mitteldeutschen und Lausitzer Braunkohlenreviere. In Berlin sanken die Temperaturen binnen 48 Stunden von plus acht Grad auf minus zwanzig Grad. Die Kohleförderung brach zusammen, bei der Reichsbahn brachen die Schienen und die Oberleitungen. In den Ortschaften fielen elektrischer Strom und Fernheizung aus. Inzwischen war die Insel Rügen durch riesige Schneeverwehungen völlig von der Außenwelt



abgeschnitten und wurde durch NVA-Hubschrauber mit dem Nötigsten versorgt. Am Neujahrstag verließen wir nach dreizehn Uhr unseren bisherigen Ankerplatz und ankerten südlich von Bornholm. Der Wind hatte von Ost auf Nord gedreht. Am 2. Januar um halb zehn Uhr gingen wir Anker auf, um nach Klaipeda zu laufen. Dort war inzwischen unsere Ladung weg. Wir kreuzten vor Bornholm, um auf eine neue Order zu warten. Nachmittags lagen wir wieder vor Anker. Zum Abendbrot auf dem Weg in die Messe begegnete mir Kapitän Pochert: „Haben sie ein Glück, wir laufen Schweden an.“ Kurz vor Mitternacht ging es Anker auf in Richtung Nordwesten. Am Morgen des 3. Januar war seit vielen Tagen das erste Mal wieder die Sonne zu sehen. Herrlich! Im Sund trieb eine Schicht dünner Eisschollen. Je weiter wir uns dem Hafen näherten, umso dicker wurde das Eis. Wir machten nur ganz langsame Fahrt voraus. Nach über einer Stunde Revierfahrt waren wir endlich zu Mittag an der Pier fest.

Limhamn ist der Industriehafen von Malmö. Wir hatten an einer Pier in einem Werkhafen festgemacht. Ringsherum war das Gelände eingezäunt. Wollte ein Besatzungsmitglied an Land, musste der Wachmann das Werktor auf- bzw. zuschließen. Wir gingen an Land, um diesen kleinen beschaulichen Vorort mit drei Supermärkten und einer Menge kleinerer Läden zu besehen. Auch hier war nun eindeutig Winter angesagt. Mutig stapften wir mit Winterausrüstung durch den Schnee wie die Schweden mit ihren Glogs. Ich glaube, die ziehen sie nicht mal in der Kojе aus.

Am Abend des ersten Liegetages bestand für interessierte Besatzungsmitglieder die Möglichkeit, das Eishockeyspiel zwischen Malmö und Dynamo Berlin zu besuchen. Unsere Funkerin Heidi brachte den Puck der Gewinnermannschaft mit. Und wer waren die Gewinner? Natürlich die DDR-Mannschaft! Der Puck erhielt in der Vitrine in der Messe einen Ehrenplatz.

Wir übernahmen Schwergutteile, die 29 Tonnen wogen und gerade so in die Luke passten. Ich verpackte mich winterlich, stand viel an Deck und schaute interessiert beim Beladen zu. Mein Ehemann fuhr gerade etwas über ein Jahr als III. Nautischer Offizier. Er musste den Stauplan machen. Da kam so eine Ladung wie gerufen. Alle Teile mussten mit, auch als Decksladung wurden sie gefahren. Am 10. Januar gegen Mittag traten wir die Heimreise nach Rostock an. Gegen Mitternacht des gleichen Tages machte das MS ZEULE längsseits des MS LIESELOTTE HERRMANN fest. Auch für mich war damit diese aufregende Seereise beendet.

Als wir von Bord abstiegen, wussten wir nicht, inwieweit die Bahnstrecken und Straßen nach dem Schneechaos geräumt waren. Vor dem Hafentor fragten wir einen Taxifahrer, ob er uns nach Steinhagen bei Stralsund fahren könne. „Kein Problem“, antwortete er. Wir packten unser Gepäck in den Kofferraum und ab ging die Fahrt. Zwischen Stralsund und Negast waren noch die Ausmaße des Schneesturmes zu erahnen. Wir fuhren wie durch eine Schlucht, bestehend aus drei bis fünf Meter hohen Schneewällen. Es war der blanke Wahnsinn. In Steinhagen angekommen, keine Spur von unserem Auto, nur ein riesiger Schneehaufen. Mit vereinten Kräften wurde unser „Börger“ freigeschaufelt. Alle Startversuche scheiterten. Nichts drehte sich mehr in unserem Wartburg. Unser Opa vertrat die Meinung, an der Batterie liege es nicht, wenn der Schnee den Acker wärme, dann auch das Auto. Mit der erlebten Wettersituation waren wohl alle etwas überfordert. Mein Ehemann fuhr mit dem Zug zurück an Bord. Ich machte mit dem Sohn noch vierzehn Tage Zwangsurlaub bei den Großeltern. Dann waren auch die Autobahnen alle wieder frei. Wir konnten zurück nach Thüringen fahren.

Mitte Februar kam in diesem Katastrophenwinter der nächste Schneesturm. Die Republik war diesmal besser gewappnet.

Talent und Bacardi

Vielen Zuschauern der Fernsehserie „Zur See“ wird noch die Szene mit dem Zuckersack in Havanna in Erinnerung sein. Wir drehten diese Geschichte an einem besonders heißen Tag auf dem Marktplatz mitten in der Stadt. Das kubanische Fernsehen hatte mit großem Aufwand ein buntes Markttreiben organisiert, laut, mit karibischem Flair und einem sympathischen Chaos. Unsere dunkelhäutigen Kleindarsteller konnten eine gewisse diebische Freude nicht verbergen, einem blond gelockten Mitteleuropäer ständig – zugegebenermaßen recht leicht – Zuckersäcke auf den Kopf fallen zu lassen. Um mich zu revanchieren, spielte ich bei einem Wurf mit einem lauten Aufschrei eine drohende Ohnmacht und sofort sprangen vier kubanische Schauspieler vom Wagen, um sich rührend um mich zu kümmern. Wie ich später von unserer Dolmetscherin erfuhr, machten sie sich schwere Vorwürfe, die guten freundschaftlichen Beziehungen zwischen der DDR und Kuba eventuell belastet zu haben. Der Spaß wurde aber schnell aufgeklärt und das muntere Säckewerfen ging weiter. Schließlich fiel der Koch doch noch in Ohnmacht und musste laut Drehbuch in einem Hinterhof aufwachen.

Auch hier hatte das kubanische Fernsehen weder Kosten noch Mühe gescheut und eine kleine Folklore-Tanzgruppe angeheuert, die den Koch wieder unter die Lebenden bringen sollte. Und was gibt es dafür besseres als einen kräftigen Schluck Rum. Leider entpuppte sich dieser Lebenswecker aufgrund der strengen Arbeitsschutzbestimmungen der DEFA als warm und fade schmeckender Apfelsaft der Requisite. Selbst dem begabtesten Schauspieler fällt es schwer, nach solch einem Gesöff ein erstauntes Aufwachen zu spielen. Nach einigen Anläufen setzte der Regisseur die Arbeitsschutzbestimmungen der DEFA kurzerhand außer Kraft und ordnete echten Rum an. Schon nach dem ersten Schluck begann mein schauspielerisches Talent wieder zu erwachen. Ich glaube, nach dem vierten Schluck fuhr ich zu Höchstleistung auf und spielte die Szene zur Zufriedenheit des Regisseurs. Seine lakonische Bemerkung: „Na bitte, es geht doch“, ließ mich nur lächeln. Klar hätte mein Talent ausgereicht, die Nummer auch mit Apfelsaft zu spielen.

Bleibt die Erkenntnis, dass es manchmal sehr ratsam ist, seine Fähigkeiten so gezielt einzusetzen, dass der Spaß an der Arbeit nicht zu kurz kommt. Im Übrigen wurde es noch ein fröhlicher Drehtag mit Tanz, Musik, viel Spaß und na ja, sie können's sich sicher denken.



Der Autor beim 38. Seeleutetreffen in Reinsberg 2009

Von Fliechenschnäppern und Riesen-Papilios

Papilio oder Ritterfalter ist die Bezeichnung der Insektenkundler für eine Gruppe von Schmetterlingen, die eine Reihe großer und attraktiver Tiere umfasst. Als langjähriger Hobby-Entomologe – der wissenschaftliche Name für alle jene, die sich mit Krabbeltieren beschäftigen – war mir das natürlich bekannt und die Hoffnung, einige dieser Exemplare zu erbeuten, begleitete mich auf allen meinen Reisen als Seemann bei der DSR. So auch im März 1989, als ich, frischgebackener III. Nautischer Offizier, in Rostock auf MS NIENBURG anheuerte. Eigentlich untypisch für die NIENBURG hieß das nächste Reiseziel nicht Asien, sondern es sollte nach Westen, nach Kuba gehen. Wie immer hatte ich meine Schmetterlingsfänger-Not-ausrüstung dabei, wozu selbstverständlich ein Kescher und ein Sammelbehälter gehörten, aber auch diverse Präpariernadeln, Pinzetten, Spritzen, Folien, Spannbretter und ein paar erforderliche Chemikalien. Ein Blick auf all das ganze Zeugs hätte sicher bei so manchem Laien den vorher gehegten Verdacht erhärtet, dass es sich bei Typen mit diesem Interesse wahrscheinlich doch um Spinner handeln muss. Echter Enthusiasmus lässt sich jedoch auch nicht dadurch und schon gar nicht durch Unwissende erschüttern.



Mit „Amerika, da bin ich!“ nutzte ich gleich den ersten Landgang, bewaffnet mit den Fang-
utensilien, für eine Insektenjagd. Wir klapperten auf dieser Reise eine ganze Reihe kleiner
Häfen an der Nordküste der Insel ab, wobei immer mehrere Tage Liegezeit anfielen. Will
damit sagen, dieser Hatz folgten noch einige weitere Bordkameraden mit mal mehr und mit
mal weniger Erfolg. Auf meinem ersten Beutezug hatte ich nur zwei, drei kleinere Käfer, aber
auch eine große Singzikade „verhaftet“. Total glücklich, wegen der mörderischen Hitze aber
auch völlig erledigt, kam ich, den Keschel noch über der Schulter, zum Dampfer zurück und
lief dem Lehrbootsmann in die Quere. Der erkannte wohl sofort, was meine Aufmachung
zu bedeuten hatte und wollte meinen Fang auf der Stelle sehen. Stolz präsentierte ich die
Zikade, erntete aber nur abfälliges Grunzen. „Die Flieche is' wo' alles? Na, du bist vielleicht
e' Fliechenschnäpper!“

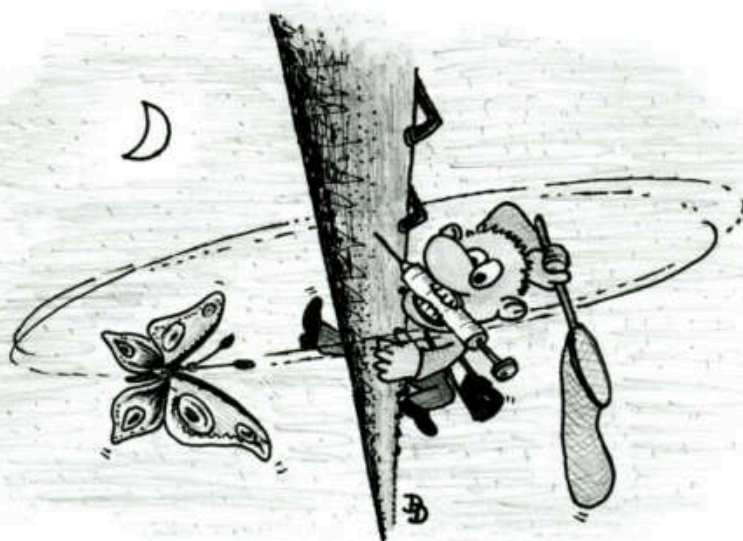
Da half keine Erklärung, dass Fliegen nur zwei Flügel und Zikaden, wie bei meinem Exem-
plar gut sichtbar, vier davon besitzen – ich hatte meinen Namen weg und spätestens am
nächsten Tag war ich bei allen nur noch der Fliechenschnäpper. Dagegen nutzte keinerlei
Einspruch oder Protest. Dieses Opfer hatte ich im Namen der Wissenschaft zu bringen. Es
sollte nicht das letzte sein.

Als rund die Hälfte der Zeit unseres Kuba-Besuches herum war, ergab sich eine längere
Liegezeit auf Reede in unmittelbarer Küstennähe. Endlos und drückend schlichen die Tage
vorbei und die ganze Besatzung sehnte sich an die Pier und nach Landgang. Ich dagegen
liebte meine Hundewache von 0-4 Uhr. Die Temperaturen waren in der Nacht geradezu
herrlich, in aller Ruhe konnten Karten und Handbücher berichtigt werden und was das Beste
war, an Oberdeck sammelten sich unter jeder Lampe unzählige Nachtfalter, darunter auch
Vertreter der von mir besonders geschätzten Sphingidae, zu Deutsch Schwärmer, oder von
mir, ihrer Form wegen, fliegende Zigarren genannt.

So war etwa eine Woche ins Land gegangen und noch immer kein Ende der Reedezeit
abzusehen. Wieder verstrich eine der bereits erwähnten Nächte. Der Wachmatrose machte
gerade Rundgang und ich lungerte auf der Brücke herum. Ich erinnere mich, dass es
ziemlich hell war, da man durch die Glasscheibe gut Vorschiff, Luken und Masten bis hin zu
Einzelheiten erkennen konnte. Am Mast vor der Brücke machte ich an der Backbordseite
einen Rostfleck aus, etliches höher als das Peildeck. Der war ganz schön groß und schien
sich weiter nach Backbord auszudehnen. Seltsam, dass der einem die Tage davor noch nicht
aufgefallen war und dass sich in seiner Umgebung kein weiterer Fleck befand. Neugierig auf
der Brücke weiter nach Backbord gehend, nahm der Fleck immer mehr Kontur an und mit
einem Mal durchfuhr es mich wie der Blitz. Nach dem Fernglas greifen, in die Backbordnock
flitzen und das entdeckte Objekt anvisieren war wie eine einzige Handlung. Tatsächlich, im
Blickfeld hatte ich einen fast vollständigen großen Schmetterling, welcher mit ausgebreiteten
Flügeln seelenruhig fast senkrecht mit seinem Kopf nach oben am Mast saß. Er musste etwa
20 x 20 Zentimeter messen, zeigte eine rötlich braune Färbung und undeutlich waren bunte
Flecken und Zeichnungen auszumachen. Nur seine beiden linken Flügel waren aus meiner
Position nicht ganz zu erkennen, da konnte ich mich noch so weit aus der Nock lehnen.
Was ich sah, erinnerte an einen Papilio, aber das konnte um diese Zeit eigentlich nicht sein.
Es musste sich um einen Nachtfalter handeln, wahrscheinlich sogar um ein weibliches Tier.
Diese können bei manchen „Motten“ stattliche Größen erreichen, sitzen nachts mit offenen
Flügeln gern in der Nähe von Lichtquellen und locken mit Duftstoffen die oft kleineren männ-
lichen Artgenossen an. Gebannt starrte ich nach dem Tier und versuchte vergebens, durch
ständiges Nachregeln der Schärfeneinstellung weitere Details auszumachen. Auch merkte
ich nicht, dass der Wachmatrose plötzlich hinter mir stand: „Was is'n los?“ Ich forderte ihn
auf, auch ein Glas zu nehmen und beschrieb, was ich sah. Er bestätigte alles bis in die Ein-
zelheiten und kam zu dem Schluss: „Da sitzt ein echt großes Vieh.“

Alle Zweifel, ob Rostfleck oder Schmetterling, waren ausgeräumt. Doch wie nun weiter? Alle möglichen Varianten schossen mir durch den Kopf. Während der Wache die Brücke wegen eines Schmetterlings zu verlassen, kam auf keinen Fall in Frage. Dafür fielen mir alle möglichen Schreckensszenarien ein. Wenn der nun davonfliegt? In der Regel bleiben die aber sogar mehrere Stunden sitzen. Wäre das auch heute so? Wird's auch nicht regnen? Wie kommt man eigentlich dicht und unbemerkt an das Tier ran? Wenn jetzt ein Fressfeind kommt und, und, und? So viele Ängste, Wenns und Abers und noch reichlich zwei Stunden Wache vor mir. Nur wer sich schon einmal in einer vergleichbaren Situation befand, wird verstehen können, wie aufgewühlt ich war. Die ganze Zeit spekulierte ich laut darüber und bezog den Matrosen mit ein. Bestimmt habe ich ihn anständig genervt, aber brav beteiligte er sich und machte seinerseits Vorschläge, wie dem Objekt der Begierde beizukommen sei. Ich sehnte das Ende der Wache herbei, doch endlos vergingen die Minuten und um so schleppender, je näher das Ziel rückte. Ganz langsam bewegte sich der Zeiger und um 3.40 Uhr schickte ich den Matrosen los, unser beider Ablösung zu wecken. Pünktlich fünf Minuten vor vier Uhr meldete sich der neue Wachmatrose und kurz danach betrat auch der II. NO die Brücke. Bevor die Übergabeformalitäten erledigt wurden, zeigte ich den beiden Nachfolgern erst einmal, was mir so wichtig war. Auch die kamen überein, dass ich in dieser Nacht sensationelles Glück haben könnte. Wenige Minuten danach kletterte ich mit klopfendem Herz den Mast hinauf.

Mit meiner Aufmachung habe ich sicher so manches Faschingskostüm getoppt. Um die Hüften trug ich den extra breiten Sicherheitsgurt mit Karabinerhaken, denn in erreichter Höhe wollte ich mich damit fest machen, um beide Hände frei zu haben. Am Rücken steckte darin der Kescher und über die Schulter gehängt trug ich an der Seite eine Tasche zur Aufnahme der Beute. Der Knüller war jedoch eine mit Essigsäureäthylester aufgezugene Wegwerfspritze aus Plaste, die quer im Mund steckte und von den Zähnen vorsichtig gehalten wurde. Dazu muss man wissen, dass sich große Falter nicht gut in ein Tötungsglas stecken lassen. Hier könnten sie noch eine ganze Weile flattern, die Flügel bewegen und sich dabei stark beschädigen. Also nimmt man sie vorsichtig zwischen Daumen und Zeigefinger aus dem Fangnetz und injiziert ihnen eine tödliche Dosis. Das geht schnell und schmerzlos, auch wenn sicher der eine oder andere Probleme mit dem Um-die-Ecke-bringen von Insekten hat.



Immer höher ging es hinauf, wobei ich etwa drei Stopps einlegte, um mich zur Seite zu beugen und Ausschau zu halten. Das Tier war immerhin mehr auf der anderen als auf meiner Seite des Mastes. Weiter unten brachte das nichts, denn hier war der Mast einfach zu dick, um etwas sehen zu können. Doch nach oben verjüngte er sich immer mehr und irgendwann konnte ich mein Opfer erkennen. Immer angespannter wurde die Lage, wozu auch die Höhe ihr Übriges beitrug. Ich musste mich jetzt ungefähr zwei Meter unterhalb des künftigen Tatortes befinden. Aufgeregt und ein bisschen zittrig beschloss ich ein letztes Mal, einen vorsichtigen Blick zu riskieren. Freudig erregt erkannte ich, dass ich mich in der Höhe nicht verschätzt hatte und nun konnte man auch feinere und kleinere Einzelheiten ausmachen. Fast zum Greifen nahe klebte in aller Ruhe ein toller Schmetterling am Mast. Und das im wahrsten Sinne des Wortes! Mir stockte der Atem. Das Vieh klebte wirklich, denn es war aus Pappe und offensichtlich von Menschenhand dort platziert worden. Nicht der Schmetterling, sondern ich war in die Falle gegangen und für keinen anderen als für mich war diese auch gedacht. Resigniert schaute ich rüber zur Brücke und sah, wie drei Gestalten in der Nock lauerten und nun anfangen, scherzend und lachend zu mir herüber zu winken. Es waren der alte und der neue Wachmatrose und der neue Wachoffizier. Letzterer rief mir heiter zu: „Na los! Du hast es gleich geschafft.“

Herzlichen Dank, dachte ich. So wie die grinsten, mussten sie davon gewusst haben. War gut gespielt, wie sie mir auch noch zugeredet haben. Mir blieb nur der Rückzug und deprimiert schlich ich in meine Kammer.

Am nächsten Tag klärte sich alles auf. Nicht nur die drei, sondern die gesamte Crew war eingeweiht. Verantwortlich war der Lehrlingsausbilder. Er hatte seine Schüler das Pappding basteln und bemalen lassen. Auf sein Geheiß hatten sie es dann bei einer Kletterübung am Mast dort oben angebracht. Zur Gaudi aller sollte ich in meiner Freiwache am frühen Morgen geweckt und auf die Attrappe aufmerksam gemacht werden. Man hatte richtig gemutmaßt, dass ich keine Aufforderung bräuchte und nicht gezögert hätte, um mir das Stück zu „pflücken“. Ich kann mir noch heute vorstellen, wie dann aus allen möglichen Deckungen und Verstecken kommend über 40 Mann Besatzung klatschend und johlend für eine richtige Blamage gesorgt hätten. Da ich in der Nacht davor aber schon auf den Schwindel reingefallen war, hatte ich den meisten einen Strich durch die Rechnung gemacht. Unbewusst und ungewollt war ich sozusagen mit einem blauen Auge davon gekommen. Aber jeder Leser kann sicher sein, dass danach kein Tag auf dieser Reise verging, an dem ich nicht an meine nächtliche Fitnessübung erinnert wurde.

Trotzdem herrschte weiter ein entspanntes und kollegiales Verhältnis zu den meisten Besatzungsmitgliedern. Von da an brachten vor allem Matrosen, wenn sie etwas an Oberdeck gefunden hatten, aber auch Landgänger immer mal wieder ein Insekt bei mir vorbei, und manchmal gab es dafür ein Bier. Auch mit dem Lehrbootsmann habe ich mich weiterhin gut verstanden. Übrigens blieb fast niemand von seiner spaßigen Art verschont. Am besten war aber seine, wie er es selbst ausdrückte, Wiedergutmachung. An einem der letzten Tage in Kuba stürmte er in meine Kammer und hatte zwischen Daumen und den restlichen Fingern seiner Hand einen wirklich riesigen Schwärmer. „Hier für dich!“

Es war ein stattliches weibliches Exemplar der Gattung *Pseudosphinx tetrio* mit einer Flügelspannweite von 14,9 Zentimetern. Heute besitze ich davon noch zwei Männchen mit 11,5 und 12,0 Zentimetern Spannweite. Sein Geschenk ist eines der Glanzlichter meiner Sammlung und beim Betrachten kommen immer wieder Erinnerungen an meine Zeit als Fliechenschnapper, der keinen *Papilio* fing, sondern einen *Pappilio*.

Der Geburtstag

Wir kamen mit der LEIPZIG (1) im Juni 1960 nach Dairen, China, um Ladung zu löschen. Die Stadt befand sich von 1905 bis 1945 im Besitz Japans und trug im Sprachgebrauch noch diesen japanischen Namen, heute chinesisch Dalian. Es war zu einer Zeit – Ende der fünfziger, Anfang der sechziger Jahre – als sich die Beziehungen zwischen der UdSSR und der VR China auf einen gefährlichen Tiefpunkt zubewegten.

Wir als DSR-Seeleute, über die Verhältnisse absolut uninformiert, waren erstaunt, dass man uns bat, in chinesischen Häfen unsere „sowjetischen Freunde“ gewissermaßen in Bodygard-Manier beschützend mit an Land zu nehmen, da sie befürchteten, von Chinesen attackiert zu werden.



Das war für uns gerade in Dairen verwunderlich, galt doch diese bedeutsame Stadt als Symbol für die gemeinsame Befreiung 1945 vom „japanischen Joch“ durch Rote Armee und Kuomintang-Truppen. Davon zeugten die getrennten Ehrenmale. Dairen wurde erst 1955 durch die UdSSR an die VR China zurückgegeben. Bis dahin trug die Stadt den russischen Namen Dalni.



Das chinesische Ehrenmal in Dalni



Das sowjetische Ehrenmal in Dalni

Auch sonst gab es bereits Gelegenheit, von dem Zerwürfnis Kenntnis zu nehmen. So kam ich bei einem Besuch der Shanghaier Pädagogischen Hochschule in die Bredouille, als ich pflichtgemäß fragte, ob denn auch an ihrer Lehranstalt die sowjetische Psychologie und Pädagogik wie bei uns in der DDR das Maß aller Dinge ist. Man antwortete mir bei aller asiatischen Höflichkeit in barschem Ton, dass China eigene Wissenschaftler hat und die sowjet-russischen nicht braucht.



In der Wha Jung University of Training Teachers Shanghai (Autor in Bildmitte)

Nachdem wir uns schon längere Zeit in chinesischen Häfen aufgehalten hatten, würde nun Dairen der letzte vor der Heimreise sein. Festgemacht wurde an der Pier hinter dem MS ADMIRAL NACHIMOW, einem sowjetischen Schiff der ehemaligen deutschen „Fels-Klasse“ aus Odessa, mit deren Besatzung wir dann auch im Ergebnis der folgenden Episode gemeinsam an Land gingen.

Nachdem die Landanschlüsse hergestellt und endlich „Feuer aus“ angesagt war, saßen einige Schiffsoffiziere und ich in meiner netten Kammer, um wie üblich den langen Törn ein wenig zu vergessen.

Doch kaum hatten wir es uns gemütlich gemacht, brachte uns der Oberdecksposten auf Geheiß der Schiffsführung zwei Besucher als Delegation der NACHIMOW: einen baumlangen, spindeldürren Seemann, der sich als Koch seines Schiffes vorstellte, und einen kleinen dicken, seines Zeichens Bootsmann.

Ihr Anliegen war das übliche, man habe Interesse an kulturellen Begegnungen und wolle insbesondere Spielfilme tauschen. Und es war aus den geschilderten Umständen heraus nur verständlich, dass sie Kontakt zu uns suchten.

Wir hießen sie herzlich willkommen und baten sie, bei uns Platz zu nehmen, wenngleich uns die Ansammlung diverser geistiger Getränke auf meiner kleinen Back schon etwas peinlich war. So gut es ging uns auf Russisch unterhaltend, boten wir den beiden natürlich auch etwas an. Aber sie lehnten entschieden ab, man sei in offizieller Mission. Welche Rückschlüsse zogen sie damit wohl auf unsere Dienstauffassung?

Da hatte einer von uns eine rettende Idee: Wissend, dass ich in zwei Tagen meinen 24. Geburtstag haben würde, begründete er unseren Umtrunk eben mit diesem Ereignis, nur mit dem Unterschied, dass er es eben um zwei Tage vorverlegte.

Das war natürlich für unsere Gäste etwas anderes. Da konnte man schon aus Höflichkeit einen Schluck, aber nur einen (!) nicht ablehnen, um na sdarowje für das neue Lebensjahr zu wünschen.

Geschicktes Gerede führte schließlich zur Einnahme mehrerer Gläserchen mit zunehmendem Volumen (sto gram gebot die Höflichkeit unsererseits), die See ging hoch, der Wind wehte und man ließ mich hochleben.

Wie die beiden wieder bei uns von Bord kamen und zu sich an Bord fanden, daran kann ich mich nicht mehr erinnern. Aber die Episode hatte damit noch kein Ende. An diesem Tag sprach nämlich außerdem die NACHIMOW gegenüber unserer Schiffsführung eine Einladung zum offiziellen Besuch dieses Schiffes am nächsten Tag aus. Wer wurde delegiert? Unser Politoffizier H. Querfurth und ausgerechnet ... ich.

Der dortige Politoffizier empfing uns sehr freundschaftlich. Man redete über dieses und jenes und wir wurden währenddessen immer von einer hübschen blonden Stewardess bedient. Das war für uns seinerzeit sehr bemerkenswert, denn Stewardessen gab es auf Typ IV-Schiffen der DSR noch nicht.

Auch dieser Besuch nahm an Fröhlichkeit zu und bei der Schiffsbesichtigung lud uns mancher Schiffsoffizier noch kurz in seine Kammer ein. Ich hatte die Ehre, dem russischen Chieff vorgestellt zu werden. Wir machten uns bekannt. Ich auf Russisch: „Menja sawut Boris Genrichowitsch Kudevita.“ Er auf Deutsch: „Ich chaisse Willi Schmidt.“ Dazu ist zu sagen, dass der Name Schmidt in seinen verschiedenen Schreibweisen besonders in der St. Petersburger Gegend historisch begründet sehr verbreitet ist. Ich dagegen bin deutsch-baltischer Herkunft aus Tallinn (Reval).

Es war ein angenehmer Aufenthalt. Besonders die blauäugige Elena, die uns nach wie vor bediente, hatte es mir ein wenig angetan. Schließlich bat ich sie, mich am nächsten Tag zu besuchen. Nur zögernd willigte sie ein, nachdem ich ihr sagte, dass ich morgen Geburtstag habe.

Also in der Frühe dieses Tages gratulierte mir unser guter Kapitän H. Leistner und verpasste mir die obligate Geburtstagstorte. Nach Dienstschluss bereitete ich alles Nötige für meinen netten Besuch vor, die noch nicht angeschnittene Torte wurde geholt, Kaffee und ein Fläschchen Wein fehlten nicht.

Aber Elena kam nicht. Sie ließ mir ausrichten, dass man bei der Aufklärung des Besuchsergebnisses von Koch und Bootsmann am vorgestrigen Tage zur Kenntnis genommen habe, dass der Grund für ihren Zustand bei der Rückkehr an Bord mein Geburtstag gewesen sei. Sie habe jedoch noch nie davon gehört, dass ein Mensch zweimal im Jahr Geburtstag hat. Mit so einem wolle sie nichts zu tun haben.

Wie schade ...



Hafenszene mit MS LEIPZIG in späteren Jahren

Der Zeitungsschmuggel

Mein Brotschiff befand sich auf Heimreise und die Bundesliga-Saison 1986/87 stand bevor. In Hamburg kaufte ich mir die entsprechende KICKER-Sonderausgabe. Eine ernst zu nehmende Konkurrenz zur FUWO (Fußball-Woche) und eine echte Rarität für jeden Fußballfan in der DDR! Diese Zeitung durfte der Zoll in Rostock auf keinen Fall finden. Ich ließ sie in den Regalen der Elektriker-Werkstatt verschwinden, aber so richtig glücklich war ich nicht mit meinem Versteck.

Während der Revierfahrt bei Einlaufen Rostock teilte mir der Kapitän mit, eine Leuchtstofflampe in seiner Kammer flackere. Dieses Problem müsse unbedingt noch beseitigt werden, bevor die Behörden an Bord klettern würden. Da kam mir die rettende Idee! Während der Alte den Hafenlotsen verabschiedete, schnappte ich meine Werkzeugtasche, in der ich den wertvollen KICKER mitsamt einer neuen Lampe verstaute. Jetzt musste alles sehr schnell gehen. Vom Kapitän den Kammerschlüssel geben lassen, die Zeitung unter seiner Backskiste verstecken, die Lampe auswechseln. Da stand der Alte auch schon mit dem Zoll hinter mir. Ungeduldig drängten sie mich, die Kammer zu verlassen. Meine Werkzeugtasche ließ ich zurück, doch das gehörte zu meinem Plan. Als die Behörden von Bord gegangen waren und die Oberstewardess die Back in der Kapitänskammer aufklarte, holte ich meine Tasche inklusive Schmuggelgut ab. Die letzte Hürde am Hafentor nahm ich ohne Probleme. Den zerflederten PLAYBOY unter der Backskiste habe ich nicht angerührt.

Ulrich Kirmse

Nur einmal in die VOLL VORAU!

Im September 1978 liefen wir mit MS SCHWERIN unter Kapitän Jungnickel zu einer Kuba-Mexiko-Reise aus. Als Politoffizier stand Sigg S. in der Musterrolle. Sigg war ganz neu bei der DSR und hatte vorher 25 Jahre bei der Nationalen Volksarmee gedient. Um seinem neuen zivilen Ego auf die Sprünge zu helfen, bestand sein größter Wunsch darin, einmal mit vollem Namen und Brustbild in der VOLL VORAU, der Betriebszeitung der DSR, zu erscheinen.

Nachdem wir die Häfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen angelaufen hatten, nahmen wir Kurs auf Veracruz. Nach vierzehn Tagen erreichten wir die Reede. Hier führte Sigg aufgrund seines großen militärisch-industriellen Erfahrungsschatzes die Landgangsbelehrung der Besatzung durch. Besonders wies er uns darauf hin, nicht in die Armenviertel zu gehen und auch bei den Liebesdienerinnen vorsichtig zu sein. Am nächsten Morgen liefen wir ein und machten an der Pier fest. Soweit dienstfrei, konnte für die Crew das Abenteuer Landgang in diesem beliebten Hafen beginnen.

Wir unternahmen auf Kosten der Gewerkschaft eine Busfahrt, um uns näher mit Land und Leuten vertraut zu machen. Plötzlich hielt der Bus vor einem riesigen Stahltor. Es wurde schlagartig ruhig im Bus. Uns gingen die seltsamsten Gedanken durch den Kopf. Was verbirgt sich dahinter? Langsam öffnete sich das Tor. Zu unserem Erstaunen war es kein CIA-Gefängnis, sondern die Cervceria Moctezuma de Orizaba, eine Brauerei. Wir waren eingeladen worden, weil wir Braumalz aus der CSSR für diese Brauerei mitgebracht hatten. Nach einer ausgiebigen Besichtigung kamen wir zum Höhepunkt der Tour, in die Verkostungsstube

im echt bayerischen Stil. Die Angebotspalette war breit und ich versichere euch, die Verkostung dauerte ihre Zeit.

Wer schon einmal in Veracruz gewesen ist, wird sich auch gerne an den Corso, den Heiratsmarkt, erinnern, wenn donnerstags auf der Terrasse des Rathauses eine Militärkapelle spielte und auf der davor gelegenen Plaza das junge Volk sich nach Geschlechtern getrennt umkreiste. Als stille Beobachter aus einer der vielen Bars heraus ließen wir uns dieses Schauspiel nicht entgehen.

Unser Siggie hatte es nicht beim stillen Beobachten belassen. Gleich am ersten Abend, als die Mannschaft noch beschäftigt war, ging er allein an Land. Die Fotoausrüstung des Dampfers sowie seine goldene Uhr für fünfundzwanzig Jahre Dienst bei der NVA trug er bei sich. Kurz vor Mittag des nächsten Tages kam jemand mit schönen blauen Augen und in einen Sack gekleidet die Gangway hoch geschlichen. Dieser Anblick wäre einem Titelbild für die VOLL VORAUS voll gerecht geworden.

Hans Krüger

Der Aal-Kauf

1980 fuhr ich auf der EILENBURG. Wir befanden uns in der Ansteuerung auf Szczecin und konnten es kaum erwarten, nach langer Reise mal wieder an Land zu schießen. Für mich als E-Ingenieur gab es keine Probleme, den Flohmarkt in Szczecin zu besuchen. Ich hatte noch einen E-Assistenten und zwei Helfer an meiner Seite. Also auf an Land! Davon versprach ich mir, noch etwas Gutes und Preiswertes kurz vor zu Hause zu ergattern. Auf meinem Einkaufszettel standen Blaubeeren im Glas und eventuell eine Lederjacke.

Auf dem Markt angekommen, tummelten sich dort bereits sowohl Händler und Käufer als auch einige Fälscher und Trickser. Das bemerkte ich allerdings erst später, als ich deren Durchtriebenheit am eigenen Leibe schmerzlich erfuhr.

Meine Blaubeeren hatte ich bereits sicher, als mich plötzlich zwei junge Männer ansprachen und fragten, ob ich Interesse an frischem Aal besäße. Was für eine Frage für einen Bürger aus den vom Aal befreiten Gebieten zwischen Kap Arkona und Fichtelberg!

Die Aalköpfe, die sie mir unter die Nase hielten, dufteten mir aus dem Papier köstlich entgegen. Als großer Fischesser konnte ich bei dieser Aussicht auf eine verlockende Mahlzeit einfach nicht Nein sagen. Also entschloss ich mich, diese drei, vier Aale zu kaufen. Kaum war das Geschäft getätigt und ich hatte bezahlt, rannten meine freundlichen Fischverkäufer im Sturm davon. Mir schoss das Blut in den Kopf, als mir bewusst wurde, vielleicht einen Fehler gemacht zu haben, aber welchen?

Ich wickelte das Zeitungspapier auf, um mir meine Ware zu betrachten. Da entdeckte ich das Malheur. Die Aalköpfe waren kunstvoll an Rhabarberstangen angenäht worden. Vom Aal weit und breit nichts zu sehen.

Die vielen Leute um mich herum bogen sich vor Lachen und amüsierten sich prächtig über mein verdutztes, ungläubiges Gesicht. Ich hatte viel Geld für Rhabarberstangen ausgegeben.

Es half ja alles nichts, zögerlich begann auch ich zu schmunzeln und sagte zu meinen Kumpels: „Rhabarber ist sicherlich gesünder als Aal.“

Das testeten wir auf dem Weg zum Dampfer. Ausgehungert von der langen Überfahrt ohne frische Vitamine aßen wir den Rhabarber komplett auf. So konnte ich die saure Miene auf den Rhabarber schieben, als wir wieder an Bord eintrafen.

Die Schiffspresse

Die Deutsche Funkpresse meldete am Mittwoch, dem 19. März 1941: „Deutsche Schnellboote haben am 17. März bei einer Unternehmung an der britischen Ostküste gegen britische Geleitzüge mehr als 10.000 BRT englischen Handelsschiffsraum versenkt.“ Diese Meldung wurde auf dem Schweren Kreuzer ADMIRAL SCHEER am 148. Tag nach Ausreise während seiner Feindfahrt im Atlantik und Indischen Ozean empfangen.



Presseübermittlungen auf See gab es bereits lange vorher. Schon im Jahre 1907 wurden Versuche unternommen, Zeitungsmeldungen an Schiffe zu übermitteln. An den Erprobungen nahmen Fahrgastschiffe wie die BREMEN oder die KÖNIG WILHELM II teil. Die Versuche liefen erfolgreich und führten im Juli 1907 zur Einführung eines Zeitungsdienstes, der ab Februar 1909 gebührenpflichtig wurde. So übermittelte die Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegrafie (DEBEG) per Funk Nachrichtentexte an Schiffe des NORDDEUTSCHEN LLOYD für dessen „Ocean Zeitung“. Die Blätter selbst wurden an Bord der Passagierschiffe redaktionell erstellt. Ebenso erschienen bald die „HAPAG Post“, die „Hamburg Süd Post“ und andere.

Ocean-Zeitung Ocean-Gazette

OFFIZIELLE BORDZEITUNG DES
NORDDEUTSCHEN LLOYD, BREMEN

NDL

HERAUSGEGEBEN VON DER
DEUTSCHEN BETRIEBSGESELLSCHAFT FÜR
DRAHTLOSE TELEGRAFIE (DEBEG) BERLIN

Nach dem 2. Weltkrieg strahlte 1950 Norddeich Radio erstmalig wieder eine Funkpresse für Schiffe, nun Schiffspresse genannt, aus. Herausgeber war das Bundespresseamt in Bonn. Da die Sendungen bei den Seeleuten auf wenig Gegenliebe stießen, warum auch immer, wurden sie im Mai 1953 wieder eingestellt. Im gleichen Jahr wurde im demokratischen Teil Deutschlands, wie es überaus selbstbewusst zwischen Ostseeküste und Erzgebirge hieß, diese Tradition über Sender von Rügen Radio wieder aufgenommen. Natürlich unter gänzlich anderen Vorzeichen als 1941. Lediglich das Prinzip der Verbreitung von Erfolgsmeldungen wurde beibehalten. Bis auf wenige Ausnahmen. Solches geschah, als ein Exportabkommen über die Lieferung von 5000 TRABANT in das Königreich Schweden wieder rückgängig gemacht werden musste. Die Fahrzeuge hatten den allerersten Elchtest der Geschichte nicht bestanden. Der Elch war bei der Testreihe dreimal durch die Motorhaube aus Duroplast hindurchgebrochen.

Das hätte am Schluss einer Sendung als Kuriosität oder Humorvolles stehen können, so wie Derartiges in der Schiffspresse von Norddeich Radio unter „zu guter letzt“ erschien. Doch davon war unsere bierernste, parteiisch-kämpferische Presse in all den Jahren ihres Erscheinens weit entfernt. Mancher Funkoffizier griff darum zum politisch nicht korrekten Ungehorsam, auch Eigeninitiative genannt, um mit auflockernden Einfällen die Lesbarkeit seiner täglichen Überstundenarbeit zu erhöhen. Schnell wurden ein zusätzlicher Artikel oder eine witzige „Wochenendbeilage“ produziert, die sich mit dem Verhalten von Transistoren in der Schwerelosigkeit, der Explosion des Soßentanks in der Kombüse oder anderem Nonsens befassten. Als der im 5. Stock der Reedereiverwaltung ansässige, nicht produktiv arbeitende Teil der werktätigen Massen noch nicht so hysterisch reagierte, wurden schon mal anlässlich einer Auszeichnungswelle Elli Tippse als „Verdiente Papierverarbeiterin“ und Ede Webbs als „Verbraucher Seemann“ in der Schiffspresse gewürdigt. Wer jemals beim Lesen des Presseordners schmunzeln musste, hatte das mit Sicherheit nicht findigen Köpfen der Politabteilung oder der späteren Industriekreisleitung zu verdanken. Wie auch immer, dieses Konvolut simpel gestrickter Meldungen im Parteijargon konnte einfach nicht besser sein als seine großen Vorbilder aus der gleichgeschalteten Presselandschaft.



Rügen Radio, Sendestelle Lohme

Im Februar 1954 nahm Norddeich Radio die Verbreitung einer Schiffspresse wieder auf, diesmal im Auftrag des Verbandes Deutscher Reeder. Nun wurde sie vom „Hamburger Abendblatt“ des Verlagshauses Springer redigiert. Für die Niederschrift wurden passende Formblätter mit dem Logo dieser Zeitung an Bord geliefert. Der Reeder musste seine Schiffe für den Empfang der Presse anmelden und dafür einen Obolus entrichten. Doch das Meer war weit. Bei der HANSA wurden einige Schiffe angemeldet, aber alle empfangen die Presse. Hatte der Reeder für die Presse gelöhnt, entstand für den Funkoffizier daraus die Pflicht, sie zu empfangen. Im Sinne der wirtschaftlichen Rechnungsführung wird auch die Deutsche Post ihre Sender nicht für umsonst angeworfen haben. Allerdings hatte auf DSR-Schiffen das staatsbürgerliche Bewusstsein der Funkoffiziere noch vor deren Pflichtgefühl zu stehen. Start- und Zielpunkt des Presseempfangs war für alle Schiffe von Reedereien dies- und jenseits der Elbe die Ile de Quessant am Westausgang des Englischen Kanals.

Die Hamburger Schiffspresse besaß einen gänzlich anderen Duktus als jene aus Rostock. Wie hätte es auch anders sein können. Jene Presse begann mit einem Aphorismus, dann folgte sofort das Heimatwetter. An erster Stelle stand hier also nach der journalistischen Methode des „Climax first“ – Höhepunkt zuerst – das, was den Seemann am meisten interessierte. Am 20. Juli 1969, dem Tag der ersten Mondlandung, schloss die Sendung, welche aus diesem Grund der Nachwelt erhalten blieb, mit:

„zu guter letzt: die mondlandung hat dem junggesellen david trellfall aus london viel geld eingebracht. 1964 hatte er mit umgerechnet 9.60 dm 1000:1 gewettet, dass der erste mensch noch vor 1971 den mond betritt. den buchmachern blieb nichts anderes uebrig, als 96000 dm auszuzahlen =“

Die Presse wurde mit dem Gruß *„auch weiterhin noch eine glueckliche fahrt und eine gesunde heimkehr - ++“* beendet.

Wer kann sich daran erinnern, dass die Schiffspresse VOLL VORAUS ihm vor 1990 jemals eine glückliche Fahrt und eine gesunde Heimkehr gewünscht hätte? Was Wunder auch! Als Seefahrer neuen Typs standen wir mit beiden Beinen fest an Deck und legten keinen Wert auf überkommene kleinbürgerliche Gruß- und Wunschformeln. Das wussten unsere Genossen in Rostock.

Bereits 1973 wurde die Schiffspresse des „Hamburger Abendblattes“ über Norddeich Radio wieder eingestellt. Der Service für den Seemann wurde daraufhin vom Pressedienst des Sozialwerkes für Seeleute (SfS) übernommen. Die Presse kam nun auf besonderen Frequenzen der Deutschen Presse Agentur (dpa) im Auftrag des SfS an Bord:

„guten tag – allen seeleuten in ost, west, nord und sued. hier ist der sfs-funkpressedienst vom ... (aktuelles Datum) mit den neuesten nachrichten vom tage.“

Wetter, Politik, Wirtschaft, aus aller Welt, Sport, das Letzte – so hießen die ausgesuchten Themen.

Hamburger Abendblatt

Erste Schifffahrt-Funk-Ausgabe der
größten deutschen Abendzeitung



Herausgegeben in Zusammenarbeit
mit dem Verband Deutscher Reeder

Verlag: Verlagshaus Axel Springer, Hamburg, Kaiser-Wilh.-Str. 6 - Telefon 34 91 91 - Der Schifffahrts-Sonderdienst wird täglich über Norddeichradio gesendet

Copyright by Schifffahrtfunkausgabe des Hamburger Abendblattes

Nummer: _____
Datum: _____
Seite: _____

Kopf der Schiffspresse des Hamburger Abendblattes

Böse Zungen behaupteten, die Schiffspresse VOLL VORAUS verbreitete wie ihre Zieheltern NEUES DEUTSCHLAND und TRIBÜNE permanent Halbwahrheiten und langsam gewöhne sich der Seemann daran, die andere Hälfte zu glauben. Das mag wohl lediglich durch die Kürze der zusammenfassenden Meldungen begründet gewesen sein. Wer sich in Singapore einen guten Weltempfänger zulegte und konspirativ die DEUTSCHE WELLE wie seinerzeit vor der Goebbelschnauze die BBC abhörte, konnte vielleicht auch damals schon mehr erfahren, was in der Welt geschah.

Auch über die Schiffspresse des „Hamburger Abendblattes“ wurde teils spöttisch, teils resignierend reflektiert. Dort würden „Nachrichten“ verkauft, die oftmals als „profanes Geklatsche“ bezeichnet werden könnten, meinte in einem Kommentar bereits 1967 ein Funkoffizier. Die „Super Illu“ drohte schon fern am Horizont. Eine Stunde Dienst „nach Vorschrift“, ausgefüllt mit dem Empfang wahrhafter Nachrichten, hätte auf beiden Seiten der verfeindeten Lager diesen Dienst eine interessante Beschäftigung für den Funkoffizier und die späteren Leser werden lassen können, aber die Zeiten waren nicht so.

Organ der Kreisleitung der SED Seeverkehr und Hafenwirtschaft für die Handelsflotte der DDR



Logo der unter gleichem Namen VOLL VORAUS firmierenden Betriebszeitung

Wie auch immer, die Schiffspresse VOLL VORAUS war das verbindende Glied unter den Besatzungen der DSR-Schiffe, zumindest auf solchen, die mit einer Telegrafie-Seefunkstelle ausgerüstet waren und auf denen ein Funkoffizier fuhr, der täglich seine acht Stunden Seerotwache ging.

Von der Pressestelle mit ihren technisch unbegabten Propagandisten verfasst, musste der Text von der Nachrichtenzentrale der Reederei fernschreibtechnisch auf Lochstreifen vorbereitet werden, bevor er an Rügen Radio übermittelt werden konnte. Von dort erfolgte der „Versand“ über die Sendeanlagen in Lohme rund um die Welt. Der zuständige Genosse in der Rostocker Pressestelle konnte jeden Tag mit sich zufrieden und in dem Bewusstsein nach Hause gehen, dass sein Pamphlet an der Ostküste Südamerikas genauso gelesen wurde wie im Persischen Golf oder im Hafen von Yokohama.



Testsendung einer Schiffspresse per FAX über Norddeich Radio vom 1. August 1979

Die Aufnahme der Schiffspresse in Morseschrift unter schwierigen Empfangsbedingungen stellte sehr hohe Anforderungen an den Funkoffizier. Das Sendetempo lag eine knappe Stunde lang bei über 120 Zeichen pro Minute. Oft musste der FO förmlich in den Kopfhörer hineinkriechen, um die Zeichen unter Störungen, Schwund und gewittrigem Geprassel aus dem Äther zu fischen. Erstmals wurden die Typ XD-Schiffe mit Fernschreibtechnik ausgerüstet, die bei sicheren Empfangsverhältnissen eine große Arbeitserleichterung darstellte. Doch nur zu oft musste der Funkoffizier wegen mieser Empfangsbedingungen in fernen Zonen immer noch in die Tasten seiner Schreibmaschine greifen. Zwar wurde die Presse täglich mehrfach auf verschiedenen Frequenzen ausgestrahlt, aber in den Zeiten geringer Sonnenfleckenaktivität war besonders in Fernost kaum eine brauchbare Frequenz zu finden. Vielfach musste dann aus mehreren Sendungen eine lesbare Ausgabe zusammengebastelt werden.

Anfang der 1980er wurde die Abteilung Nachrichtenwesen der Deutschen Seereederei beauftragt, neben der Morse- und Fernschreibpresse auch Voraussetzungen für die zusätzliche Übermittlung von Bildern und Grafiken per Fax zu schaffen.

Zunächst sträubte sich die Deutsche Post, solche Übertragungen auszusenden. Der Geber stand in der Nachrichtenzentrale in Rostock und die Post konnte nicht erkennen, was da gesendet wurde. Über eine Telefonieleitung oder Richtfunkstrecke – wahlweise was gerade zur Verfügung stand – wurde der Sender bei Rügen Radio von Rostock direkt getastet. Die Faxvorlage mit der Post nach Lohme zu schicken, wäre zeitlicher und ökonomischer Unsinn gewesen. Diese Verfahrensweise war völlig neu und musste mühsam erklärt und durchgesetzt werden.

0 1 2 3 4 5		6 7 8 9	
CP FAX-TEST		Px "Voll Voraus" DDYC VIA DHS	
All radio officers heartily thanks for joining in fax-tests for merchant fleet of German Democratic Republic!			
 self made (...dumm, daß ich kein Faxgerät habe)			
Bildtestsending des VEB KSH DSR/Abt. Nachrichtenwesen Sendetermin: 5 ³⁰ /23.40, Modul: 0.265 Frequenz: 8466, Geschw: 60		durch F.O. auszufüllen: C/S: _____ QSA: QRM: _____ QRN: QRB: _____ pse OM's rd faxtest an DSR / UN tu 73 + nächster Sendetermin: ? Modul: _____ Frequenz: ? Geschw: _____	

Fax-Vorlage für eine Bildtestsending des VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft

Dem bundesdeutschen Sozialwerk für Seeleute stand mit der Zeitung DIE WELT ein starker Partner in dieser Sache zur Seite. Für die Kollegen in der Nachrichtenzentrale der DSR war hingegen jede Sendung eine neue Herausforderung. Die Vorlage musste grafisch gestaltet, sendefähig aufbereitet und die Bilder mussten in der entsprechenden Qualität eingearbeitet werden. Oft besaßen die Bilder nicht die entsprechende Eignung oder die Zeichnungen waren künstlerisch nicht genügend ausgefeilt. Doch die zuständigen Kollegen wussten ihr angelerntes Improvisationsvermögen zu nutzen. So stellten die Fax-Übertragungen für die Landseite eine technische Herausforderung und für die Flotte eine zusätzliche Informationsquelle dar. Selbst in Japan wurden diese Aktivitäten registriert. Dort war man schon früher zur Fax-Presse übergegangen, allein aus der Zwangslage heraus, dass sich japanische Schriftzeichen nicht per Morseschrift übertragen ließen. Die damaligen Aktivisten unter Leitung von Kay Gottschewsky erfuhren erst nach 1990 von ihren bundesdeutschen Kollegen, dass Fax-Presse-Versuche aus Rostock dort mit großem Interesse verfolgt wurden.

Letztlich war die Qualität aller Übertragungswege sehr stark von den aktuellen Ausbreitungsbedingungen auf Kurzwelle abhängig.

Trotz intensiver Recherchen konnte kein DSR-Seemann ermittelt werden, der je nach Reiseende einen vollen Ordner der Schiffspresse VOLL VORAUS als Konterbande am Zoll vorbei durch das Hafentor geschmuggelt hätte. Eine Analyse deren Inhalte muss sich deshalb auf das Relikt einer Ausgabe vom 15. März 1979 aus der Seekiste von Walter Jangel beschränken, frei nach dem Motto: Eine gelesen, alle gelesen.



Frequenzsuche, Papier in die Maschine, Kopfhörer auf, fertig zum Empfang

Der jeweils anderthalb bis zwei DIN A4-Seiten eng beschriebene Text beleuchtete verschiedene Themengebiete. In jener Ausgabe vom März 1979 war in der ersten Rubrik „DDR-Politik“ folgendes zu lesen:

berlin: in einem brief an das zk der sed, den staatsrat und den ministerrat der ddr bringen das zk der kp vietnams und die regierung der srv ihre tiefe bewegung und ihren aufrichtigen dank fuer die treue solidaritaet und die hoechstentschlossene tatkraeftige und rechtzeitige unterstuetzung des gerechten kampfes gegen die aggressionspolitik der chinesischen fuehrer zum ausdruck. =

Mithin stand auch hier ein „Höhepunkt“ an erster Stelle, nur interessierte den kein Mensch. Derartige Beiträge zeichneten sich durch mehrzeilige Titelnennungen aus: „*der vorsitzende des staatsrates der deutschen demokratischen republik, generalsekretaer des politbueros der sozialistischen einheitspartei deutschlands und vorsitzende des nationalen verteidigungsrates der deutschen demokratischen republik, genosse erich honecker, hat anlaesslich des manoevers „waffenbruederschaft“ der warschauer vertragsstaaten.... etc.*“ Teilweise reichten diese Bandwürmer in einer einzigen Presse über das halbe Dutzend hinaus. Dem Funkoffizier sollte es recht sein, konnte er doch dabei blind drauflos schreiben, zwischendurch zum Bierglas greifen oder seine Gedanken nach Hause oder sonstwohin schweifen lassen.

1974 ließ sich in dieser Rubrik wahrhaftig einmal lesen: „... sei es unerlaesslich, alle oekonomischen prozesse, die nicht selten in arbeits- und lebensgewohnheiten von kollektiven und einzelner werktätiger eingreifen, mit ihnen vorzubereiten und alle probleme gemeinsam mit ihnen, also auf sozialistische weise zu loesen. guter arbeitsstil zeichnet sich auch dadurch aus, dass schnell auf das reagiert wird, was die werктаetigen bewegt, dass ihre vorschlaege und hinweise sorgfaeltig erfasst, sachlich geprueft werden und alles wertvolle ohne zeitverzug realisiert wird.“ Dieser Spruch war es wert, der Nachwelt erhalten zu bleiben! Ähnliches ließ sich auch in der Mao-Bibel nachlesen. Wenn es nur so gemacht worden wäre. Statt dessen wurde die Industriekreisleitung Seeverkehr und Hafenwirtschaft ins Leben gerufen. In der Presse folgte nun die Rubrik „Internationale Politik“. Hier las der erstaunte Leser am 15. März 1979: „*hanoi: die vietnamesischen streitkraefte haben den chinesischen aggressionsgruppen, die sich brandschatzend, mordend, pluendernd und unter provoizierung neuer kaempfe zurueckziehen, weitere schwere schlaege versetzt. so mussten die chinesischen aggressoren gestern unter dem druck der vietnamesischen streitkraefte die grenzstadt lao cai raeumen. vor ihrem erzwungenen abzug sprengten sie die wichtigsten betriebe der stadt, darunter einen maschinenbaubetrieb, eine porzellanfabrik und ein pharmazeutisches werk.*“ =

Daran reihten sich „Erfolge im sozialistischen Aufbau“ etc. pp: „*rostock: gestern frueh machte erstmals im ueberseehafen ein schiff der srv, der 15200-tdw-frachter song duong, fest. das schiff hatte zuvor in wismar kali geladen und nimmt nun lkw sowie montageausruestungen an bord. die gruesse der umschlagsarbeiter ueberbrachten der parteisekretaer und der hafendirektor.*“ =



Fernschreiber auf XD-Schiffen, auch zum Empfang der Fernschreibpresse

Unter der fiktiven Überschrift „Übles und Faulendes aus der BRD“ war an jenem Tage zu lesen: „muenchen: finanzbehoerden im brd-land bayern beteiligen sich im handel mit nazi-orden, indem sie solche nazi-effekten auf auktionen versteigern. =“

An dieser Stelle wurde im immer währenden Klassenkampf täglich eine neue blinde Sau an die Wand gemalt und nach dieser Lektüre wusste auch der Letzte, dass Bayern zwar am Hindukusch verteidigt wird, dort aber nicht liegt, sondern ein „Bundesrepublik Deutschland-Land“ ist. Nach der journalistischen Regel der sechs W (wer, was, wann, wo, wie, warum) wurden „wie“ und „warum“ oftmals bewusst unterdrückt. Damit mutierten derartige Nachrichten zur Meinungsmache und es war nicht mehr herauszufinden, in welchem ursprünglichen Zusammenhang sie standen.

Nun folgten eventuelle Katastrophenmeldungen, wie sie heutigentags die Schlagzeilen der BILD-Zeitung dominieren: „mexiko-stadt: ein schweres erdbeben der staerke 7 erschuetterte gestern zentralmexiko. das epizentrum lag 300 km suedlich der hauptstadt. ersten informationen zufolge gab es 77 verletzte. =“

Daran schloss sich der Sportteil mit zwei oder drei aktuellen Berichten an: „sport: bei den eiskunstlauf-wm in wien gewann gestern das amerikanische paar babilonia/gardner den ersten titel vor dem sowjetischen duo tscherkassowa/ schachrai und den ddr-meistern und em-dritten sabine baess/tassilo thierbach. =

bei den herren zeigten sich im kurzprogramm fast alle nervoes. einziger titelanwaerter ohne fehler war vize-em wladimir kowaljow, der nach seinem 2-minuten- vortrag vor em jan hoffmann die fuehrung mit sicherem vorsprung uebernahm.“

Funkpresse

Die Aufnahme der Funkpresse wa r täglich gewährleistet. Vor allem die Sendung um 1400 gut ist generell gut zu empfangen.

Die Funkfernsehreibpresse war lediglich ab Äquator Nordatlantik in einwandfreier Qualität zu empfangen.

R. Hovest
Kapitän

Silucke
Funkstellenleiter

Zu Wochenbeginn war diese Rubrik umfangreicher. Der übliche Sendeumfang wurde überzogen, die Freiwache des FO geschmäkelt. Doch das war kein Thema für ihn. Wat mut, dat mut und gerade nach derartigen Meldungen lechzte die Crew.

Immer montags erschienen auch die Ergebnisse der Fußball-Oberliga. Jeder Funkoffizier betrachtete es als seine heilige Pflicht, diese heiß begehrten Informationen auch bei schlechtesten Empfangsbedingungen hereinzuholen und stieg dafür zu jeder Tages- und Nachtzeit aus der Koje. Zur Not hörte er bei RBI rein oder holte sich auf See die Ergebnisse von einem anderen Dampfer.

Am Ende jeder Presse stand der heimatliche Wetterbericht, der vermutlich die meisten dazu verleitete, zum Presseordner zu greifen.

„wetter: wolkig, niederschlag teils regen, teils schnee, 1 bis 4 grad. + + +“

Solches las der Seemann mit Genugtuung. Dann doch lieber hier ein bisschen schwitzen, als dort mit gestricktem Leibchen und Mandeln, dick wie eine Faust, Bazillenträger sein!

Zwischen Sportmeldungen und Wetterbericht erschienen samstags die aktuellen Liegehäfen und Fahrtziele der DSR-Schiffe, die einen groben Anhaltspunkt lieferten, wo sich das ehemalige Brotschiff befand, welche neuen Häfen von der DSR bedient wurden oder in welchen durchseuchten Hafenspelunken sich gerade frühere Bordkameraden herumtrieben.

Somit besaßen manche Meldungen fern der Heimat tatsächlich einen hohen Stellenwert für die Besatzung. Angesichts ihrer Reihenfolge lasen allerdings viele Seeleute die Schiffspresse wie die aktuelle Tageszeitung von hinten. Statistische Erhebungen, wie viele Prozent es bis zum „Leitartikel“ schafften, existieren nicht.

prague ceteka - the representatives of the czechoslovak red cross express their full support to president of the republic ludvik sveboda, the czechoslovak government and the central committee of the communist party of czechoslovakia led by alexander dubcek. we demand the departure of the occupation troops and the maintenance of the rights of a sovereign state. in conformance with the will of the people and and the principles of human rights we appeal to the principles of international treaties and appeal

CETKA am 21. August 1968, empfangen per Funkfernreiben auf MS BOIZENBURG

Ähnlich wie im Prager Frühling wurden im späten Herbst 1989 von den Besatzungen neben den Forderungen nach der Abschaffung des Führungsanspruches der Partei zugleich auch solche nach einem Wandel der Schiffspresse hin zu einer parteiunabhängigen Bordzeitung erhoben.

In diesem Duktus erschien sie nun, bis auch auf DSR-Schiffen die Deutsche Welle empfangen werden durfte, eben bis zu jenem Zeitpunkt, als bald darauf selbst die Sender von Radio Berlin International (RBI), der Stimme der Deutschen Demokratischen Republik, auf das Programm mit dem markanten Glockenton als Pausenzeichen umgeschaltet wurden. Die Schiffspresse hatte sich überholt und irgendwann war der Seemann an Bord nur noch auf derartige Rundfunksendungen angewiesen. Ein exakter Termin für die Einstellung der Schiffspresse VOLL VORAUSS im Ergebnis der Nachwendewirren konnte nicht mehr ermittelt werden.



Empfangsbestätigungen, sog. QSL-Karten, li. letzte Sendung von RBI am 2. Okt. 1990

Die Schiffspresse des Sozialwerkes für Seeleute beendete am Silvestertag des Jahres 1993 ihren Dienst:

„das letzte – heute mit der wirklich allerletzten meldung: nach ueber 20 jahren und mehr als 20.000 weltweit abgestrahlten informationsdiensten stellt der sfs-funkpressedienst heute den sendebetrieb ein. die gruende liegen in der anhaltenden abnahme der besatzungszahlen in der vom sfs betreuten handelsflotte und dem damit verbundenen ruecklaeufigen beitragsaufkommen fuer das sfs sowie der tatsache, dass mit den gegenwaertig zur verfuegung stehenden kurzwellenfrequenzen laengst nicht mehr alle beitragszahlenden schiffe und besatzungen erreicht werden koennen. moderne kommunikationssysteme – wie inmarsat zum beispiel – setzen sich auf see immer mehr durch. heute gibt es jedoch noch kein system, das eine flottendeckende nachrichtenversorgung gewaehrleistet, saemtliche derzeit verwendeten systeme zu benutzen, ist dem sfs aus finanziellen gruenden unmoeglich. –

der sfs-funkpressedienst gruesst seine leser in aller welt und dankt allen beteiligten in den funkstellen und bei den sendern fuer langjaehrige gute zusammenarbeit. allen seeleuten an bord wuenschen redaktion und herausgeber ein erfolgreiches neues jahr, weiterhin gute reise und allzeit glueckliche heimkehr. + + +“

Diese letzte Sendung nahm ein Funkoffizier der DÜSSELDORF EXPRESS auf. Sie verdeutlicht die enormen Umwälzungen, die in der Seeschifffahrt um sich griffen. Nach rund 100 Jahren der Anwesenheit von Funkern an Bord von Seeschiffen und vielen Jahrzehnten des Empfangs von Pressesendungen auf Schiffen, endete diese Ära im Laufe der 1990er Jahre. Bleibt noch zu ergänzen, welche Entwicklung die Übermittlung von Pressemeldungen an Bord der Schiffe seither nahm. Nachdem Rügen Radio seine RTTY-Aussendungen (Funkfern-schreiben) im Laufe des Jahres 1990 eingestellt hatte, wurde die Presse über ein Transpondersystem der DSR (Presse per Datenfernübertragung) zuerst an zwei mit SATCOM-Technik ausgerüstete Schiffe, später dann auf mehreren Frequenzen per fehlerkorrigierendem Fernschreiben an die Flotte generell übermittelt. Von 1998 bis 2007 wurde die Presse bei der Reederei F. Laeisz von der Nautisch-technischen Abteilung aus Internet-Schlagzeilen zusammengestellt und dann via Datenfernübertragung an alle Schiffe übertragen. In der Zwischenzeit waren alle Schiffe mit SATCOM A und B ausgerüstet worden.

Nachrichten

aus aller Welt



A unique service for **Headland Media**

Dienstag, 2. März 2010

NACHRICHTEN ÜBER SATELLIT VON DEN WELTFÜHRENDEN PRESSEAGENTUREN

Headland SatNews

Mindestens sechs Tote nach Orkan "Xynthia"

AUSLAND

CHILE: NACH ERDBEEN WÄCHST DIE ANGST VOR GEWALT

Moderne Bordzeitung auf AIDA-Schiffen

Seit 2007 kommt die Schiffspresse auch für Laeisz direkt von Headland Media, Liverpool. Headland Media publiziert den marktführenden Nachrichtendienst Headland SatNews mit seiner Marke News On-Board. Der Dienst ist für 30 Länder in mehr als 11 Sprachen erhältlich und wird täglich über Satellit an die Internetadresse des jeweiligen Schiffes übermittelt. Diese „Zeitung“ kommt z. B. bei Laeisz in Englisch, Russisch und Deutsch an Bord. Jedes Schiff verfügt über eine spezielle Software, welche die stark komprimierten Daten in ein korrektes, ansprechendes Zeitungslayout wandelt. Was für ein rasanter technischer Fortschritt!

Von den Waffen der Frauen

Ende September 1982 passierte MS ERFURT heimreisend von Fernost kommend den Suezkanal. Zum nahenden und glücklichen Reiseende hin fand am nächsten Abend ein gemütliches Beisammensein der Besatzung mit Barausschank statt. Am nächsten Morgen meldete die Oberstewardess – übrigens die einzige Stewardess weit und breit, die auch noch mit herunterhängenden Mundwinkeln fein lächeln konnte – ein Vorkommnis beim Kapitän. Sie zeigte den Storekeeper wegen Vergewaltigung an. Baff!

So etwas war dem altgedienten Kapitän in all den Jahren noch nicht untergekommen. Was war in dem Falle zu tun? Vorschriften und Kommentare zu Vorschriften mussten gesucht und studiert werden. Eine erste Befragung des beschuldigten Storekeepers ergab nur diffuse Erkenntnisse. Er besaß keine exakte Erinnerung an die letzte Nacht, da er im Ergebnis des Barabends ziemlich betrunken gewesen war. Frei nach Ringelnatz gab er kleinlaut und schüchtern alle Beschuldigungen zu, obwohl er sich an nichts erinnern konnte.

Es folgte die Einberufung des „Krisenstabes“, sprich einer außerordentlichen und internen Schiffsratssitzung mit dem Kapitän, dem I. NO und dem LTO, gleichzeitig auch Parteisekretär. Was ist zu tun, wie ist zu verfahren in solch einer Situation? Das war für alle Beteiligten eine ganz neue Herausforderung. Gegen Mittag erfolgte eine nochmalige hochnotpeinliche vorsichtige Befragung der Oberstewardess, denn nach Durchsicht der Vorschriften und Gesetze durfte der Kapitän gemäß dem „Gesetz zum besonderen Schutz der Frauen an Bord von Seeschiffen“ keine Untersuchung oder andere Recherchen einleiten. Die Oberstewardess beharrte auf ihrer Anzeige. Daraufhin erfolgte eine Sofortmeldung an das Direktorat Sicherheit/Flotte der Reederei in Form eines verschlüsselten Telegramms. Gegen Abend traf bereits die Rückantwort ein. Die Anzeige der Oberstewardess sei in der geäußerten Form als Tatbestand anzunehmen, das heißt, der Storekeeper wäre als Angeklagter festzusetzen. Der Beschuldigte wurde also wie ein Gefangener behandelt. Seine Kammer wurde in den Verschlusszustand versetzt. Rund um die Uhr wurde jeweils ein diensthabender Matrose vor das Kammerschott gestellt.

Es vergingen fünf lange Tage, bis ein Telegramm der Reederei das Schiff erreichte. Der Storekeeper sei auf einer geheimen Position im Englischen Kanal auf ein anderes Schiff, das MS ORANIENBURG, umzusetzen. Das befand sich zwei Reisetage hinter uns und steuerte den Zielhafen Rostock via Skagen direkt an. Diese Maßnahme erfolge aus Sicherheitsgründen, wie es hieß, da für die ERFURT Rotterdam als erster Löschhafen feststand. MS ERFURT wartete also zwei Tage in der Bucht Baie de la Seine auf der französischen Seite des Englischen Kanals auf die ORANIENBURG. Nachdem der Storekeeper mit Übergabeprotokoll umgesetzt war und auf MS ORANIENBURG die Reise bis Rostock weiterhin als Gefangener fortsetzte, lief MS ERFURT mit der Oberstewardess über die üblichen Kontinent-Löschhäfen zehn Tage später in Rostock ein.

Dort erfolgte dann zwecks Aussagenabgleich die amtliche Befragung der Oberstewardess durch die entsprechenden Behörden, nachdem die nun konkreteren Aussagen des Storekeepers während seiner offiziellen Verhaftung in Rostock zu Protokoll genommen worden waren. Nach Überzeugung der Untersuchungsorgane wurde der etwas gutgläubige und „einfältige“ Storekeeper Opfer des Imponiergehaves und der Wichtigtuerei der Oberstewardess und somit „hereingelegt“. Es wurde bekannt, dass zum Ende dieses bewussten Barabends eindeutige Blicke und Avancen von Seiten der Oberstewardess das Blut des Storekeepers derartig in Wallung gebracht hatten, dass er nach Ende der Veranstaltung folgerichtig die unverschlossene (!) Kammer erwartungsfreudig zum Techtelmechtel aufsuchte.

Hingegen war weiblichen Besatzungsmitgliedern gestattet, auch auf See ihre Kammern verschlossen zu halten. Der Storekeeper quittierte seinen Dienst bei der Seefahrt wegen der Blamage, seines Schamgefühls und des unausbleiblichen Reedereigeredes. Die Oberstewardess durfte nach einer kurzen Spielpause in den männlich dominierten Besatzungen anderer Schiffe weiterhin Verwirrung stiften.

Die Schiffshändler-Story

Das Motorschiff ERFURT war 1981 in der Relation Persischer Golf eingesetzt. In Abu Dhabi hatte sich der Leitende Technische Offizier einen original arabischen Kaftan, ein langes schlichtes Gewand also, mit allem Zubehör angeschafft. Mit Vollbart, passender Sonnenbrille und entsprechender Leibesfülle sah er einem einheimischen Scheich zum Verwechseln ähnlich. Der Gedanke, sich daraus einen Spaß zu machen, lag nahe und wurde im nächsten Hafen Kuwait in die Tat umgesetzt. Zum Opfer wurde der Kapitän auserwählt. Er wurde eines Abends in die Kammer des Kochs gebeten, weil der „Schiffshändler“ zwecks Proviantbestellung und -lieferung an Bord sei. Die perfekte Maskerade, Preisangebote wie „... only one dinar“ und rege Gespräche in Englisch und „gebrochenem Arabisch“ hatten den Kapitän offensichtlich derart überzeugt, dass er gar nicht auf den Gedanken kam, seinem Chief gegenüber zu sitzen. Bis es zur Unterzeichnung des Liefervertrages kommen sollte. Da platzte die Bombe. Das anschließende Gelächter konnte der Chief auf seiner Seite verbuchen. Es hallte noch lange Reisen durch die Schiffsgänge und sprach sich auch auf anderen Schiffen der Company herum.



Mit der Eisenbahnfähre GREIFSWALD in die „Wende“

Der Eisenbahngüterfährdienst Mukran-Klaipeda wurde 1986 mit dem Eisenbahngüterfährschiff MUKRAN eröffnet, nachdem es in Polen mit dem Warenaustausch DDR - UdSSR über den Landweg „kriselte“. Im Frühsommer 1987 stieg ich auf die MUKRAN auf und als Ende 1988 oder Anfang 1989 die GREIFSWALD in Dienst gestellt wurde, fuhr ich dort als Stewardess. Den Schichtbetrieb fand ich gut. Vierzehn Tage Arbeitszeit, täglich zwölf Stunden, vierzehn Tage frei. Das klappte wunderbar, so lange die MUKRAN alleine fuhr. Als dann die sowjetische KLAIPEDA dazukam, wurde der Betrieb unregelmäßig. Die Eisenbahnwaggons standen nicht immer bereit. Mit jeder neuen sowjetischen Fähre wurde es schlechter, denn immer weniger Ladung stand zur Verfügung.

Irgendwann 1988 erschien ein Heft, in dem der gesamte geplante Fährverkehr DDR - UdSSR detailliert beschrieben wurde. Das las sich alles wunderbar, doch die Praxis sah anders aus. In der ersten Märzhälfte 1989 war im NEUEN DEUTSCHLAND ein Artikel aus der sowjetischen Zeitung ISWESTIJA zu lesen, in dem ein Chefexperte der Abteilung Leichttransporte und Fährverkehr des Ministeriums für Hochseeschifffahrt der UdSSR das „Ressortdenken“ in der Sowjetunion stark kritisierte. Besonders hart ging er gegen das Moskauer Eisenbahnministerium vor:

„Es ist doch paradox, wenn in Brest und anderen Grenzbahnhöfen Güterzüge mit Ladung für die DDR manchmal wochenlang stehen, das Ministerium für Eisenbahnwesen aber zu faul ist, eine Änderung der Fahrtroute auszuweisen und die Züge nach Klaipeda umzudirigieren.“

„Auch das Ministerium für Außenwirtschaftsbeziehungen leistet seinen Beitrag zu den Störungen im Fährverkehr. In den Verträgen zwischen der DDR und der UdSSR gibt es keine Klausel über die ökonomische Verantwortlichkeit für Störungen im Fährverkehr, sondern nur ein „Ehrenwort“. Doch was die Ehre von Ressorts wert ist, ist bekannt.“

„Oft verstoßen auch die Exportbetriebe selbst gegen die Lieferdisziplin, indem sie einen Großteil der Waren am Ende des Quartals, des Halbjahres oder des Jahres ausliefern.“

„Auch die monatlichen Beratungen der zuständigen Dienststellen zur Planung der Gütertransporte bringen nichts, da jeder Teilnehmer nur seine eigenen Interessen verteidigt. Die Verluste aus den erzwungenen Liegezeiten und der mangelnden Auslastung der Fähren gehen bis zum letzten Pfennig und zur letzten Kopeke zu Lasten der Schifffahrtsbehörden beider Länder. Das hat mit Vernunft nichts mehr zu tun.“

In der ersten Oktoberhälfte 1989 hatte ich wieder einmal Schicht. Am 8. Oktober erzählten morgens beim Frühstück die Matrosen der 0-6 Wache wahre „Horrorgeschichten“, die sie nachts im Radio auf der Brücke vom westdeutschen Rundfunk gehört hatten: In den Südbezirken der DDR würde ziemliche Unruhe herrschen, der Dresdner Hauptbahnhof wurde belagert, die Polizei war in Dresden und Berlin mit Wasserwerfern und Schlagstöcken im Einsatz. Allein in der Nacht vom 7. zum 8. Oktober waren 500 Menschen über Ungarn nach Österreich geflüchtet, bisher insgesamt etwa 45.000. Das ZK der SED sollte vorfristig tagen und Maßnahmen zur Lage erörtern. Wir waren schockiert. Was geschah da? Dass irgendetwas im Gange ist, ahnten wir. Seit dem Sommer kamen viele Ungarnurlauber nicht mehr zurück. Aber wieso die Unruhen in den Südbezirken und die Polizeieinsätze? Da viele Kollegen in den Südbezirken beheimatet waren, machten sie sich natürlich Sorgen um ihre Familien. Aber eine Antwort konnte uns keiner geben. Jedenfalls hatten wir es alle eilig, nach Hause zu kommen, um selbst zu sehen, was eigentlich los ist. Wir besaßen zwar Radios in den Messen und Kammern, aber oftmals nicht die Zeit zum Hören. Außerdem war hinter dem „Königsstuhl“ bei Sassnitz kaum noch ein Empfang unseres deutschen demokratischen

Rundfunks möglich. Das Gleiche galt für den Fernsehempfang, der sich hinter der Mole von Mukran erledigte.

In der Novemberschicht kamen auf einer Bordversammlung neben organisatorischen Dingen auch einige Fragen im Zusammenhang mit der „Wende“ zur Sprache, so zum Beispiel: Was wird aus den Kollegen, denen das Seefahrtsbuch ohne Angabe von Gründen entzogen wurde? Warum müssen leitende Positionen nur mit Genossen besetzt sein? Was wird aus den Seeleuten, wenn Schiffe und Besatzungen reduziert werden? Brauchen wir überhaupt noch Politoffiziere? Die 0-6 Wachen informierten uns beim Frühstück wie immer über die nachts gehörten neuesten Radiomeldungen eines westdeutschen Senders.

Ende November konnte man im Überseehafen Rostock im DSR-Gebäude Basarscheine gegen DM-Bargeld eintauschen. Auch an Bord gab es statt der Basarscheine nun Bargeld für die Schiffe. Aufgrund der im Fernsehen gezeigten Bilder von übervollen Zügen in Richtung Westen habe ich auf meine 100 DM „Begrüßungsgeld“ verzichtet. Wir bekamen ja jetzt nach der Schicht Bargeld.

Der Fahrplan wurde immer seltener eingehalten. Die Liegezeiten in Klaipeda betrugen zwischen 12 und 20 Stunden. Die sowjetischen Fähren wurden dort bevorzugt abgefertigt. Anfang 1990 geisterten Gerüchte von einer bevorstehenden Währungsreform umher. Wann und in welcher Form, wusste keiner. Angst, auch um die Zukunft des Betriebes und der Schiffe, machte sich breit. Auf den Fähren tauchten immer mehr „freigesetzte“ Kollegen aus anderen Flottenbereichen auf, teils als Springer, teils als Ersatz für ausgeschiedene Kollegen. Von Seiten des Betriebes gab es kaum eine Information. Auch dort wusste keiner wie es weiter geht. Aufgrund der nicht mehr eingehaltenen Fahrpläne gab es oft Arbeitszeitverschiebungen. Bei normaler Frühfähre arbeitete der Tagestörn von 6 bis 18 Uhr. Durch den unregelmäßigen Betrieb fuhren wir auch als Spätfähre mit verlagertem Tagestörn von 12 bis 24 Uhr oder Nachtfähre (Tagestörn 0 bis 12 Uhr). Entsprechend verschoben sich auch die Mahlzeiten. So wurde zum Beispiel um 12 Uhr das Frühstück gereicht, um 18 Uhr Mittagessen und um 6 Uhr am nächsten Morgen Abendbrot. Traten kurzfristige Fahrplanumstellungen aufgrund des vorhandenen oder nicht vorhandenen Ladungsangebotes von Spät- auf Frühfähre ein, bekamen wir kaum noch Schlaf. Und wenn das während einer Schicht so drei bis viermal wechselte, fiel man zum Schluss über die eigenen Beine. Am günstigsten war die Umstellung von Früh- auf Spätfähre. In dem Falle hatten wir von 18 Uhr bis zum nächsten Tag 12 Uhr Freizeit.

Öfters war überhaupt keine Ladung vorhanden und so wurden tageweise die MUKRAN oder die GREIFSWALD umschichtig in Mukran festgebunden. Anfang März 1990 lagen die GREIFSWALD, die KLAIPEDA und die VILNIUS friedlich vereint auf Reede Mukran. Wir kamen wegen zu viel Wind nicht an die Pier. Schließlich pendelten nur noch die MUKRAN und die KAUNAS zwischen den beiden Häfen. Eine Überfahrt dauerte rund 17 Stunden.

Wir fuhren immer öfter unterbesetzt und weit und breit keine Springer in Sicht. Ob das schon Auswirkungen der ersten Entlassungen waren oder ob die Kollegen von sich aus gingen, ich weiß es heute nicht mehr. Normalerweise wurden wir zur Ablösung, also bei Schichtbeginn, ein bis zwei Tage vorher telegrafisch vom Dispatcher informiert. Telefon besaß damals kaum einer. Da sich der Schichtbeginn aber trotzdem immer wieder änderte, versuchte jeder von sich aus, den genauen Aufsteigetermin zu erfahren, besonders die Kollegen aus den südlichen Bezirken mit langer Bahnfahrt. Also lief man täglich mehrmals vor dem offiziellen Ablösetermin zur Post, um beim Dispatcher anzurufen und nachzufragen.

Auf einer Bordversammlung im April 1990 wurde uns mitgeteilt, dass die DSR ab 1. Juli von der Senator-Reederei in Bremen übernommen wird, weil sie in tiefroten Zahlen steckt. Nur Mukran arbeite rentabel. Bei der DSR sollten insgesamt 6000 Seeleute entlassen werden. Zur Währungsunion am 1. Juli 1990 waren wir unterwegs. Zur Arbeit fuhren wir noch mit

DDR-Geld, am Schichtende war das nichts mehr wert. Ein Glück, dass wir unsere Devisen schon in DM bar ausgezahlt bekamen. Sonst hätte ich mir zu Hause nicht mal mehr ein Brot kaufen können, ohne mich vorher bei der Bank zum Geldumtausch anzustellen.

Ab September 1990 fuhren MUKRAN und GREIFSWALD im monatlichen Wechsel, das heißt, vier Wochen wurde eine Fähre in Mukran angebunden. Während der Liegezeit war auf der jeweiligen Fähre Kurzarbeit angesagt. Wer noch Urlaub oder Freizeitansprüche hatte, sollte diese abgelten, um Lohneinbußen zu vermeiden. Auf sowjetischer Seite fuhr auch nur eine Fähre, die zweite lag in Bereitschaft, die dritte war angebunden. Dadurch wurden die Fahrpläne einigermaßen eingehalten. Während wir früher selten Passagiere an Bord hatten (Monteure, DSR-Vertreter, Seeleute, deren Schiff in der Werft lag), änderte sich das bald. Es kamen LKW-Fahrer, westdeutsche Senioren, die ihre alte Heimat wiedersehen wollten, sowie westdeutsche Geschäftsleute. Jedenfalls waren ständig alle Passagierkammern ausgebucht. Um die Autos mitnehmen zu können, wurden im Unterdeck die Zwischenräume zwischen den Gleisen mit Bohlen ausgelegt. Die Waggons wurden an Oberdeck gefahren, das sah „voller“ aus. Jedenfalls brachten die Passagiere mehr Geld ein als die wenige Ladung. Am 3. Oktober 1990 wurde unsere alte Flagge eingeholt und die neue gehisst. Wir waren nun auch Bundesbürger. Seit Herbst 1990 fuhren wir Kartoffeln für die Sowjetunion in Kühlwaggons, die auch beheizt werden konnten. Das Begleitpersonal, wir nannten die Leute der Einfachheit halber „Eisenbahner“, bestand vorwiegend aus älteren Russen, sehr zurückhaltend, für jede freundliche Geste unsererseits dankbar. Wenn ich mich recht erinnere, schiefen sie auf ihren Waggons und nahmen die Mahlzeiten in der Mannschaftsmesse ein. Da jeder ein paar Worte Deutsch verstand oder sprach, konnten wir ihnen wenigstens die Essenszeiten klarmachen.

Ende 1990 begann die Rückführung der Sowjetarmee in die Heimat. Was die Ladung enthielt, konnten wir uns denken. Im Laufe der Zeit kamen dann immer mehr Soldaten mit, alle noch sehr jung, und einige Offiziere. Gegessen wurde im Schichtbetrieb in der Mannschaftsmesse. Manchmal hatte ich den Eindruck, dass die Soldaten irgendwie verschüchtert wirkten. Ob aus Angst oder Respekt vor ihren Offizieren, mit denen sie zusammen in der Messe an einem Tisch saßen, ob der ungewohnten Umgebung oder einfach aus der Tatsache heraus, dass sie vielleicht nicht wussten, wie sich die gesamte Situation geändert hatte und was sie zu Hause erwartete. Irgendwie taten mir die Jungs leid. Wo die alle geschlafen haben, weiß ich heute nicht mehr. Die wenigen Passagierkammern waren für zahlende Gäste da. Fuhren keine zahlenden Gäste mit, wurden Offiziere und eventuell Soldaten dort untergebracht. Die Kammern sahen dann meist auch entsprechend aus und wir hatten alle Mühe, sie in kurzer Zeit wieder klar und bewohnbar zu bekommen. Als es im Laufe der Zeit immer mehr Soldaten wurden, brachte man sie im so genannten „Freiraum“ unter. Ich wusste zwar von der Existenz dieses Raumes, habe ihn aber nie gesehen. Er soll dem Erzählen nach von Anfang an für die Unterbringung vieler Menschen (Militär?) vorgesehen gewesen sein. Ende Februar 1991 hörten wir im Radio, dass in vielen Städten der ehemaligen DDR die Menschen wieder auf die Straße gingen und gegen den totalen Kahlschlag in der Wirtschaft und für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze demonstrierten. Auf den Fähren fehlte es immer wieder an Ladung und demzufolge wurden kein Fahrplan und auch keine Ablösezeiten mehr eingehalten. Es wurde ein neuer Arbeitszeitznachweis eingeführt, mit dem aber keiner so recht klarkam. Auf den neuen Stundenzetteln waren nur Arbeitszeiten von acht Stunden vorgesehen und auch schon vorgedruckt, was aber für uns nicht zutraf und so passte alles nicht zusammen. Obwohl wir durch die täglichen 12 Stunden Arbeitszeit in 14 Tagen das Stundensoll des Monats schafften, sollte es nach den neuen Regelungen keinen Jahresurlaub geben, da wir anteilig jeden Monat 14 Tage frei hatten. Diese Rechnung verstand keiner. Eine ganze Zeit später kam heraus, dass diese Regelung nur für normale Schiffe zutraf, für die

Eisenbahngüterfähren sollte eine spezielle Arbeits- und Freizeitregelung erarbeitet werden. Im April erhielten wir die Lohnstreifen für Januar. Da sah auch keiner durch. Jahresurlaub war nicht mehr. Für die Freischicht musste der monatlich erarbeitete und anteilige Urlaub aufgewendet werden, obwohl die volle monatliche Stundenzahl erbracht wurde. Und so sollte es auch bleiben. Die Besatzungen waren verunsichert.

„Der Kunde ist König“, in abgewandelter Form der einzelne Passagier. So wünschte ein einzelner Herr morgens zwischen 7 und 8 Uhr zu frühstücken. Wir fuhren aber als Nachtfähre. Arbeitszeit für die Wirtschaft von 16.30 bis 7 Uhr. Der Herr hatte gut geschlafen, bestand auf sein Recht, schließlich bezahlte er ja. Und das musste akzeptiert werden. Völlig neue Töne für uns.

Die schiffseigenen Radios und Fernseher in den Kammern wurden der Besatzung zum Kauf angeboten, zwischen 10 und 300 DM plus Mehrwertsteuer. Was nicht durch Kauf „gerettet“ wurde, sollte an Land gebracht und verschrottet werden. Sozial- und Kulturabbau um jeden Preis. Darunter fiel auch die Bordbücherei. Zum Glück gab es damals noch „Leseratten“, die die besten Bücher retteten. Die neuesten Informationen besagten, dass es in Zukunft keine Abruftelegramme mehr gibt. Jeder sollte sich selbst informieren. Das bedeutete 40 Anrufer zum Schichtwechsel beim Dispatcher. Der Ablöserbus von Bergen oder Sassnitz nach Mukran fuhr auch nicht mehr. Jeder musste sehen, wie er zur Arbeit kam. Begrenzte Übernachtungsmöglichkeiten im Verwaltungsgebäude standen nur noch gegen Bezahlung zur Verfügung. Der Kapitän war kein Arbeitnehmer mehr, sondern als Vertreter des Reeders Arbeitgeber. In Mukran und Klaipeda sollten landseitige Laschgangs bereitgestellt werden, sodass auf den Fähren viel Personal eingespart werden konnte. Man sprach von drei Besatzungen für zwei Schiffe, wobei die dritte Besatzung auf beiden Schiffen springen sollte. Auf diese Weise wurde der 14-Tage-Rhythmus mit täglich 12 Stunden Arbeitszeit abgeschafft. Das Wirtschaftspersonal sollte keine Sonn- und Feiertagszuschläge mehr erhalten, nur Überstunden ab neunter Stunde. Über die neuen Vorruhestandsregelungen gingen im Mai auch die tollsten Gerüchte um. Keiner wusste etwas Genaues. Dafür sollten die Kosten der Bahnfahrt von und zur Arbeit wieder erstattet werden.

Ansonsten fuhren wir leere Waggons von Klaipeda nach Mukran und von da wieder nach Klaipeda. Die Sowjetunion war anscheinend zahlungsunfähig. Wohl aus diesem Grund lagen alle drei sowjetischen Fähren angebunden in Klaipeda. Die GREIFSWALD wurde Mitte Mai 1991 mit einer Mindestbesatzung angebunden. Die anderen Crew-Mitglieder gingen in Kurzarbeit mit null Stunden. Nur die MUKRAN fuhr noch einige Militärtransporte. Im Mai oder Juni lag die MUKRAN in Warnemünde in der Werft. Die GREIFSWALD lag mit Mini-Besatzung angebunden in Mukran in Bereitschaft. Ich wurde in den Vorruhestand geschickt. Mitte Juli 1991 war mein letzter Arbeitstag auf der GREIFSWALD. Hinter mir lagen 28 Jahre und vier Monaten Seefahrtszeit bei der DSR. Jetzt hatte ich zu Hause noch eine Woche Bereitschaft. Aber ich wurde nicht mehr abgerufen. Als die Schicht offiziell beendet war, fuhr ich nochmals an Bord, um abzumustern. Alles passierte sang- und klanglos, so, als ginge man nur in Urlaub. Von den Kollegen war fast niemand mehr da. Das war's gewesen.

Das einzig Gute an der ganzen Sache bestand darin, dass wir die Entwicklung zu Hause nach der „Wende“ hautnah miterlebten und uns ausrechnen konnten, wann Schluss ist. Viel schlimmer traf es all die Besatzungen, die zur „Wendezeit“ unterwegs waren und nach dem Einlaufen durch ihre Entlassung zu Hause vor dem Nichts standen. Das Schiff war zumeist schon verkauft und der Betrieb in Auflösung begriffen. Ohne eigenes Verschulden entlassen zu werden – für viele muss eine Welt zusammengebrochen sein. Das kannten wir bisher nicht. Trotzdem – von 41 vollen Arbeitsjahren als Frau träumen westdeutsche Geschlechtsgenossinnen und jetzt auch hier die Jüngeren. Aber wie sagte mal jemand? „Die Welt ist rund und bunt, alles dreht sich und geht weiter.“ Und das ist gut so!

Wie mir „Seebeine“ wuchsen

Es klappte erst beim fünften Versuch. Immer wieder und immer wieder hatte ich mich bei der DSR als Wirtschaftshelferin beworben. Aber man wollte mich nicht. Immer wieder Ablehnungen. So schnell wollte ich jedoch nicht aufgeben. Es muss doch auf irgendeinem dieser vielen Schiffe für mich eine Einsatzmöglichkeit geben! Endlich, Anfang 1980, war es soweit. Auf meine Bewerbung hin kam die Aufforderung, zur Seetauglichkeitsuntersuchung zu gehen. Wahnsinn! Mein Traum wurde wahr. Nachdem alle Hürden genommen waren, hielt ich mein Seefahrtbuch in der Hand. Ich war stolz wie Bolle. Die Ernüchterung kam genau am 15. April 1980. Im Speisesaal im „Haus der Schifffahrt“ erfuhr ich Einzelheiten über meinen künftigen Einsatz. Ich sollte auf die VÖLKERFREUNDSCHAFT. Dass es solch ein Schiff gab, wusste ich gar nicht. So hatte ich mir die Seefahrt nicht vorgestellt. Ein Passagierschiff, phh! Ich wollte nach China und Japan! Da fährt ein Passagierschiff ganz bestimmt nicht hin. Aber es half nichts. Ich musste in den sauren Apfel beißen. Vielleicht könnte ich nach kurzer Zeit auf einen Frachter aufsteigen.

Ich habe das Schiff nie mehr gewechselt.

Wir kamen 1980 während der großen Wertzeit in Wismar auf die VÖLKERFREUNDSCHAFT und mussten sie erst einmal vom Werftdeck reinigen. Jede von uns bekam morgens eine halbe Rasierklinge in die Hand gedrückt und musste damit tagelang in den Passagierkammern die Farbspritzer von den Fenstern und Möbeln kratzen. Mein Traum von der Seefahrt bekam Risse. Die Mannschaftskammern waren auch nicht gerade traumhaft. Eigentlich wollte ich am zweiten Tag gleich wieder nach Hause. Aber Zähne zusammenbeißen und durch! Es konnte ja nur besser werden.

Besser wurde es auf der ersten Reise aber nicht. Ich wurde fürchterlich seekrank. Die Probefahrt nach der Wertzeit führte uns nach Polen und auf der Ostsee herrschte Windstärke 6. Sterben konnte auch nicht schlimmer sein. Aber damit hatte ich die Seekrankheit für immer überstanden. Danach wurde es besser. Gleich die erste Reise führte als Weihnachtsreise für den schwedischen Charterer STENA-LINE in die Karibik. Das war schon eher das, wovon ich als Landei im Bürostuhl geträumt hatte. Heiligabend erlebten wir während der Überfahrt von Las Palmas in die Karibik bei 26 Grad Celsius.

Es war für mich auch das erste Weihnachten fern der Heimat. Mutti war zu Hause ganz alleine. Ein bisschen traurig und weinerlich wurde ich schon bei den Gedanken an zu Hause. Die Niedergeschlagenheit hielt zum Glück nicht lange an. Ich hatte inzwischen auf dem Schiff Freundinnen gefunden, das Bordleben gefiel mir. Der Umgang miteinander war einfach und komplikationslos, offen und freundschaftlich. Als „Neue“ wurde ich als erstes für die Pantry eingeteilt. Meine Freundin zum Glück auch. Wir sollten Bestecke polieren, Karin die Messer, ich die Gabeln. Und das dreimal täglich, nach dem Frühstück, nach dem Mittag und nach dem Abendessen. Dazwischen war immer Freizeit. An diesen Rhythmus gewöhnten wir uns bald.

Gleich nach der Weihnachtsreise folgte eine Reise nach Kuba, gleiche Richtung also, aber mit „eigenen“ Passagieren. Arbeitsmäßig stieg ich mit dieser Reise eine Stufe nach oben. Ich wurde umgemustert als „Kaffeeköchin“ im Café. Nachmittags ging es ordentlich zur Sache. Abends kam dann der First-Class-Koch Fritz, um für die Passagiere Leckereien zu zaubern. Ich stand immer in Bereitschaft, um ihm zur Hand zu gehen oder, falls von den Passagieren gewünscht, Kaffee zu kochen. Fritz verstand sein Handwerk. So nebenbei fiel auch immer für die Kaffeeköchin etwas ab. Die Kaffeeküche war neun Monate mein Arbeitsplatz, bis mich unser Bordfunksprecher ansprach. Ihm war meine auf dem Schiff so seltene hochdeutsche

Aussprache aufgefallen. Er fragte mich, ob ich nicht Lust habe, auf den Bordfunk umzusatteln. Zuerst bekam ich einen ganz schönen Schreck. Ich im Bordfunk, wo mich alle hören können? Nein, dafür war ich dann doch zu schüchtern. Nein, nein.

Ms. „Völkerfreundschaft“



Ina Richter

Sie waren vom 04.11.1980 bis 01.02.1985

Mitglied der Besatzung und als Bordfunksprecher tätig.

Wir danken für die geleistete Arbeit und wünschen Ihnen Erfolg und persönliches Wohlergehen im weiteren Leben.

J. Thiemann
Kapitän

Dieses „Nein, Nein“ galt nicht für lange. Mehr Heuer gab es dafür schließlich auch. Und auch wenn mich alle hörten, sehen konnten sie mich dabei nicht. Also habe ich es versucht. Und

bin dabei geblieben – fast vier Jahre lang. Wenn es zu Anfang auch sehr viel Überwindung gekostet hat, wurde ich mit der Zeit immer sicherer und mutiger. Irgendwann wurde es zur Routine. Morgens pünktlich um 7 Uhr die Passagiere und die Besatzung mit Musik wecken (es gab extra eine Weckmelodie), die Passagiere zu den Mahlzeiten in den Speisesaal bitten. „Wir bitten die Passagiere der Essengruppe I/II zum Mittagessen in den Speisesaal und wünschen Ihnen 'Guten Appetit'“. Die Passagiere wurden immer durch mich aufgefordert, sich in den Speisesaal zu begeben und stets wurde dieser eine Satz live gesprochen. Eine Bandansage gab es nicht. Einige Passagiere konnten es gar nicht glauben, dass man diesen Satz immer wieder und wieder wie eine Bandaufnahme im gleichen Tonfall sprechen konnte. Abends holte ich von den Funkern die über Rügen-Radio gekommenen Nachrichten, vervielfältigte sie für Aushänge im Besatzungs- und Passagierbereich und verteilte sie auf dem gesamten Schiff. Für die Besatzung gab es bis 22 Uhr Musik und Information, dann war Ruhe. Aber nicht für uns Mädchen. Zu den meisten Partys kam ich natürlich dadurch meist sehr spät. Gefeierte wurde auf solch einem Schiff mit so vielen Besatzungsmitgliedern schließlich immer irgendwo. Als Bordfunksprecherin gehörte ich zur Brigade Kultur. Wir waren verantwortlich für die Unterhaltung der Passagiere. Dazu gehörte auch die Dekoration des Schiffes für anstehende Höhepunkte wie das Piratenfest oder die Neptuntaufe. Frühes Aufstehen war dann angesagt, aber es hat natürlich auch Spaß gemacht. Dafür durften wir uns nachmittags unter die Passagiere mischen.



Bordfunkstudio-Sprecherin Erika Bossi, geb. Sadler

Während der Sommermonate gingen die Reisen für unsere FDGB-Urlauber immer „rechts rum“. Einmal war es im Mai noch so kalt, dass die Riga-Bucht von einer geschlossenen Eisdecke bedeckt war. Und wir durch. Da wir im B-Deck vorn wohnten, krachte es die ganze Nacht. Unsere V1 hat sich durch das Eis gebrochen. Es war so ein Lärm, dass an Schlafen nicht zu denken war. Dafür war der Anblick von Deck aus über die zugefrorene Ostsee Entschädigung genug. Tallin, Riga und Leningrad hatten das besondere Etwas. Wir fühlten uns mit der Zeit hier immer heimischer und unser Russisch wurde auch immer besser. In Riga begeisterten uns immer wieder die Markthallen mit dem üppigen Angebot an Obst, Gemüse, Fisch und allem möglichen Krimskrams. Hier habe ich den ersten Granatapfel in Natur gesehen und natürlich auch gegessen. Ich wusste vorher nicht, dass man nur die Kerne davon essen kann. Für mich war das ein Apfel. Aber das Mütterchen auf dem Markt hat mir gezeigt, wie man es macht. In Riga schlenderten wir durch die Altstadt und haben im Dom ein Orgelkonzert besucht. Es gab aber auch sehr schöne Dinge zu kaufen. Geschirr, Kühlschränke, Gefrierschränke, Rollgurte für das Auto, antiquarische Bücher, Rum In Leningrad begeisterten wir uns an der Isaak-Kathedrale und am Winterpalais, am Reiterstandbild Peter I. und an den Roßtra-Säulen. Leningrad ist wirklich das Venedig des Nordens. Aber der erste Anlaufpunkt war immer der „Pferdestall“ (ein großes Kaufhaus auf dem Newski-Prospekt). Was man hier alles kaufen konnte! Gläser, Petroleumlampen, Fernseher, Besteck

In Tallin wurden vor allem Ölradiatoren gekauft. Von einigen Besatzungsmitgliedern mehr als sie selbst gebrauchen konnten. Was die damit wohl vorhatten? In Tallinn waren schon damals polnische Restauratoren dabei, die alten Häuser der Stadt wieder in altem Glanz erstrahlen zu lassen.

Vor jeder Reise haben wir den maximal möglichen Geldbetrag in Rubel getauscht und am Ende der Reise war das Geld immer alle. Trotz Gruppenlandgang auch im befreundeten sozialistischen Ausland gab es immer eine Möglichkeit alleine loszuziehen. Wir mussten uns nur kurz vor der Gangway wieder zusammenfinden. Was meist auch funktionierte. Nur im kapitalistischen Ausland gab es die eine oder andere Panne.

Ostern und Weihnachten wurde die V1 immer von den Schweden gechartert, was uns sehr schöne Reisen bescherte. Zu Ostern waren wir immer im Mittelmeer und auf den Kanaren, Weihnachten ging es über Madeira in die Karibik. Was konnte schöner sein? Mit ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern der DDR fuhren wir auch nach Kuba oder ins Schwarze Meer. Auch hier gab es immer viel zu sehen und zu erleben, zum Beispiel in Jalta bei der Weinverkostung, bei den Shows im



Brigade Kultur

„Tropicana“ in Havanna oder beim Grillfest am Strand von Jurmala. Schön war es überall. Von der Schiffsleitung wurden in fast jedem Hafen Ausfahrten für die Besatzung organisiert. Warum das so war, weiß ich nicht. Vielleicht gehörte das zum Vorteil eines Passagierschiffes. Dadurch konnten wir einiges sehen, was wir bei einem privaten Landgang nie erlebt hätten. Und wir kamen in Häfen, die ein Frachtschiff nie ansteuerte. Warum auch, wenn es hier nichts zu laden und zu löschen gab, wie in den kleinen Karibikhäfen St. Barth, Curacao oder Grenada. Ich habe nie bereut, dass ich nicht auf einen Frachter umgestiegen bin. Ich weiß, dass einige die Passagierschiffahrt belächelt haben. „Das ist doch keine Seefahrt.“ „Musikdampfer fahren – so'n Quatsch.“ Zu Anfang habe ich ja auch so gedacht, aber im Laufe der insgesamt fünf Jahre hat sich meine Einstellung geändert. Ich habe auf und mit dem Schiff so viel Schönes gesehen und erlebt, was ich nie mehr missen möchte. Ende Januar 1985 wurde die V1 außer Dienst gestellt. Ich hatte mich an Bord wohl und richtig zu Hause gefühlt, aber irgendwann musste für mich sowieso Schluss mit der Seefahrt sein. Und das war ein guter Grund aufzuhören.

Die Sache mit den Eimern

Nach einem Betriebswechsel wurde ich mit Indienststellung des Eisenbahnfährschiffes SASSNITZ zum seefahrenden Eisenbahner. Wie in der Republik damals üblich: Alles stand im Wettbewerb. So auch wir mit unserer Rangierabteilung, die maßgeblich für die maximale Ausnutzung der vorhandenen Gleislängen verantwortlich war. Im Rahmen meiner kleinen ehrenamtlichen Nebenbeschäftigung als AGL-Vorsitzender an Bord (Gewerkschaftsvertreter der Besatzung) begann ich die Reichsbahn-Dienstvorschriften zu studieren.

Nun kam eines Tages die Order: „Alle Güterwagen bleiben an Land. Es kommt eine Regierungsdelegation mit ihren Sonderwagen an Bord!“ Der Verkehrsminister Kramer würde mit seinen sozialistischen Verkehrsminister-Kollegen der Bruderländer zu einer spontan angesetzten Überfahrt nach Trelleborg anreisen. Allerorten saure Mienen. Die vier Gleise Güterwaggons fehlten uns bei der Abrechnung mit der schwedischen Staatsbahn.

Der Sonderzug rollte an. Kurz darauf kam ein Wagendecksmatrose zu mir und beschwerte sich. Zu ihm sei so ein „Reichsbahnheini“ gekommen und habe gefordert, dass unter die Toiletten-Fallrohre der Salonwagen Eimer gestellt werden sollten. Da hier ein eindeutiger Verstoß gegen die Eisenbahn-Dienstordnung vorlag, war die Beschwerde des Wagendecksmatrosen berechtigt.

Die hohe Ministerdelegation war zu Gast im Blauen Salon des Kapitäns. Da er der Dienstvorsteher auf dem Schiff war, musste ich mich an ihn halten. Also angeklopft. „Herein!“ Ich bat den Kapitän, ihn in einer dienstlichen Angelegenheit sprechen zu dürfen. Der Blaue Salon besaß eine Schiebetür, die den Salon mit dem Wohnraum des Kapitäns verband. Die hatte nur einen kleinen Mangel. Sie hakte auf den letzten Zentimetern beim Zuschieben. Der Kapitän ging mit mir durch besagte Tür und ich ließ das letzte Stück der Tür aus diesem Grunde offen. Ich machte ihm Meldung über das Ansinnen mit den Eimern und schloss mit dem Satz: „Ich bin der Meinung, auch ein ministerieller Arsch hat sich an die Eisenbahn-Dienstordnung zu halten.“

Den ollen Kramer hat es wohl interessiert, was da so an Bord ablief. Er stand plötzlich hinter mir und sagte: „Was war das eben mit dem ministeriellen Arsch?“ Er wurde aufgeklärt, dass das Schiff im Sinne der Vorschrift mit einem Bahnhof gleichzusetzen ist, demzufolge die Toiletten nicht benützt werden dürfen. Er sofort darauf: „Den Verantwortlichen her, der diese Anordnung getroffen hat!“ Den hat er in meinem Beisein zusammengefasst, denn der müsse an erster Stelle wissen, was die Vorschriften besagen und außerdem habe er an Bord keine Anweisungen zu geben. Ansonsten Grinsen wegen des Arsches. Er hat ihn mir nicht weiter übel genommen.



Frauen an Bord



Chefstewardess Elke Schneider beim täglichen Kraulen des „Bordkaters“ (MS NIENBURG, 1975)



Das Leben an Bord konnte durchaus gefährlich sein (MS RONNEBURG, 1976)



Reise nach Rio – Rainer Müller mit mitreisender Ehefrau Karin (MS CALBE, 1973)



Tanzabend auf dem Brückendeck (MS RONNEBURG, 1972)



Decksfete - Karola Matz, Klaus und Margrit Mäe (MS LILO HERRMANN, 1989)



Eilfriede Ruzicka, geb. Süß (li.) und Edeltraut Schwertner, geb. Sidka (MS VÖLKERFREUNDSCHAFT, 1966)



Maritta Noack (MS WITTENBERG, 1964)



Margit, Andrea, Martina, Lissy, Karola, Monika und Sonja (MS J. G. FICHTE, 1977)



Stewardess Renate und die Wäsche (MS HEINZ KAPELLE, 1979)



Gisela Schmidt (li.) und Christine Längricht in der Pantry (MS RONNEBURG, 1972)



Der Zahlmeister (li.) überließ der Stewardess seine Mütze bei einer Tauchfahrt in Kuba (MS J. G. FICHTE, 1966/67)



Mitreisende Ehefrauen (MS EICHSFELD, 1973)

Rettungsbootsmann

Wie diese wichtige Funktion im Seenotfall für mich eine besondere Bedeutung bekam, darüber soll hier berichtet werden.

In Warnemünde geboren, an der Küste groß geworden, immer das Meer vor Augen, beim Sonnenbaden am Warnemünder Strand die großen Schiffe fahren und kommen sehen, so war es nicht ganz ungewöhnlich, dass mich irgendwann das Fernweh packte.

Doch meine nicht zu verleugnende „Westverwandtschaft“ und ein erlernter Beruf, der so gar nicht in die Seefahrt passte, waren die Gründe dafür, dass ich mich nie bewarb.

Doch eines Tages bekam ich eine Postkarte von den Bahamas, Absender war meine beste Freundin, die auf der J.G.FICHTE den Beruf der „Stewardess“ erlernte. Inzwischen war sie wieder im Heimathafen angekommen und wir unterhielten uns angeregt über ihre erste Reise, über ihre Eindrücke und Erlebnisse. Ich war schwer beeindruckt und nun konnte mich nichts mehr davon abhalten, es doch mit einer Bewerbung zu versuchen. Allerdings, darüber konnte ich mich in der Zwischenzeit informieren, war es ohne Qualifizierung nur möglich, wenn überhaupt, im Wirtschaftsbereich eine Stelle zu bekommen.

Im August 1975 bewarb ich mich und hegte, offen gestanden, nicht allzu viel Hoffnung.

Doch ich bekam eine Antwort! Und eine Einladung zu einer Aussprache im Filmtheater „Camera“ in Rostock. Das war am 22. September 1975.

Ich war fürchterlich aufgeregt, wusste ich doch, dass dies noch nicht der Freifahrtschein für eine zukünftige Tätigkeit an Bord eines der Schiffe der damaligen Deutfracht/Seereederei Rostock war.

Von diesem Tag an wurde meine Geduld auf eine harte Probe gestellt, solange ich im Unklaren darüber blieb, ob und wo ich die von mir gewünschte zukünftige Arbeitsstelle haben würde.

Endlich, im Februar 1976, nachdem die Bearbeitung meiner Bewerbung endgültig abgeschlossen war, bekam ich die erlösende Nachricht, dass man bereit wäre, mich in der Reederei einzustellen. Meine genaue Tätigkeitsbezeichnung lautete „Wirtschaftshelferin“ (zu diesem Zeitpunkt wusste ich nicht so recht, was sich dahinter verbarg) und mein Einsatzort hieß MS VÖLKERFREUNDSCHAFT.



Na, das war doch nun schon einmal etwas Genaueres und ich dachte, jetzt nach sechs Monaten Wartezeit geht es endlich los. Nach Unterzeichnung des Arbeitsvertrages am 31. März 1976 musste ich aber erst einmal zu einem Sicherheitsgrundlehrgang nach Rerik. Nun ja, was Sicherheit an Bord bedeutete, das konnte ich mir gut vorstellen. Aber warum ich nun als Frau meinen Rettungsboots- und Feuerschutzmann machen sollte, wurde mir erst viel später bewusst.

Rettungsbootsmann		Nr. <u>16278</u>
<u>Frl. Ursula Kupetz</u>		
geb. am	<u>08.07.1954</u>	in <u>Warnemünde</u>
wird hiermit die Zulassung zum		
Rettungsbootsmann		
erteilt		
Diese Zulassung wird auf Grund der Anordnung vom 25. November 1974 über die Besetzung der Fahrzeuge in der Seefahrt und den Sicherheitsdienst an Bord - Seeschiffsbesetzungsordnung (SSBO) - (Sonderdruck Nr. 787 des Gesetzblattes) ausgestellt.		
	Rostock, den <u>30. März 1978</u>	
	Seefahrtsamt der Deutschen Demokratischen Republik	
	<u>1. V.</u> Der Leiter	

Am 13. April 1976 war der Lehrgang zu Ende und ich nahm an, bald in See stechen zu dürfen. Nach 15 Tagen Urlaub – wofür auch immer – kam sie dann schließlich, die so sehnlichst erwartete erste Reise. Am 29. April 1976 ging es los und ich begriff von nun an, dass Sicherheit an Bord eines solchen Schiffes noch größer geschrieben wurde als anderswo. Hatte doch jeder an Bord Verantwortung für Ladung, Besatzung und Passagiere gleichermaßen. Sicherheitsmanöver standen nicht täglich auf der Tagesordnung, wurden aber in regelmäßigen Abständen durchgeführt. Und nun wusste ich auch, wozu ich diesen Lehrgang mit der Qualifikation zum „Rettungsbootsmann“ und immer wiederkehrende Übungen an Rettungsbooten absolviert hatte. Eigentlich machten mir solche Übungen, neben der Erkenntnis, dass sie sehr wichtig waren, sehr viel Spaß. Natürlich waren die Fahrten im motorisierten Rettungsboot



Belehrung über das vorschriftsmäßige Anlegen der Schwimmweste

beliebter als im handbetriebenen, aber mir machte das nichts aus. Wichtig war, dass das Manöver erfolgreich abgeschlossen wurde und die Boote wieder unbeschadet an Bord gelangten.

Doch eines Tages wurde mein Spaß durch ein schwieriges Manöver getrübt. Gemäß der Eintragung in der Musterrolle gehörte ich zum Boot Nummer 2, welches sich auf der Backbordseite des Vorschiffes befand. Alle anderen am Manöver beteiligten Boote waren schon an Bord gehievt worden, nur unser Boot hatte ein paar Schwierigkeiten, überhaupt erstmal an den Haken zu kommen. Hinzu kam noch auffrischender Wind und so entwickelte sich die Sache zu einer Odyssee. Alle Beteiligten bemühten sich redlich, das Boot unbeschadet in seine Verankerung zu bringen. Auf der Brücke, von wo man das hektische Treiben sehr gut beobachten konnte, versammelten sich einige Offiziere und der Kapitän. Dass diese Unternehmung so schwer werden würde, damit hatte niemand gerechnet. Wir hatten schon sehr viel Kraft geopfert und noch war kein Erfolg in Sicht. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich geglaubt, das Ganze sei eine Sache von Männern, doch irgendwie wollte ich nicht dumm rumstehen, sondern auch etwas zum Gelingen beitragen. Kurzerhand packte ich die von vorn bis achtern längsseits an der Bordwand hängende Sörgleine und versuchte mit



Das vollbesetzte Boot wurde zu Wasser gelassen. Noch hängt es an den Taljen aus Stahldraht an der Backbord-A-Decksporte. Vor dem Einsetzen der Boote wurden die Bootsbesatzungen aus Gewichtsgründen bis auf drei Seeleute an der Seitenporte abgegeben. Manöver zu Schulungszwecken verlangten daher immer ruhiges Wetter oder eine geschützte Bucht bzw. Hafen.

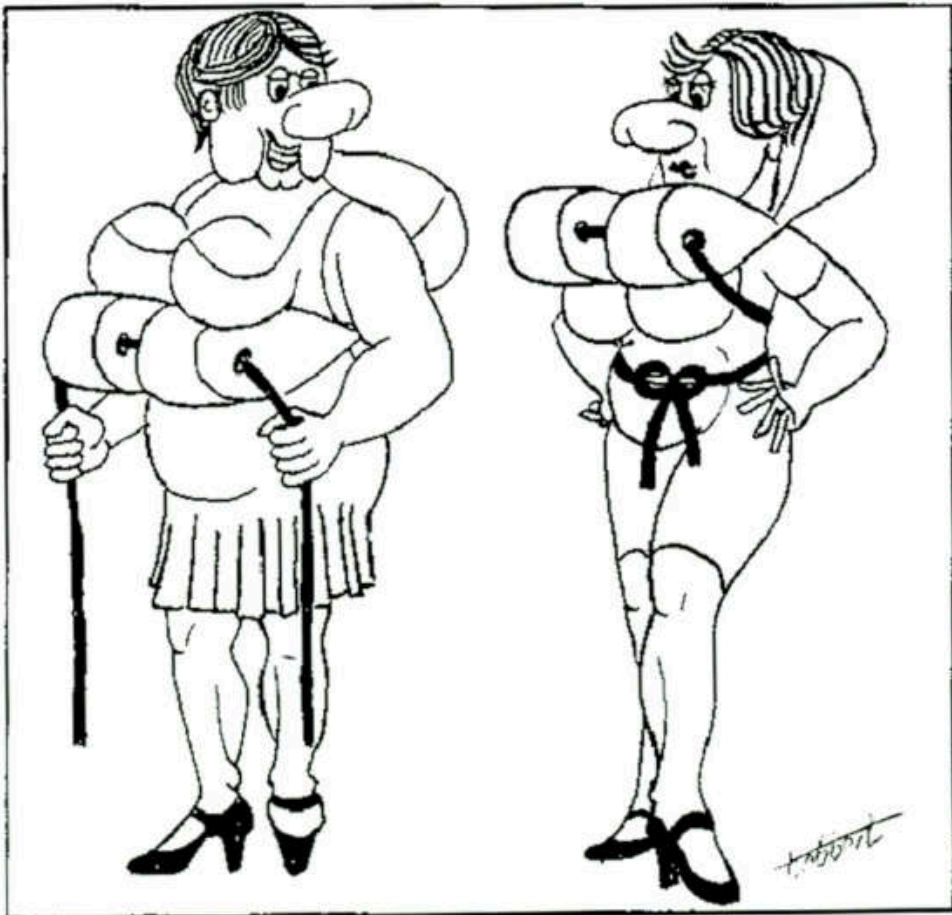
aller Kraft das Boot ruhig zu halten. Das war gar nicht so einfach, hinderte mich doch die Schwimmweste dabei.

Immer die Blicke des Kapitäns im Nacken spürend glaubte ich, mich dermaßen unprofessionell angestellt zu haben, dass das nur Konsequenzen in negativer Hinsicht haben könnte. Ich glaubte, alles Erlernte vergessen und mich einfach nicht genug konzentriert zu haben und es kam mir wie eine Ewigkeit vor, bis endlich alles so war, wie es sein sollte.

Schließlich und endlich musste ich auch noch auf die Brücke und Meldung machen. Ich sah in betretene Gesichter und hatte ein schlechtes Gewissen, wie man es schlechter nicht haben konnte. Nach Beendigung des Manövers ging ich in meine Kabine und dachte mir so: „Na, schließlich mussten heute keine Menschen gerettet werden sondern ‚nur‘ ein Rettungsboot.“

Am nächsten Tag, ich hatte das Erlebte noch nicht verdaut, traute ich meinen Ohren und Augen nicht. Ich bekam für meinen „aufopferungsvollen Einsatz“ als Anerkennung eine Geldprämie zugesprochen.

Nun ist Irren ja menschlich, sagt man. Dass ich mich jedoch derartig irren sollte, habe ich lange nicht begriffen. Aber genau deswegen ist mir diese Episode in Erinnerung geblieben.



„Ich glaube, Sie haben Ihre Schwimmweste nicht vorschriftsmäßig angelegt.“

Auf nach Südamerika

In Wismar nutzten wir den letzten Abend an Land auf dem Tanzboden der Gaststätte „Stadt Hamburg“. Zur Mittagszeit, am 29. April 1962, nahmen wir dann Kurs auf Antwerpen. Einige Tage lag das Schiff dort im Dock. Anschließend wurden Eisen und Schamotte geladen und wir versegelten nach Rotterdam.

Bald darauf wiegte sich MS HALBERSTADT in der Dünung des Atlantiks, um bei schönstem Sonnenschein am 1. Juni 1962 den Äquator zu überqueren. Alan Oliver (1930-2009), ein großer, kräftiger und freundlicher australischer Seemann, reiste als Matrose im Auftrag seiner australischen Seeleutegewerkschaft mit. Er übernahm während der Taufe die Rolle des Neptuns. Das Ritual nahm fast den ganzen Tag in Anspruch, denn die meisten Mannschaftsmitglieder, etwa 40 Mann einschließlich der vermeintlich ersten Stewardess auf einem Frachter der DSR, Lydia Migule (1927-2007), mussten dem Herrscher aller Meere ihren Tribut zollen, ganz besonders in Form von Bierspenden.



Wegen leicht entzündlicher Ladung an Deck liefen wir unverzüglich Buenos Aires an. Lehmgelb war das Wasser des Rio de la Plata, gestrandete und gesunkene Schiffswracks befanden sich in unserer Sichtweite. Am 10. Juni, einem Pfingstsonntag, liefen wir frühmorgens ein und machten am Kai fest. Die Hafenarbeiter waren in dicke Jacken gekleidet und wärmten sich an einem kleinen Feuer. Hier in Argentinien begann jetzt der Winter, während in Europa der Sommer Einzug hielt.



Die Avenida 9 de julio in Buenos Aires

[illegible]

Puerto que ocupa en el buque (Empalme)	baker
Puerto en que se embarcó	Rostock
Puerto en que se embarcó	
Comenzado por (viaje redondo)	yes
Empalme por (viaje retiro)	hasta el puerto de (Empalme por el)
	0 indistintamente (De indistintamente)
Tiempo que navegó	one year
(Años de navegación)	
Puerto libre de navegación expedida por las autoridades marítimas de Rostock	
(Puerto libre de navegación expedida por las autoridades marítimas de)	
Nación	Germany
(Marina)	
Fecha	23.05.61
(Fecha)	
Nº de registro	2320/60
(Nº de registro)	
(Observaciones)	no
(Observaciones)	
Lugar y fecha	Buenos Aires,
(Lugar y fecha)	


 Firma del Capitán
 (Firma del Capitán)

Firma del tripolite
Ministro de Gobierno

MS Halby

Sutton
J. C. (1990)

Am 18. Juni versagelten wir nach San Nicolaus. Bis zum nächsten unscheinbaren Dorf lief man eine dreiviertel Stunde. Im Hafen löschten wir die Schamottesteine. Zu dieser Zeit sah unser Schiff außen und innen verstaubt aus wie ein Kohlenkeller.

Spät am Abend des 28. Juni machten wir an der Pier von Rosario fest, einer kleinen, überschaubaren und sauberen argentinischen Stadt. Bereits von Bord aus konnten wir aber auch deutlich ein großes Armenviertel erkennen mit seinen grob zusammengezimmerten undichten Holz-, Pappe- oder Blechwänden. Mittendrin eine Überzahl herrenloser streunender Hunde.

Am 5. Juli 1962 lag MS HALBERSTADT gemeinsam mit dem Motorschiff FREUNDSCHAFT im Hafen von Rosario. In den Morgenstunden kam eine kaum überschaubare Anzahl von Polizisten unter Führung eines Mitarbeiters der Geheimpolizei SIDE, ausgestattet mit einem Durchsuchungsbefehl, zu uns an Bord.

84



Buffet „10 Jahre DSR“ 1962 (v. l. Bäcker Jürgen Prescher, Fleischer Klaus Voigt, 2. Koch Fred Altmann, 1. Koch Berthold Dollas)

Noch glaubten alle Besatzungsmitglieder an einen derben Scherz. Doch diese Polizisten, sehr viele in Zivil, arbeiteten sich methodisch ihren Weg durch das gesamte Schiff hindurch und konfiszierten alles, was ihr Interesse erweckte. Das reichte von politischen Dokumenten bis zu nautischem Material, Comics und technischen Zeitschriften. Tatsächlich stürzten sie sich wie eine Plage von Heuschrecken auf alle gedruckten Sachen. Eine akzentfrei deutsch sprechende Zivilperson gab dabei Hinweise und Anleitung, um nach „kommunistischem Propagandamaterial“ zu suchen. In der Kapitänskammer wurden die Decken- und Wandverschalungen abgeschraubt, man beschlagnahmte beinahe alles, was den Kontrolleuren in die Hände fiel: auch Bücher, Fotografien, private Aufzeichnungen, Privatbriefe, Schiffspapiere, Schiffsunterlagen und vieles mehr.

Ich erinnere mich noch, ich hatte in der Bäckerei in einem Regal für Brot und Backwerk das Buch „Die Feinbäckerei“ liegen. Das bekam einer der Polizisten durch das geöffnete Schott zu Gesicht und konfiszierte es. Ich versuchte ihn davon zu überzeugen, dass er sich bitte die abgebildeten Torten und Gebäcke ansehen möge, doch er ließ das Buch nicht mehr los. Daraufhin wurde ich immer lauter. Er verstand mich nicht, ich ihn aber auch nicht. Bis er einen Vorgesetzten heran winkte. Der besah sich lange mein Buch – und gab es mir schließlich zurück. Das Buch von 1957 stammte aus einem Verlag in Bochum. Ob ihn das letztlich beeindruckte, weiß ich nicht. Ich hatte es 1958 in Zittau erworben.

Gegen Mittag wurden zwei Seeleute der HALBERSTADT verhaftet und zur Polizeipräfektur mitgenommen. Alan Oliver wurde gemeinsam mit dem jungen Decksmann Karl-Heinz Lorenz in eine Polizeistation an Land gebracht. Dort wurden von beiden zimal Fingerabdrücke genommen. Danach wurden sie mit einer Nummer vor der Brust fotografiert. Einer der beiden war jedoch, wie bereits angedeutet, australischer Staatsbürger.

Während der junge Decksmann Karl-Heinz Lorenz am frühen Abend mit einem Beamten ohne jegliche Erklärung der Polizisten aus der Präfektur irgendwohin verschwand, wurde Alan Oliver die ganze Nacht hindurch argwöhnisch beobachtet und immer wieder nach seiner Tätigkeit befragt – als Person mit einem britischen Reisepass und noch dazu auf

einem Schiff eines Landes hinter dem „eisernen Vorhang“. „Wurde irgendwelches Propagandamaterial zur Verteilung an Land gebracht?“, lautete nur eine der unzähligen Fragen in jener Nacht. Alan wurde schließlich in ein Marinegefängnis gebracht, um die restliche Nacht in einer kalten Zelle mit einem wegen Zigarettenschmuggels auf seine Abschiebung wartenden Griechen zu verbringen.

Am nächsten Morgen fuhr man ihn, begleitet von vier mit Maschinenpistolen bewaffneten Personen, auf einem Lkw durch die Straßen von Rosario zum Hauptquartier der politischen Polizei. Unterdessen hatte man ihn bereits über Interpol überprüfen lassen. Man konnte ihm jedoch nichts vorwerfen. Aber noch gab die argentinische Polizei nicht auf und stellte Fragen: „Wie war es mit dem „roten Terror“ zu segeln?“ Immer und immer wieder drangen sie auf ihn ein, politisches Asyl in Argentinien zu beantragen.



Die Seeseite von Buenos Aires

Schließlich durfte er sich auf Druck Australiens unter den Schutz des britischen Konsulats begeben.

Kapitän Werner Müller bemühte sich anhaltend um seinen australischen Seemann und endlich durfte er ihn mitnehmen. Doch Alan's Reisepass war unauffindbar. Auch der Konsul konnte keine Auskunft über den fehlenden Pass geben. Zur gleichen Zeit behaupteten alle Polizisten, den Aufenthaltsort von Karl-Heinz Lorenz nicht zu kennen.

Tage später, Alan arbeitete bereits wieder an Bord, kam die Polizei erneut aufs Schiff mit einer Vorladung für 24 Leute unserer Besatzung. Alan befand sich wieder darunter. Übrigens wurde nicht ein einziger Offizier vorgeladen. Alle waren sie Mechaniker, Matrosen oder Köche und alle noch ziemlich jung. Unverhohlen wurde ihnen ein sofortiger Flug von Argentinien in die „freie Welt“ angeboten.

Bei einer neuerlichen Befragung sah Alan vor sich auf dem Tisch alle seine geöffneten Briefe, seine persönlichen Effekten und direkt unter seiner Nase auch seinen Reisepass. Doch er glaubte schon nicht mehr daran, den Pass wiederzubekommen, wenn er auf die HALBERSTADT zurückkehren würde.

Die anderen Besatzungsmitglieder wurden auf dieser Polizeistation im Beisein eines fließend deutsch sprechenden Dolmetschers beknielt, das ostdeutsche Schiff schnellsten und sofort in Richtung Westdeutschland zu verlassen. „Sagen sie JA und ein bewaffnetes Kommando holt ihre Sachen von Bord und sie sind in zwei Tagen in Westdeutschland.“ Zur Bekräftigung zeigten die Polizisten Fotos von Karl-Heinz auf dem Flug nach Westdeutschland und präsentierten zusätzlich ein großes Foto seines neuen westdeutschen Reisepasses.

davon war der Fleischer, mit dem ich bis dahin die Kammer teilte. Er war eigentlich derjenige, dem keiner an Bord so recht traute, ob er nicht andere denunzieren würde. Klaus Voigt ließ seine Sachen irgendwie aus der Kammer herausholen. Nur ein paar Päckchen „Van Nelle“ Kaffee, eingekauft in Holland, ließ er in seinem Schrank zurück.

Am Abend zuvor war ich noch mit ihm in einer Hamburger Kneipe unterwegs gewesen, bis die Wirtin es wegen meiner „grünen“ Gesichtsfarbe ablehnte, mir noch ein Bier auszuschenken. Ich schaffte es durch den alten Elbtunnel allein an Bord zurück. Klaus würde in einer viertel Stunde nachkommen, sagte er mir als Letztes.

Da der Fleischer am Morgen nicht zum Dienst in der Kombüse erschien, wurde ich persönlich vom Chefkoch geweckt und zur Arbeit gerufen, obwohl ich meinen freien Tag hatte und mir eigentlich die Stadt ansehen wollte. Zur Frühstückszeit erkundigte sich der Kapitän bei mir über das Verschwinden des Fleischers. Dem „Alten“ konnte ich letztlich auch nur von unserer Kneipentour erzählen, mehr wusste ich nicht. Am späten Vormittag, die Kartoffeln waren geschält, das Mittagessen vorbereitet, bekam ich doch noch meinen freien Tag zur Stadtbesichtigung und zum Besuch im Zoo Hagenbeck.

In den frühen Abendstunden verkündete ein Zeitungsverkäufer in Bahnhofsnähe lautstark: „HAMBURGER ABENDBLATT – Drei Zonen-Seeleute im Hamburger Hafen geflüchtet“. Ich wollte den Worten des Ausrufers kaum glauben, kramte verzweifelt in meinen Taschen, ob ich mir die Groschen für diese Zeitung noch leisten konnte.



Das HAMBURGER ABENDBLATT schrieb am 29. August 1962 auf seiner ersten Seite ganz groß über die Flucht der Seeleute von dem Ostzonen-Schiff:

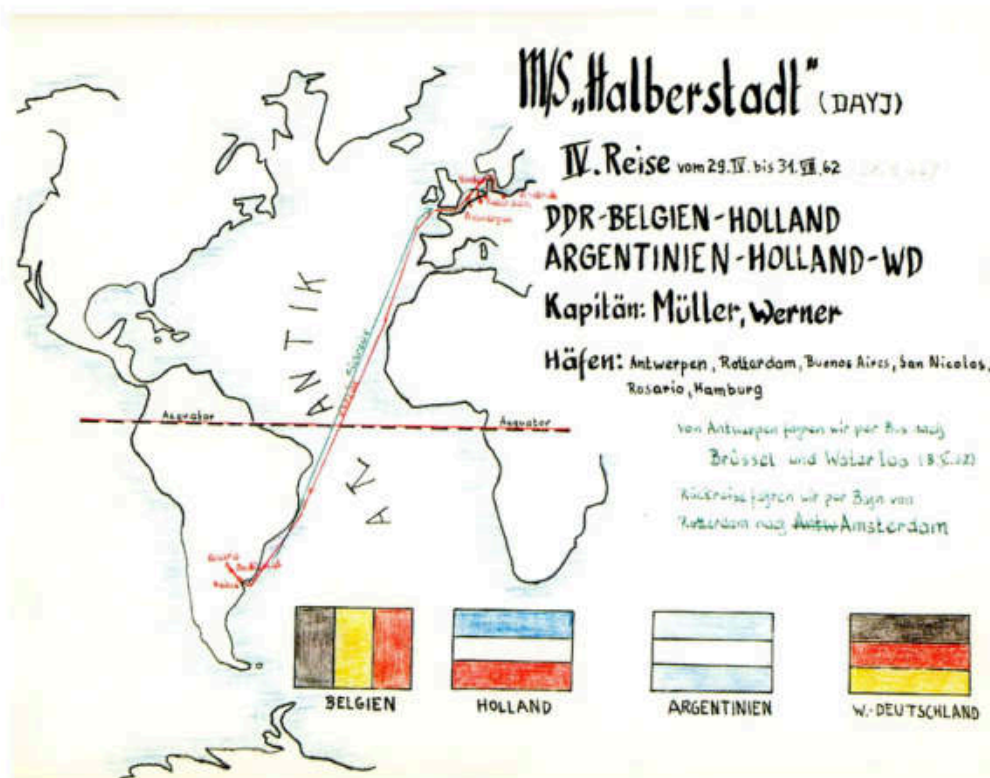
Drei Zonen-Seeleute im Hamburger Hafen geflüchtet

Heute früh sind im Hamburger Hafen drei Besatzungsangehörige des Zonen-Frachters „Halberstadt“ in die BRD von Bord geflüchtet. Sie haben in der Polizeiwache Kirchenallee um politisches Asyl gebeten, das ihnen sofort gewährt wurde. Die drei Seeleute sind zu ihren Angehörigen weitergereist. Einer besitzt Verwandte in Hamburg.

Endlich wieder im Heimathafen Rostock angekommen, konnte ich am 3. September 1962 meinen ersehnten Urlaub antreten. Die HALBERSTADT fuhr weiter nach Gdynia, um die restliche Ladung Öl und Felle aus Südamerika zu löschen.

Nach der Wende, 1989, schickte mir Alan aus Sydney seine Erlebnisse von Argentinien aus dem Jahre 1962, die ich so in diesem Bericht schildern konnte.

Karl-Heinz Lorenz war nach seiner Inhaftierung fotografiert und verhört worden und man nahm ihm die Fingerabdrücke ab. Dann besuchte ihn der Konsul der Bundesrepublik. Es wurde ihm nahegelegt, um politisches Asyl zu bitten. Als dem Seemann weiter durch die argentinische Polizei gedroht wurde, nahm er einen Pass der Bundesrepublik entgegen und wurde nach Düsseldorf ausgeflogen. Aus Westdeutschland kehrte er jedoch wieder in die DDR zurück. Doch seine ganze Geschichte erfuhren wir erst sehr viel später.



Von Rosario versiegelten wir zurück nach Buenos Aires, um Tierfelle zu laden. Erst wenige Tage vor dem Auslaufen des MS HALBERSTADT aus Buenos Aires kam die Polizei an Bord und übergab Kapitän Müller auch Alans Reisepass. Schließlich zogen uns Schlepper von der Pier ab ins breite Hafenwasser. Endlich weg von Argentinien und Beginn der Heimreise. Achtern musste eine Flasche Sekt für vierzehn Leute reichen. Alle bekamen einen kleinen Schluck. Jeder war froh, endlich von hier wegzukommen. Doch selbst noch an diesem Tag hatten wir weitere Schwierigkeiten. Wir saßen auf Grund. Schließlich zogen uns Schlepper frei und nie waren wir alle gemeinsam so glücklich, so erleichtert, endlich auf Heimatkurs zu gehen.

Bei ruhigem Wetter fuhren wir über den Äquator hinweg nach Rotterdam. An manchen Tagen suchte ich in den Morgenstunden zusammen mit dem Fleischer nach fliegenden Fischen, welche in der Nacht auf dem Deck gelandet waren. Mit Formalin vom Schiffsarzt wurden die Fische starr und haltbar und wir hingen sie mit den gespreizten Flügeln an der Kammerdecke an einem Band auf.

Nach der Liegezeit in Rotterdam machten wir in Hamburg fest, um die Felle zu löschen. Ich sah erstmals den Michel, die Herbertstraße mit den Damen in den Schaufenstern. Ein paar Mannschaftsmitglieder verließen hier unser Schiff, um „im Westen“ zu bleiben. Einer

Heute morgen von Bord der „Halberstadt“

Eigener Bericht

hn./Dr. R. Hamburg, 29. August

Heute früh sind im Hamburger Hafen drei Besatzungsangehörige des Zonen-Frachters „Halberstadt“ (9600 BRT) von Bord geflüchtet. Sie haben in der Polizeiwache Kirchenallee um politisches Asyl gebeten, das ihnen sofort gewährt wurde. Die drei Seeleute sind bereits zu Angehörigen weitergereist. Einer hat Verwandte in Hamburg.

Nicht mit Poppe

Eigener Dienst - dpa

Washington, 29. August

Entgegen den Vermutungen des amerikanischen Nachrichtenmagazins „Time“ denkt keine amtliche amerikanische Stelle daran, mit Ulbrichts sogenanntem Stadtkommandanten von Ost-Berlin, einem gewissen Herrn Poppe, in Verbindung zu treten, wird in Washington ausdrücklich festgestellt.

Ein Kontakt wäre auch nicht im Rahmen der sogenannten „Agententheorie“ (sowjetzonaler Amtsträger als Beauftragter der Sowjets) möglich, da der sowjetische Sektor Berlins nicht zur Zone gehöre.

Als Adressaten westlicher Mitteilungen über Berliner Fragen kommen, wie in Washington erklärt wird, künftig hauptsächlich der Ost-Berliner Sowjetbotschafter Perwuchin und General Jakubowski in Frage. Er ist der Oberbefehlshaber der Sowjettruppen in Deutschland, dem Moskau die Zuständigkeit für den Berliner Sowjetsektor übertragen hat.

Die „Halberstadt“ liegt seit Freitag-nachmittag bei Schuppen 69 im Kuhwerder Hafen. Sie ist das zwölfte Schiff der „VEB Deutsche Seereederei Rostock“, das Hamburg anläuft. Zum letzten Mal hatte ein Zonenfrachter im Dezember vergangenen Jahres im Hafen festgemacht. Die „Halberstadt“ kam mit Stückgut aus Südamerika. Sie soll heute abend über Rostock nach Gdansk (Polen) auslaufen.

Heute früh gegen drei Uhr gingen zwei Seeleute der 51-köpfigen Besatzung — alle sind in der Zone beheimatet —



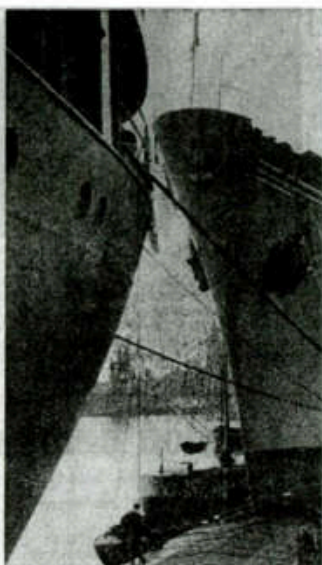
Heute vormittag mit dem Teleobjektiv vom Kai aus festgehalten: Horst Eisele, Polit-Offizier des sowjetzonalen Frachters „Halberstadt“ (links im Bild).

zum Landurlaub von Bord. Zuvor hatten sie Koffer und Seesäcke über die Reeling auf den Kai geworfen. Der wachhabende Maschinenassistent, der die beiden beobachtete, wußte sofort: Hier war Flucht geplant! Er benutzte die günstige Gelegenheit und schloß sich an. Von Land aus rief er sein Schiff über das Hamburger Telefonnetz an und machte darauf aufmerksam, daß sofort ein Ersatzmann für die Überwachung der Maschine eingeteilt werden müßte.

Schauerleute, die auf dem Schiff mit dem Löschen der Ladung beschäftigt waren, beobachteten den Vorfall. Nach ihren Aussagen ist bereits am vergangenen Sonntag ein Besatzungsangehöriger der „Halberstadt“ geflüchtet.

Die drei Seeleute gingen auf dem schnellsten Wege zur Polizeiwache Kirchenallee, wo sie ihre Flucht bekanntgaben. Die Namen werden nicht veröffentlicht, um Angehörige in der Zone nicht zu gefährden.

Bis heute mittag war der Hamburger Agentur des Schiffes von der Flucht der Seeleute nichts bekannt. Kapitän Werner Müller, 27, und Polit-Offizier Horst



Der sowjetzonaler Frachter „Halberstadt“

Eisele, 39, erklärte lediglich, die Besatzungsangehörigen seien „ganz normal von Bord gegangen“. Als der Fotograf des Hamburger Abendblattes am Kai erschien, versuchte sich Polit-Offizier Eisele, der von der Reeling aus den Grevenhofer Kai beobachtete, der Kamera Linse zu entziehen. Aber es half ihm nichts.

Nach einer Anordnung des SED-Chefs und „Staatsratsvorsitzenden“ der Zone, Ulbricht, dürfen Zonen-Frachter seit einigen Monaten nur noch in Ausnahmefällen Häfen der Bundesrepublik anlaufen. Die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal ist Zonen-Schiffen — im Gegensatz zu allen anderen Ostblock-Frachtern! — grundsätzlich verboten. Sie sind angewiesen, den 200 Seemeilen längeren Weg um Skagen zu wählen, damit den Besatzungsangehörigen keine Möglichkeit zur Flucht gegeben wird.

Wieder Absturz am Elger

Deutsche Presse-Agentur

Kleine Scheidegg, 29. August

Bei dem Versuch, die Elger-Nordwand im Alleingang zu bewirken, stürzte gestern abend ein noch unbekannter Alpinist tödlich ab. Er trug keine Felleisen bei sich. Die Polizei in Grindelwald ist noch um die Identifizierung des Toten bemüht.

Der Absturz ereignete sich, als der Alleingänger versuchte, eine vor ihm stehende österreichische Zweier-Seilschaft zu überholen. Er glitt aus und fiel dabei den Österreichern ins Seil. Diese konnten sich jedoch abfangen, während der Unbekannte abstürzte. An der gleichen Stelle war vor einigen Wochen der Schweizer Bergführer Adolf Behrungs bei seinem gefährlichen Alleingang ums Leben gekommen.

Kennedys Innenminister heute in Moskau

Associated Press

Washington, 29. August

Heute trifft der amerikanische Innenminister Udall in Moskau ein. Er will mehrere Kraftwerke in der Sowjetunion besichtigen.

Der Innenminister ist das erste Mitglied der Regierung Kennedy, das die Sowjetunion besucht.

Menschlich gesehen



Mahnt zur Vernunft

Seine Geburtsdatum kennt er nicht. So beginnen die Biographien mancher Politiker der Entwicklungsländer. Auch die von Philibert Tsiranana, des Präsidenten von Madagaskar. Er macht kein Hehl daraus: vielleicht ist er sogar ein wenig stolz darauf, so wie die Multimillionäre der amerikanischen Gründerjahre stolz darauf waren, als

Meine kurze Fahrenszeit auf MS NAUMBURG

Mein Wunsch, auf einem Schiff zu arbeiten, ließ sich gar nicht so einfach realisieren, waren Frauen an Bord in dieser Männerdomäne doch rar gesät. Hinzu kamen vielfältige Kriterien, die von Staats wegen erfüllt werden mussten. Da ich meinen Mann kennen gelernt hatte, als er schon zwei Jahre als Koch auf MS HALLE und MS JOHN SCHEHR gefahren war, erzählte er mir viel von der Arbeit, seinen Erlebnissen an Bord und an Land und machte mich neugierig. Etwas Romantik kam dabei auch ins Spiel.

Mein Mann wollte von meinen Plänen zunächst nichts wissen, denn beruflich kam ich nicht aus dem Wirtschaftsbereich, sondern aus der Zahnmedizin.

Wir heirateten und er kündigte bei der DSR. Er wollte nun seine berufliche Laufbahn im Interhotel in Chemnitz fortsetzen. Es war das Jahr 1969. Wirtschaftliche und jahrelange Wohnungsprobleme gehörten zu unserem Alltag. Wie sollte es nun weitergehen?

Aus Sicht meines Mannes war an Bord eines Schiffes alles viel einfacher. Wir hätten eine „Kammer“ für uns, meinte er, und wir malten uns das gemeinsame Leben an Bord rosarot. Gesagt, getan, wir überlegten nicht lange und dachten daran, unsere Zelte in Sachsen abzubauen. Geduld war angesagt, bis der so genannte Sichtvermerk im Seefahrtsbuch für mich als Erstfahrerin von den Behörden der Sicherheitsorgane ausgestellt war. Wir rechneten nach der langen Wartezeit gar nicht mehr mit einer Zusage. Dann war es endlich soweit. Wir hätten „Juchhu!“ schreien können. Aber inzwischen hatte uns das Schicksal beruflich zu einem Neuanfang nach Dresden verschlagen. Über den Betrieb hatten wir eine Neubauwohnung bekommen. Das war damals wie ein Sechser im Lotto. Wir konnten doch nun nicht gleich wieder kündigen und verschoben unsere Entscheidung um ein weiteres halbes Jahr. Jetzt wurde unser Seefahrtswunsch erst recht einer Zerreißprobe ausgesetzt. Inzwischen hatten wir Familiennachwuchs bekommen. Ob es nun noch klappen würde, stand in den Sternen. Sollte alle Wartezeit umsonst gewesen sein, um ein Stückchen von der großen, weiten Welt kennen zu lernen?

Mein Mann arbeitete inzwischen als Koch auf der FRITZ HECKERT, die im Stadthafen von Rostock lag. Ich unterzog mich als einzige Frau unter lauter männlichen Kollegen dem seemännischen Sicherheitslehrgang in Rerik. Danach hatten wir das große Glück, im Frühjahr 1971 auf MS NAUMBURG anzuheuern. Die Reise führte nach Indien.



v. l. Autorin, Renate Skambach (mitr. Ehefrau) u. Stewardess Petra

Ein Zuckerschlecken war meine erste Fahrt keineswegs. Ich war zwar jung, aber so viele neue Eindrücke mussten erst einmal verarbeitet werden. Das Bordleben als Stewardhelferin, vor allem aber mit so vielen Männern gemeinsam zu arbeiten, war gewöhnungsbedürftig. Die Seekrankheit machte mir anfangs auch zu schaffen.

Die dafür berüchtigte Biskaya lag hinter uns. Einige Kandidaten, darunter zwei Frauen, mussten nun die Äquatortaufe absolvieren. Mein Mann spielte den Doc und er ließ mich



ganz schön kleinlaut werden. Wir Frauen wurden nicht geschont, mussten auf dem Vierkantholz sitzen, die Hände im Schraubstock, und bekamen über einen Trichter eine Mixtur aus Heringslake eingeflößt. Der Wassersack und der Bordfrisör sind mir ebenfalls in unguter Erinnerung. Aber nach all den Qualen meinte es Neptun doch noch gut mit uns und es wurde ein schönes Bordfest. Wir bekamen unsere Taufscheine und ich den Namen „Seestern“. Wir waren ein gutes Team an Bord. Als der indische Subkontinent mit der Hafenstadt Cochín



Lederfabrik Madras (l. Antje Balzer, Mitte Petra Dettlefsen)

erreicht war, staunte ich nicht schlecht. Am Abend ging die Post ab. Wir genossen die Ankunft und schlemmten in einem Restaurant in vollen Zügen. Das blieb scheinbar nicht unentdeckt. Hier in Cochín war die Zollschule äußerst aktiv. Das hätten die „alten Seehasen“ eigentlich wissen müssen. Ohne die indische Währung deklariert zu haben, viele Rupies zu verprassen, das ging doch nicht mit rechten Dingen zu. Wenn die Seeleute schon ihre Heuer in Devisen etwas mit „WBS-Handel“ aufzubessern gedachten, dann doch bitte mit Köpfchen. Ich fühlte mich unwohl, denn auf den Gängen vernahm ich ein reges Treiben von Einheimischen und warnte meinen Mann und die Leute im Wirtschaftsbereich. Zudem verzögerte der Funker noch die Durchsage bezüglich der Razzia der Zöllner.

Mein Mann wollte die Rupien in der Kühlkammer zwischen den Hähnchen bunkern. Verstecke in den Grünpflanzenrabatten unter den Hydrokultursteinen waren auch beliebt. Aber es war zu spät. Ich hätte das Geld in meiner Hochsteckfrisur oder im BH versteckt, aber die Männer wussten ja alles besser. Alles Zetern nützte nichts, die Scheine wurden beschlagnahmt. Aus Schaden wird man klug. Manchmal sollte Mann schon auf Frau hören!

Ein anderes, schöneres Erlebnis genoss ich aber auf der Reise doch noch. In Bombay nahmen wir eine Einladung eines Getränkekonzernvertreters an. Wir wurden vom Familienclan herzlich begrüßt und saßen gemeinsam mit ihnen an einer großen, festlich gedeckten Tafel. Aber die Essgewohnheiten der Inder sind nun einmal anders. Nun mussten wir den Reis, das Gemüse und alles ohne Essbesteck, einfach mit den Fingern essen. Das war schon gewöhnungsbedürftig.

Dann wollte die Frau des Vertreters gerne einmal mein kurzes Kleid anziehen. Ich sollte ihren Sari im Tausch behalten. Sie wickelte mir die vielen Meter Stoff um meine Hüfte und ich gefiel mir. Aber ich wollte letztendlich nicht auf mein Kleid verzichten. Heute bereue ich es, denn der Sari wäre ein schönes indisches Souvenir gewesen, neben all den üblichen Holzschnitzereien.

Ja, wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Zwei schöne Reisen fuhr ich auf der NAUMBURG, einmal diese Indienreise und die zweite führte nach Fernost. Nach Singapur, Hongkong, Japan, Korea, China und Sri Lanka. Ich hatte Heimweh nach meiner Tochter. Mein Mann fuhr noch eine Reise ohne mich und stieg dann auch ab.

Heute denke ich gerne an die kurze Fahrzeit zurück, von der mir viele Erlebnisse im Gedächtnis haften geblieben sind.



Hund süß-sauer

1967 lagen wir in Hongkong. Wenn ich aus meinem Kombüschott heraustrat, konnte ich die Menschen auf den längsseits liegenden Dschunken beobachten. Das ganze Familienleben spielte sich auf diesen kleinen Schiffen ab.

Die Chinesen, die bei uns an Bord arbeiteten, kochten ihre Mahlzeiten auf der achteren Manöverstation. Sie kamen oft an die Kombüse und holten sich Zucker, Öl, Salz und andere Kleinigkeiten, die ich ihnen bereitwillig herausgab. Erlaubte es meine Zeit, ging ich nach hinten, schaute ihnen bei ihren fernöstlichen Kochkünsten zu und probierte auch schon einmal. Das Essen war scharf, schmeckte aber sehr gut.

Eines Tages sah ich, wie auf einer der Dschunken ein Hund geschlachtet wurde. Es war furchtbar, dies mit anzuschauen und mir wurde fürchterlich schlecht. Ich war gewarnt und habe seitdem bei den Arbeitern nie mehr etwas probiert. Gut möglich, dass ich dort bereits unwissend Hund gegessen hatte. Knurrte mich später zu Hause ein Hund an, dachte ich immer, der weiß, dass du dich an einem seiner Kameraden vergangen hast.

Wir liefen nach Whampoa aus und meine mitreisende Ehefrau bekam dort eine Blinddarmentzündung. Sie wurde in Kanton unter schwierigsten Bedingungen operiert, denn bei ihrer Größe von 1,76 Metern mussten extra der für Chinesen konstruierte Operationstisch verlängert und eine Schwester zusätzlich bereitgestellt werden. Das Schiff lief aus, mein Herzblatt blieb zurück. Sie reiste auf komplizierten Wegen nach Chungjin nach. Man hatte sie nach Peking zur Botschaft gebracht, wo sie in eine Handelsdelegation aus DDR-Ministerien und DSR-Personal eingeschmuggelt wurde, die einen neuen Handelsvertrag mit Nordkorea abschließen sollte. Aus diesem Anlass wurde die koreanische Prominenz an Bord eingeladen, um sich an unserem Büfett gütlich zu tun. Wie sich herausstellte, aßen einige von ihnen zum ersten Mal in ihrem Leben Speiseeis. Die Koreaner luden zum Gegenbesuch ein. Der Handelsvertreter warnte uns: „Heute Abend gibt es Hund!“ Das Dinner war wunderbar zubereitet, wir wurden von den Geishas in ihren kippeligen Schuhen bedient und keiner dachte mehr an den Hund. Wir hatten schon einige Gänge verdrückt, als plötzlich jemand sagte: „Das isser.“ Würg, würg, alle holten ihre Taschentücher heraus und ließen den Rest der Mahlzeit darin verschwinden. Ob er es war oder wir ihn schon vorher mit Hochgenuss verzehrt hatten, wir haben es nie erfahren.



Chungjin

Die Vorausabteilung

MS REICHPIETSCH lag vom 11. bis 14. März 1971 im Hafen von Colombo an den Tonnen. Mal eben so an Land zu springen, das war nicht drin. So kam es uns zupasse, an einem Sonntagnachmittag mit dem Makler an Land fahren zu können. Zu unserer großen Freude bot er dem III. Ingenieur Erit Franke, dem E-Ingenieur Siegfried Prokesch und mir sein Auto nebst Fahrer zur Sightseeingtour an. Das ließ sich Hein Seemann nicht zweimal sagen. Also begaben wir uns auf eine kleine Rundtour außerhalb der Landeshauptstadt Colombo. Wieder im Stadtgebiet, entließen wir dankend Fahrer und Auto. Wir begaben uns in die Obhut einer altbewährten Stadt- und Landesführerin für DSR-Seeleute, nämlich der eigenen Nase.

Und diese führte uns auch an der Botschaft unserer Republik vorüber. Das Tor stand sperrangelweit offen. Die Tamil-Tigers befanden sich damals noch nicht auf dem Kriegspfad. Im Hof klopften Kittelschürzen Polstersessel aus. Siehe da, auch hier fand sonntags Reinschiff statt. Erit marschierte munter durchs Tor und wir beiden hinterher. Von einer Kittelschürze wurden wir sofort in Empfang genommen. Die Anzugsordnung, der Klang der Sprache und die obligatorischen Fotoapparate wiesen uns als Landsleute aus. Wir wurden im Empfangsraum platziert. „Was darf ich ihnen zu trinken anbieten?“ „Na, wenn sie einen Whisky hätten, würden wir den nehmen.“ Der Whisky kam und etwas später ein Herr, der uns nach unserem Begehr fragte. Nachdem wir uns als DSR-Seeleute auf Landgang vorgestellt hatten, die eben mal sehen wollten, wie es sich in seiner Botschaft lebt, entgleisten seine Gesichtszüge. Er hatte gedacht, wir seien DDR-Journalisten.

Wir hatten ganz außer acht gelassen, dass der Besuch des Chefs aller „Winzers Weinstuben“, des Außenministers der DDR, Otto Winzer, bevorstand. Daher also das Großreinschiff und unsere unkomplizierte Einladung als vermutete journalistische Vorhut. Nach dem nächsten Satz und den leeren Gläsern standen wir ganz schnell wieder auf der Straße.



Botschaftsgebäude der DDR in Colombo

BIER oder KUSS?

Bei eisiger Kälte lag das MS VOCKERODE im Winter 1971 auf der Innenreede von Murmansk. Am Nachmittag des 14. Februar manövrierte das polnische Schiff TRANSPORTOWIEC, wir betitelten es später TORPEDOWITSCH, zwischen den Ankerliegern. Dabei blieb nicht aus, dass es zu mehreren Kollisionen kam. Obwohl wir Kette steckten und unsere Maschine klarmachten, erwischte uns der Pole schwer, drückte die damals übliche Bugklappe unseres Suezkanal-Scheinwerfers ein und richtete größere Schäden im Scheinwerferdeck an. Damit war klar, wir würden einige Wochen in Murmansk bleiben müssen.

Frisch verliebt konnte ich an die größte Eroberung meines Lebens erst etwa zehn Tage nach der Havarie ein persönliches Telegramm aufgeben und ihr mitteilen, dass ein schnelles Wiedersehen nicht möglich ist. Die damaligen technischen Möglichkeiten, widrigen Umstände und sowjetrussischen Zeitbegriffe ließen ein schnelleres Informieren von Verliebten und Verlobten einfach nicht zu. Dagegen wurden Ehefrauen und Eltern in solchen Fällen von der DEUTFRACHT-Betriebsleitung per Anruf oder Telegramm benachrichtigt.

Bei minus 35 Grad Celsius und dementsprechend kaltem Wind lag unser Schiff nach mehreren Reedetagen im Murmansker Stückguthafen. Wir warteten auf die Reparatur der Außenhaut und die VOCKERODE kühlte selbst in den Aufbauten stark aus. In dieser ungemütlichen Zeit brachte der Schiffsmakler eines Tages für mich ein Telegramm an Bord. Den Inhalt dieser Nachricht verheimlichte der Überbringer ganz und gar nicht, sodass alle Mann an Bord schon vor mir von folgendem Text informiert waren:

ICH SCHICKE BIER. VIELE LIEBE KÜSSE = DEINE MARIA+

In unserer Situation war diese Nachricht natürlich eine willkommene Abwechslung und löste fantasievolle Diskussionen aus. Welches Bier schmeckt am besten? Wie viel Flaschen oder Kisten werden an Bord kommen? Wann wird der Transport uns erreichen? Alle diese und viele andere Fragen wurden ernsthaft oder weniger ernsthaft erörtert. Jedoch war allen klar, es sind nur unerfüllbare Träume und träumen darf ja jeder einmal.

Es blieb nicht aus, dass ich schuldloser Schuldiger zu einer allgemeinen Runde Hafenbräu verdonnert wurde. Gnadenvoll genehmigte Kapitän Werner die unvorhergesehene „Sonder-Ration“ zu meinen Lasten.

In Wirklichkeit lautete der richtige Text:

ICH SCHICKE DIR VIELE LIEBE KÜSSE = DEINE MARIA+

Er war auf dem Landweg bei irgendeiner Übermittlungsstation verfälscht worden.

Papagei beißt Funker

So hätte eine Schlagzeile in der VOLL VORAUSS lauten können, hätte die ein BILD-gerechteres Format gehabt. Seefahrt war immer aufregend, ließ den Besatzungen sogar freien Raum, kleinen Hobbys zu frönen, wie Basteln, Lesen oder sich mit anderen Dingen zu beschäftigen. Dazu konnten auch Tiere gehören, die irgendwie und in irgendeinem Hafen der Welt an Bord gelangten, der Besatzung lieb wurden und dann mitreisten. Persönlich habe ich auf diese Weise einige Tiere mit Seebeinen kennen gelernt, vom Kätzchen über Hund und Affe bis hin zum bunten Papagei. Gefeit war wohl kaum einer der Seejungs gegen die Anhänglichkeit und die Freude, die diese „Besatzungsmitglieder“ bereiten konnten.

Wir lagen mit der BERLIN wochenlang im Hafen von Havanna und warteten auf Ladung, die aus Zucker für Hamburg bestehen sollte und aus verschiedenen Landesteilen zusammengeholt werden musste. Die Transporte trafen aber nur „tröpfchenweise“ ein. So bekamen wir viel Gelegenheit, die Stadt und ihren berühmten weißen Strand in Santa Maria zu erkunden und auch Menschen kennen zu lernen. Das war das Leichteste. Auf Schritt und Tritt wurden wir auf Tauschgeschäfte angesprochen.

Eines Tages saß er da, mitten auf unserem Schiff, der bunte, kreischende Papagei, Ergebnis eines erfolgreichen Geschäftskontaktes und nun die Sensation an Bord, zu der man gern nach dem Dienst pilgerte. Ein zwei Meter langes Kupferrohr – auf Kuba Mangelware – war sein Tauschpreis gewesen. Ein Geheimnis, das an Bord jedoch bald jeder kannte und hütete. Der Papagei lebte sich gut ein. Futter bekam er in Unmengen. Jeder brachte bei seinen Besuchen immer etwas Obst mit und an Gesellschaft hatte er so auch keinen Mangel. Jeder wollte sein Freund sein und buhlte oft auf papageiisch um die Aufmerksamkeit des Buntgefederten. Der tat dabei immer sehr erstaunt. Allerdings liebte er es nicht, wenn man ihm zu nahe auf die Pelle oder besser, auf die Federn rückte. Dann hackte er.

Eines Tages, an einem Vormittag passierte es. Alle waren mit ihrem Tagewerk beschäftigt, der Papagei schaukelte auf seinem Gestänge in der Sonne, nur unser Funker hatte gerade ein wenig Zeit. Die nutzte er, um dem Papagei seine Reverenz zu erweisen. Er war zu dieser Stunde ganz alleine mit dem Buntgefederten. Der wurde durch das papageiische Kauderwelsch des Funkers aus seiner Lethargie gerissen. „Ein verrückter Kerl“, mochte er sich denken, aber er ließ ihn gewähren. Der Funker freute sich kindisch über seinen plötzlichen papageiischen Wortschatz, den er mit allerlei Grimassen zu verschönern suchte, allerdings wohl selbst nicht deuten konnte. Aber er war ja der Funker – bei dem konnte es sowieso keiner so genau wissen. In seiner Verzückung ging er immer näher an den bunten Vogel heran. Wollte er ihn gar umarmen? Dem Buntgefederten wurde es jetzt bunter als er selber war. Er kreischte laut, schlug mit den Flügeln und als alles nichts half, setzte er schließlich die Hauptwaffe ein – seinen Schnabel. Damit knackte er sonst spielend Nüsse – jetzt erwischte er den Funker blitzschnell an der Brust und hackte wohl recht kräftig zu. Der erstarrte vor Schreck. Der Schmerz folgte erst etwas später mit der Vorsorgespritze des Schiffsarztes und den blutstillenden, desinfizierenden Tinkturen. Natürlich wusste bald die ganze Besatzung von diesem „Vorkommnis“ und näherte sich dem Papagei ab sofort mit größtem Respekt. Gottlob, der Schnabel traf den Funker und keine Funkerin.

Ehestiftung zur See

Von einer Liebesgeschichte sei hier berichtet, die stellvertretend für viele andere stehen mag, in denen sich Paare an Bord von DSR-Schiffen zusammenfanden.

Ursula schildert: Nachdem die Wertzeit zum Umbau der ehemaligen LEUNA II in Jugoslawien verstrichen war, wurde ein Teil der künftigen Besatzung in Rostock zusammengestellt. Es kamen ein paar „Alte“ wieder, aber größtenteils gehörten neue Besatzungsmitglieder dazu. Damals war ich als Bäckerin gemustert. In Zagreb fand zu diesem Zeitpunkt eine Messe statt. Alle Flüge waren völlig ausge-
bucht, nur ein Teil der Crew konnte von Schönefeld dorthin fliegen. Der Funker Frank Spernau hatte als Dienstältester die Leitung unserer Über-Land-Verschickung übernommen und so fuhren wir mit dem Zug von Rostock über Prag nach Zagreb. Die Fahrt sollte vier Tage dauern, ohne Schlaf- und Speisewagen, ohne Waschgelegenheit und Verpflegung. Bis Prag waltete noch die MITROPA ihres Amtes. So blieb der Besatzung nur das traurige Los, mit ein paar Flaschen Wodka und Selters ab Prag weiterzufahren. Die von der MITROPA noch vorsorglich ergatterten Schnitzel waren am nächsten Tag bei der herrschenden Wärme vergammelt. Fortan wurde lediglich mit Pfeffi und Wodka Mundhygiene betrieben. Während der kurzen Aufenthalte auf den Unterwegsbahnhöfen wollte niemand Proviant gegen unsere Mark der DDR eintauschen. So beschlossen wir in Belgrad auszusteigen, um den Funker zur Botschaft zu delegieren, der dort Dinare organisieren sollte. Damit suchten wir dann die nächste Kneipe auf, um uns den Magen voll zu schlagen. Das Geld hat gerade so gereicht. Wir waren weder satt noch froh. Für eine Stunde nahm unsere Reisegruppe erst einmal die Toiletten des Restaurants in Beschlag, um sich etwas zu waschen. Die weitere Fahrt führte dann von Belgrad über Zagreb nach Rijeka. Auf dem Schiff konnten wir endlich duschen und den Vier-Tage-Geruch ablegen.



Nachdem sich die Neulinge und der Rest der alten Besatzung der LEUNA II auf der neuen DESSAU genügend kennen gelernt hatten, wurden immer mal wieder Anlässe gesucht und gefunden, um irgendwelche Feierlichkeiten wie Kammereinweihung, Gewerkschaftsbowlé, Kindertag, Blackoutkisten oder Einstände zu begehen. Da es bei uns, Steffen und mir, bald gefunkt hatte, wurden wir, um wieder einmal einen Grund zum Feiern zu finden, zwangsverlobt. Der Storekeeper Volkmar Zehl hatte schon vorsorglich Ringe aus Messing gedreht. So wurde mehrere Tage hintereinander diese Verlobung gefeiert.

Auf der ersten Reise von der Werft in Rijeka nach Ilyschewsk und Rostock musste unsere Verbindung eine erste Bewährungsprobe bestehen. Wieder im Mittelmeer, teilten uns der Leitende Ingenieur Manfred Apfel und Kapitän Kirmse eines Morgens mit, dass Steffen vergangene Nacht hätte verkauft werden sollen. Auf der MERSEBURG, die uns in der vorangegangenen Nacht passierte, fuhr ein II. Elektriker, dessen ebenfalls seefahrender Bruder

„Republikflucht“ begangen hatte. Der II. E-Mix sollte mit Steffen bei Nacht und Nebel ausgetauscht werden und in Rostock zwangsweise absteigen. Nur unserem Kapitän und dem Chief hatten wir es zu verdanken, dass Steffen als unabhkömmlich an Bord bleiben durfte. Für die nächste Reise war geplant, dass Steffen als I. E-Mix fahren sollte, damit Gerd Bürkle sich in Lichthagen ganz seinem Familienzuwachs widmen konnte. Chief Apfel machte ebenfalls seine letzte Reise und unter dem Maschinenpersonal befanden sich auch einige Absteiger, die nach der Wertzeit erst einmal Urlaub machen wollten. Hinzu gesellten sich noch ein paar Kinderkrankheiten des Schiffes, die der Umbau mit sich gebracht hatte. So wartete die Schiffsführung auf die Entscheidung der Reederei. Da aber in Rostock nachts alles schlief, hatte sich unsere Schiffsleitung entschieden, meinen Verlobten nicht auszutauschen. Die Schiffssicherheit ließ sich durch zwei zu erwartende neue E-Mixer und eine teils neue Maschinengang nicht mehr gewährleisten.

Wie es der Zufall wollte, lernten wir nach 33 Jahren im Juni 2001 beim Freiburger Seemannstreffen den I. E-Mix der damaligen MERSEBURG kennen. Er konnte uns den ganzen Vorgang ausführlich schildern.

Als die DESSAU nach ihrer ersten Reise in Rostock einlief, organisierte die Besatzung im Rostocker „Ratskeller“ eine Sause. Wir gingen am Abend mit Lothar Lewerenz, Oberheizer der DESSAU, in den „Ratskeller“. Tanz war angesagt. Hinten im Sèparée, ein paar Stufen höher, war eine festliche Tafel mit Kerzen eingedeckt. Wir vermuteten eine Hochzeit oder irgendetwas Ähnliches. Nachdem die halbe Gang von Deck und Maschine eingetroffen war und die Plätze immer rarer wurden, blieb uns beiden unverständlich, warum keiner auf die Idee gekommen war, vorher einen gemeinsamen Tisch zu bestellen. Plötzlich sprach uns die Bedienung an, ob wir das verlobte Paar Steffen Thieme und Ursula Fritz wären, welches da oben die festliche Tafel bestellt habe. Wir waren beide total sprachlos, was sich hier die Besatzung hatte einfallen lassen. Sogar echte 333er Verlobungsringe hatte man uns besorgt. Nun ging es erst richtig los. Freischlauch für die halbe Besatzung. Über die Kosten wird hier selbstverständlich geschwiegen. Es war der schönste Abend während unserer Seefahrtszeit.

Steffen erzählt: Auf der nächsten Reise mit der DESSAU wurde unsere Verlobung ein zweites Mal einer harten Bewährungsprobe unterworfen. Auf der Hinreise nach Ilyschewsk musste Uschi sich in Istanbul ihren Blinddarm entfernen zu lassen. Die Rückreise erfolgte ohne sie. Der Dampfer war faktisch zum Lazarettschiff geworden, denn Storekeeper Zehl hatte sich am hinteren Niedergang das Bein gebrochen. Die II. Stewardess war schwanger. Weil Assi Schlage während der vergangenen Liegezeit in Rostock ständig unter Strom stand und dabei einen Zahnarzttermin versäumte, musste er in Messina an Land gehen, um seine dicke Backe behandeln zu lassen. Lothar Lewerenz hatte sich in Ily mit den Russen geprügelt. Mit einer genähten Lippe war ihm im wahrsten Sinne des Wortes das Lachen für mehrere Wochen vergangen. Ein Motoren-Wärter musste in Gibraltar wegen einer verletzten Zehe behandelt werden und trat von dort den Heimflug an.

Uschi kreuzte mit der STOLTERA einige Zeit im Mittelmeer, ehe das Schiff mit ihr in Wismar einlief. Ich hatte schon gedacht, das wär's wohl gewesen, da ich sechs Wochen nichts mehr von ihr gehört hatte. Eines schönen Tages stand sie in Rostock bei Einlaufen der DESSAU freudestrahlend an der Pier. So fand ich meinen Glücksstern wieder.

Nach einer ununterbrochenen Fahrzeit einschließlich Wertzeit von einem Jahr hatten sich 100 freie Tage und Resturlaub angesammelt. So schickte uns Frau Hagemann (Personalabteilung Spezialschiffahrt) in den Zwangsurlaub. Wir konnten so gemeinsam drei Monate Urlaub verbringen. Es soll damals Abschnittsbevollmächtigte der Volkspolizei gegeben haben, die nachprüften, ob solche Leute wie wir überhaupt einer geregelten Arbeit nachgingen.

Wir waren dabei, als am 27. März 1969 in Rijeka die neue ZEITZ übernommen wurde. Es herrschten Zustände und Bedingungen auf diesem Schiff, die alles andere als normal bezeichnet werden konnten. Die vorherige Crew aus Norwegern hatte den Tanker bereits verlassen. Eine Übergabe fand nicht statt. Alle Dokumentationen und Beschriftungen lagen nur in Norwegisch vor. Wer weiß schon was „icke fickting belastning“ auf Deutsch heißt? Das ist die „überwärtige Belastung (Überlast)“ auf der Schalttafel. Man hatte uns ein regelrechtes Wrack hinterlassen. Chief Buch musste dies auf späteren Reisen ebenfalls bestätigen. Die Mannschaftsmesse war ausgebrannt, man hatte dort Signalmunition verschossen. Und das auf einem Tanker! Die Klimaanlage waren defekt, Tischlampen, Einrichtungsgegenstände sowie der Rest an Ausrüstung waren verschauert worden. Keine Bestecke, keine Bettwäsche, keine Gläser, kein Werkzeug. Unser Storekeeper Wolfgang Spitzner führte eine „private“ Rohrzange im Gepäck mit. Sie wurde von Wache zu Wache übergeben und niemals kalt. Mit diesen widrigen Umständen hatten neben mir, nur um ein paar Namen zu nennen, auch der I. Ingenieur Moschall, das Ehepaar Bischoff (Chefstewardess und Bootsmann), der E-Mix Schalk sowie der mit 72 Jahren älteste Heizer der Reederei, Hugo Meißner, zu kämpfen. Während der Probefahrt machten in seiner Wache die Kessel „dicke Backen“. Es kam zu einer Explosion. Mit schweren Verbrennungen an den Armen bedeutete das die letzte Reise für ihn.

Nachdem wir nun schon anderthalb Jahre miteinander verlobt waren, unterbreitete Kapitän Fanger den Vorschlag, an Bord des MT ZEITZ über die Reederei eine Hochzeitsfeier für uns ausrichten zu lassen. Erst war man in der Reederei damit einverstanden, doch dann kam zur größten Enttäuschung für uns und die Besatzung das Aus. Sicherheitsbedenken wurden zur Begründung der Absage genannt. So sind wir Ende August 1969 abgestiegen, um zu heiraten. Uschi kam aus Barth und ich aus Karl-Marx-Stadt. Mit Koffern voller delikater Sachen für die Hochzeitsfeier entschieden wir, uns am 12. September 1969 in Barth das Ja-Wort zu geben. Gegen ein paar Basarscheine fuhr uns der Fahrer des BARKAS, der wöchentlich den Stralsunder Basar belieferte, die restlichen Sachen nach Barth direkt vor die Haustür. Von August bis Dezember 1969 hatten wir vier Monate kein Schiff. Wie schwer es für einen I. E-Mix und eine Stewardess war, ein gemeinsames Schiff zu finden, brauche ich nicht weiter zu schildern.

Im Januar 1970 machten wir ein paar Vertretungsreisen auf MS AUE für das Ehepaar Colditz, I. Elektriker und Chefstewardess.

Es folgten im Jahre 1970 einige Reisen auf dem Bananenjäger FRITZ REUTER. Ab 1971 fuhren wir beide noch fast zwei Jahre auf der ZWICKAU als Stammschiff. Ende 1972 entschieden wir, die Seefahrt an den Nagel zu hängen und uns der Familienplanung zu widmen. Nachdem wir in Karl-Marx-Stadt eine Wohnung bekommen hatten, wurden wir wieder zu Landeiern. Nun sind wir Rentner, schauen mit Stolz auf unsere beiden erwachsenen Söhne und sind noch immer glücklich verheiratet.



Ehepaar Thieme auf dem 39. DSR-Seeleutetreffen in Reinsberg, 2009

Ein „Hobby“ mit Folgen

Im Januar 1984 stieg ich als Kochsmaat auf MS FICHTELBERG auf. Da war es noch der „Blaue Schwan“, weil es das einzige Schiff der Reederei in eben dieser Farbe war, bis auch dieser Dampfer vom Einheitsgrau eingeholt wurde. In der Farbgebung hatten wir also damals schon die Einheit.

Die Reise dauerte von Rostock über Aqaba bis Aden und zurück etwa sieben Wochen. Sie verlief ohne Zwischenfälle. In Aqaba stellten wir lediglich die khakifarbenen W50 aus unserer Republik neben die bereits Monate zuvor gelieferten „Exportschlager“ selben Typs.

Für unsere Stewardess Anette ging in Aden ein Traum in Erfüllung, allerdings ein Albtraum. Für sie wurden fünf Kamele geboten. Jeder aus der Crew spielte natürlich mit. „Du kommst zu einem reichen Scheich, wirst Hauptfrau.“ Anette war eine nette, etwas kräftige junge Frau. Irgendwann flossen bei ihr die Tränen: „Nehmt mich wieder mit“, was wir natürlich auch taten. Wir hatten eh schon so manches Kamel an Bord. Und außerdem, wer sollte uns sonst bedienen?

Wieder in Rostock, Proviantübernahme und Ablösung standen auf dem Programm, klingelte kurz nach acht Uhr das Kombüsentelefon. Es war der Kapitän, der mir den Auftrag erteilte, mir sofort die Füße zu waschen und mich in die Paulstraße zu begeben. Ich fuhr damals schon ein paar Monate, aber von dieser Straße hatte ich vorher noch nichts gehört. Etwas verwundert befragte ich mich bei den Kollegen. Der Bootsmann grinste über die ganze Breite seines Gesichts, der Rest der Crew lachte ebenfalls lauthals. Der Koch meinte nur lakonisch grinsend: „Geh mal.“

Unterwegs traf ich noch den E-Ingenieur. Auch er wollte wissen, wo ich denn während der Proviantübernahme hin will und auch hier erntete ich wieder dieses Grinsen.

In der Paulstraße erklärte man mir, was los war. Am liebsten wäre ich im Erdboden versunken. Natürlich war die darauf folgende Reise nach Kuba passé für mich. Der Zettel mit der Diagnose wurde getrennt. Ein Drittel behielt man in Rostock und zwei Drittel bekam ich ausgehändigt mit dem Hinweis, erst wenn diese Teile wieder zusammenpassen, darf ich wieder ... Dazu bekam ich den Hinweis: Bei Nichtbeachtung drohen mir zwei Jahre Gefängnis.

Da stand ich nun, ich armer Tor. In Gera begab ich mich in die Dr.-Wolf-Straße, Abteilung Haut- und Ge-Krankheiten. Viele ältere Leute saßen dort, die sicher nicht mit meinem Problem zu kämpfen hatten. Ein junger Mann begrüßte mich recht laut mit den Worten: „Komm rein, hast du auch einen Tripper?“ Das war mir wiederum äußerst peinlich, aber der Fußboden gab auch diesmal nicht nach.

Nach der üblichen Prozedur, auf die ich nicht näher eingehen möchte, mussten meine Proben zum Gesundheitsamt. Eine Woche lang musste ich mir diesen „Spaß“ gefallen lassen. Nach vier bis fünf Wochen erhielt ich die Bestätigung, dass alles wieder in Ordnung ist. Ich durfte mich wieder unter den weiblichen Teil der Menschheit mischen. Damit wäre für mich das böse Erwachen endgültig vorbei, dachte ich. Pünktlich zur Ablösung kam ich an Bord und meine erste von siebzehn Reisen nach Kuba konnte losgehen.

Als die FICHTELBERG wieder in Rostock einlief, ging das Theater von vorn los. Der Alte übergab mir einen Brief, wonach ich mich sofort in der Paulstraße zu melden hätte. Ich war mir keiner Schuld bewusst, der Zettel passte und ich fühlte mich gesund. Auf meine Beteuerung, es müsse sich um einen Irrtum handeln, meinte der Bootsmann, er habe schon allerhand erlebt in 23 Jahren Seefahrt, aber so einen „geilen Bock“ noch nicht.

In der Paulstraße fragte man mich, was ich hier will. Ich nannte artig meinen Namen, da fielen die dort aus allen Wolken! „Wir warten schon seit sieben Wochen auf sie!“ Sie suchten

mich bereits in Gera und in Rostock. Ich denke, mein „Wiederamaktivengeschlechtslebens-
teilnahmezettel“ rettete mich. Nach nochmaligem Sichten aller Unterlagen fand man die
Bestätigung. Sie war ganz einfach zu spät von Gera nach Rostock gesandt worden. Also ein
Missverständnis, Entschuldigung.

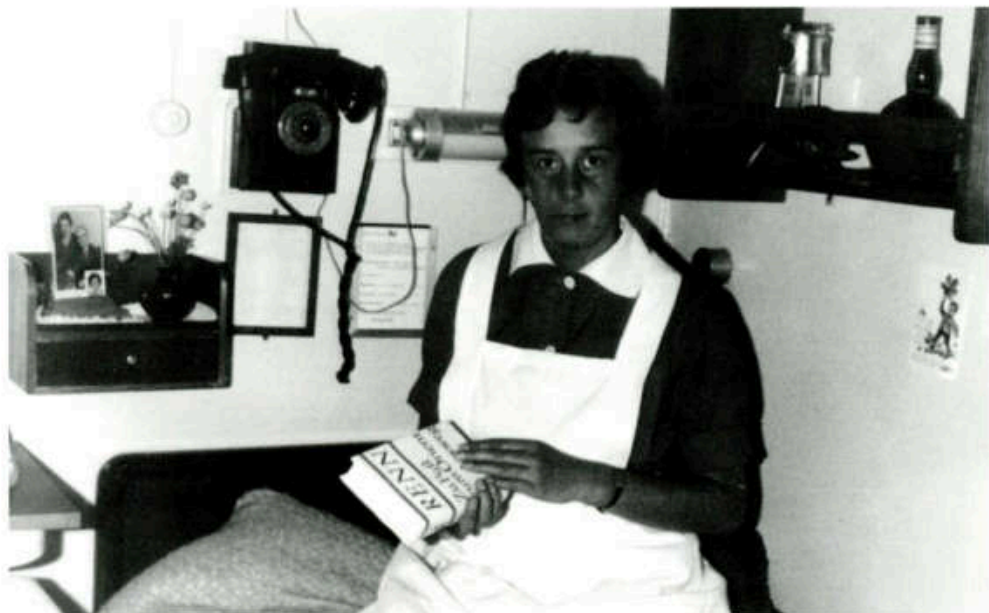
Bloß, wie konnte ich diesen Irrtum an Bord aufklären? Man grinste schon, als man mich
sah. An einen Irrtum glaubte natürlich niemand von denen. „Ja, erzähle mal noch einen, der
war gut.“ So oder ähnlich lauteten die Kommentare. Aber irgendwann trat Ruhe ein, bis der
nächste an Bord sein Fett weg bekam.

Und was habe ich daraus gelernt? Was mich nicht umhaut, macht mich nur noch härter!
Heute, mehr als 25 Jahre später, kann auch ich darüber nur herzlich lachen.

Johanna Domagala

Der Beginn einer langen Freundschaft

Die VÖLKERFREUNDSCHAFT lag während einer Kuba-Reise im November/Dezember 1971
eine Woche im Hafen von Havanna. Ich gehörte zum medizinischen Personal des Schiffes
und war als Schwester gemustert. Von Havanna aus machten die Passagiere Ausflüge in das
Landesinnere. Unter anderem wurde ein längerer zweitägiger Ausflug mit Übernachtung in



einem Hotel in Varadero organisiert. Zu diesen Ausflügen begleitete immer eine Schwester
die Passagiere, so war auch unterwegs eine medizinische Versorgung gewährleistet.
Von der Reiseleitung wurde mir ein Platz im Bus Nummer 10 zugewiesen. Ich stellte fest,
dass in diesem Bus überwiegend jüngere Leute saßen. In Absprache mit der Reiseleitung
musste ich während der Fahrt, im Hotel und am Strand für alle Passagiere jederzeit erreichbar
sein. Für Notfälle wie Sonnenstich, Magen-Darm-Probleme, kleine Verletzungen und
anderes war ich entsprechend ausgerüstet.

Wir hatten während der Rückfahrt über 30 Grad Celsius im Bus und keine Klimaanlage. Viele der Urlauber waren während ihres Badeaufenthaltes am Korallenriff und hatten von dort zahlreiche Korallen als Souvenir mitgenommen. Unbehandelt wie sie waren, fingen sie an, penetrant zu stinken. Die Luft im Bus wurde zunehmend ätzender, doch die hervorragende Stimmung blieb davon unberührt. Leider hatte keiner der Passagiere passende Getränke dabei, die diesen Gestank hätten vergessen lassen und so entschloss ich mich, meine heimliche, im Medizinkoffer versteckte Reserve, eine kleine Flasche Weinbrand, zu opfern. Ich überraschte meine Passagiere mit der Mitteilung, ich hätte einen kleinen Tröster gegen die Geruchsbelästigung, wenn auch nur einen ganz kleinen Schluck. So machte unter lautem Hallo die Flasche die Runde. Zu meiner eigenen Überraschung wurde ich abends als Dankeschön in die Schiffsbar eingeladen.

Während der Heimreise war ich noch oft während meiner Freizeit mit einigen Leuten aus dieser Gruppe zusammen. Das Kuriose an dieser Geschichte wurde mir von ihnen erst bei dieser Gelegenheit erzählt. Die Truppe, die sich im Bus 10 zusammengefunden hatte, war der Annahme, dass die Schwester als Besatzungsmitglied bewusst in diesem Bus untergebracht worden wäre, um alle im Auge zu behalten. Ich hatte von dieser Vermutung keine Ahnung. Dass ich pflichtbewusst meine Arbeit tat und auch nicht beim nächtlichen Treiben in Varadero auftauchte, ließ sie stutzen. Durch mein Verhalten während der Rückfahrt erwiesen sich ihre Vermutungen und Befürchtungen dann endgültig als unbegründet.

Auch nach der Reise trafen wir uns noch einige Male und bis heute stehen wir in freundschaftlicher Verbindung. Manchmal war eben einer Flasche Weinbrand mehr als nur ein schwerer Kopf zu verdanken.



Im Hospital der VÖLKERFREUNDSCHAFT

Ein missglücktes Liebesabenteuer

Kapitän H. berichtete in geselliger Runde: Das MS KARLSHORST lag vor einem englischen Hafen vor Anker. Der Ablader hatte die Ladung noch nicht komplett zusammen. Ein paar Tage blieben bis zum Einlaufen und das war günstig, weil die Laderäume noch gründlich gereinigt werden mussten. Ein ruhiger Reedebetrieb also, der die Erledigung von vielen Kleinigkeiten ohne Zeitdruck ermöglichte. Der Erste Steuermann war ein besonnener und solider Fahrensmann, der stets seinen Dienst ordentlich versah und mit allen in der Besatzung gut auskam. Auf Heimreise freute er sich immer auf seine Frau und seine Kinder. An Bord gab er sich unauffällig. Wenn er einmal dienstlich werden musste, war es ihm eher unangenehm. Es fügte sich, dass sein Geburtstag in diese ruhige Reedezeit fiel. Aus diesem Anlass hatten sich einige Besatzungsmitglieder zuvor schon scherzhaft zum „Einreiten“ (*) angekündigt. Doch nichts fand statt. Er hatte wohl auch deutlich gemacht, dass er von dieser Sitte nichts hielt. Um einmal auszuspannen und mit der Geburtstagsfeier dienstlich nicht zu kollidieren, hatte er jedoch einen freien Tag beantragt, der vom Kapitän auch genehmigt wurde. Es war ja nichts los. Zur „smoke time“ fanden sich morgens ein paar Gratulanten ein. Mittags kamen wieder einige, er war eben doch beliebt mit seiner bescheidenen, freundlichen Art. So ging es den Nachmittag über weiter. Als gleichzeitiger Chef des Wirtschaftsbereiches empfing der Steuermann abends seine dortigen Mitstreiter, also den Koch und die Stewardessen. So zog sich die fröhliche Party dahin. Einige gingen wieder, andere kamen – Matrosen, Assis, Offiziere, jeder blieb ein Weilchen. Den ganzen Tag lang musste der Steuermann mitfeiern, stets aufmäßigem Level. Nie hatte ihn jemand angetrunken gesehen und selbst heute machte er keinen solchen Eindruck. Aber der lange „Feiertag“ hatte ihn offensichtlich müde gemacht. Gegen 22 Uhr verabschiedete er sich, bat alle um Verständnis und erklärte ihnen, sie sollten ruhig in seinem Wohnraum sitzen bleiben, Getränke seien noch reichlich vorhanden. Unter den weiter feiernden Gästen saß eine Stewardess, die der sonst ruhige Mann schon lange angeheimelt haben musste. Niemand bemerkte so recht, wo er eigentlich hinging. Plötzlich war er nicht mehr da. Die Party indes ging weiter. Das Geburtstagskind hatte offenbar doch mehr Alkohol intus als ihm äußerlich anzumerken war. Im Nachhinein stellte sich folgendes heraus: Er schlich hinunter in die Kammer der schönen Dame, die mit den anderen in seiner Kammer weiter feierte. Bei der Kammer der Stewardess handelte es sich um eine Doppelkammer. Darin wohnte auch eine weitere Stewardess, welche jedoch auf einer Konkurrenzparty saß. Die Kammer war also leer. Umnebelt vom Alkohol und amourösen Gefühlen, entledigte sich der Steuermann sämtlicher Sachen, machte das Licht aus, legte sich in die Kojе der Schönen und schlief ein. Seltsam aber spielt manchmal das Leben: Ein Matrose, der bei der Konkurrenzparty des Steuermanns saß, wurde ebenfalls von Zuneigung zu unserer nichts ahnenden Schönen gepackt. Er schlich sich, wie er später oft erzählen musste, an die Kammertür und hörte leise Geräusche. Sachte öffnete er die Tür, machte kein Licht an, nahm aber wahr, dass in der Kojе der Begehrten jemand unter der Decke lag. Natürlich vermutete er, es wäre die Schöne. Nun zog er sich splitter nackt aus und krabbelte in das vermeintliche Liebesnest. Später erzählte er, wie hungrige Tiere seien beide übereinander hergefallen, bis sie an irgendeiner zeitlichen oder körperlichen Stelle ihren fatalen Irrtum bemerkten. Schlagartig kamen beide zur Besinnung – und begannen sich in ihrer Scham und Enttäuschung in der Kojе zu prügeln. Just in diesem Moment aber öffnete die Kollegin der Begehrten die Kammertür, knipste das Licht an, um irgendetwas zu holen – und vor Staunen blieb ihr der Mund offen stehen: Steuermann und Matrose droschen in der Kojе ihrer Mitbewohnerin aufeinander ein. Sicher schaute sie recht dumm drein – da wurde der

Steuermann dienstlich und brüllte: „Raus hier!“ Das tat sie und lief zu der Begehrnswerten, um ihr das eben Erlebte kundzutun. Die Runde saß noch immer in der Steuermannskammer, hörte ihren herausgesprudelten Bericht und riet ihr prompt, künftig weniger zu trinken. Aber dann gingen einige Neugierige doch nach draußen und konnten gerade noch sehen, wie die zwei Gestalten in verschiedene Richtungen in den Gängen entschwanden. Der Matrose musste später seine Story in jeder geselligen Runde möglichst im Detail zum Besten geben. Der Steuermann hat bei der Reederei gekündigt. Er glaubte wohl, wo immer er künftig aufstiege, wäre ihm diese Geschichte schon vorausgeeilt.

(*) das Einreiten, seemännische Sitte – zu null Uhr verabreden sich Besatzungsmitglieder in der Kammer des Jubilars / die Red.

Reinhard Lachs

Die Seekrankheit

Es gibt kaum ein zweites Wort, das allein beim Aussprechen soviel Angst und Schrecken verbreitet:

Seekrankheit!

Wer sie kennt und durchgemacht hat, will sie nie wieder erleben. Wer sie nicht kennt, aber zur See fahren oder auch nur einen Elbkahn besteigen will, bekommt schon bei dem Gedanken an das „Schaukeln“ des Schiffes Zustände. Natürlich gibt es „todsichere“ Mittel gegen die Seekrankheit, das einzige, das hilft, ist aber an Land zu bleiben. Doch wenn man schon mal an Bord ist, dann muss man schließlich auch durch. Absteigen auf hoher See ist nicht ungefährlich. Man kann nass werden, sich verkühlen, Husten und Schnupfen wären die Folge. Aber auch Haie und andere seefeste Lebewesen warten auf einen fetten Happen. Ja, sogar das Ertrinken wäre möglich. Wenn man einem richtig seekranken Menschen im Endstadium glauben darf, wären das allerdings die kleineren Übel. Nun bewegt sich jeder Dampfer auch anders. Seegang kann so verschieden sein. Große Wellen, kleine Wellen, lange Dünung, kurze Dünung, kommen die Wellen von vorn oder von achtern. Querseen sind auch nicht zu verachten. Ist der Dampfer groß oder klein, liegt er tief im Wasser, oder treibt er wie eine leere Konservendose. Stampft oder rollt das Schiff, oder kommt alles mit einmal zusammen. Man muss es erlebt haben. Ein kleiner Fischkutter schaukelt ganz anders als ein riesiger Containerfrachter. Obwohl auch diese Riesendampfer ganz schön in Bewegung geraten können. Auf hoher See sind es eben auch nur kleine Stückchen schwimmenden Eisens. Jeder Mensch reagiert zudem auch anders auf die unterschiedlichen Bewegungen. Der eine Seemann kann die kurzen Rollzeiten ab, wird aber bei langer Dünung krank, anderen geht es umgekehrt. Andere wieder werden nie seekrank. Es beginnt ja auch ganz langsam. Zuerst fühlt sich der Magen etwas schwer an, dann kommt eine gewisse Müdigkeit dazu, der Magen kommt in Bewegung und rumort. Er möchte seinen Inhalt loswerden. Der eigene Ehrgeiz gebietet Ruhe, wird aber bald bedeutungslos, denn der Inhalt erscheint von gewaltigen Kräften getrieben an Deck. Anfangs schafft man es noch bis zur Reling, später ist einem dann alles schietegal. Achtet man zuerst auch noch auf die richtige Seite, Luv oder Lee, spielt das dann auch keine Rolle mehr, so dass der aufsteigende Inhalt auch schon mal im eigenen Gesicht landen kann. Der Kopf hat aufgehört zu denken, es dröhnt, als wäre man in einer Luftschaukel, alle anderen Gedanken sind nebensächlich oder nicht mehr vorhanden. Nur eines wünscht man sich, es soll aufhören – egal mit welcher

Konsequenz. Momente später, weil Neptun ja nicht aufhört, möchte man dann nicht mehr leben. Es kommt ja auch nichts mehr aus dem Magen herauf. Wenn man Glück hat, noch etwas grüner Saft, aber der schmeckt auch nicht besonders. Nachschub in den Magen hinein bekommt man auch nicht. Allein der Gedanke an einen schönen fetten Braten löst neue Schübe aus. Auch mit den Getränken ist das so eine Sache. Kein Hafenbräu, kein Rum oder Whisky wird gewünscht, selbst der beliebte Sodatee schmeckt nicht. Es geht einfach nichts mehr. Die Gesichtsfarbe verändert sich natürlich auch. Eine anfängliche gesunde Naturbräune verflüchtigt sich, bis pastellfarbenes Grün dominiert. Die Wangen fallen leicht ein und die Augen treten nun deutlicher hervor. Auch der aufrechte Gang ist nicht mehr vorhanden. Die auf den Magen oder gegen den Kopf gepressten Hände beugen dann selbst den stärksten Seemann. Beileidsbekundungen sind jetzt völlig fehl am Platze. Diesen Wesen sollte man einfach aus dem Wege gehen. Gute Ratschläge gibt es natürlich trotzdem. So wäre es doch sinnvoll, der strapazierten Speiseröhre mit einem Stück fetten Specks, der am Faden hinuntergeschluckt und dann wieder hochgezogen wird, etwas Linderung zu verschaffen. Auch ein kleiner Schlauch, der oral oder anal eingeführt wird, könnte den Magen mit Haferschleim auffüllen, so dass immer Nachschub vorhanden wäre. Natürlich gibt es auch Pillen und andere Mittelchen gegen die Seekrankheit, aber wer nimmt die schon. Zum Glück geht aber auch jede Reise einmal zu Ende und damit das normale Leben weiter. Manchmal ist man auskuriert und wird nie wieder seekrank. Viele Seeleute hat es aber immer wieder erwischt. Einige gaben die Seefahrt auf, weil es eben nicht zu ertragen war. Herbert, ein Kerl wie ein Baum – aus Thüringen kam er – hat nach der ersten Ostasienreise seine Plünnen gepackt und wurde nie wieder gesehen. Unser Storekeeper auf der HALLE, klein und drahtig, war da ganz anders. Der arme Kerl wurde schon bei der kleinsten Welle seekrank. Er lief dann an Bord immer mit einer Pütz voller Werkzeug rum. Zuerst hat er das Werkzeug immer wieder herausgenommen, wenn er spucken musste. Irgendwann war dann aber keine Zeit mehr dafür und es war ihm auch egal, ob das Werkzeug mit ihm litt oder nicht. Er hat durchgehalten. Mich persönlich hat es nur einmal im Indischen Ozean, auch auf der HALLE, erwischt, kurz und fürchterlich. Wir hatten eine schöne lange Dünung und ich musste in der Telefonzentrale arbeiten. Da die Raumluft stickig und ziemlich warm war, es gab ja keine Klimaanlage auf den Typ IV-Schiffen, wurde mir ganz plötzlich ziemlich mau im Magen. Zum Glück hatte ich es nur wenige Schritte bis zum Schanzkleid und konnte mich der aufkommenden Masse entledigen. Ich hab` mich ziemlich elend gefühlt, die Beine waren schwach und im Kopf drehte es sich. An der frischen Luft verflüchtigte sich das alles aber ziemlich schnell. In den späteren Jahren hatte ich bei Seegang öfter mal ein Müdigkeitsgefühl, so richtig geopfert habe ich aber nie wieder. Anders erging es da einer mitreisenden Ehefrau, die nur in der Koje liegend diese Zeit überstand. Ihr fürsorglicher Ehemann war natürlich um ihr Wohl besorgt und schleppte ständig neue Spucktüten heran. Ihr Kommentar war anfangs: „Immer wenn ich dich sehe, wird mir schlecht!“ Große Probleme hatten die Kombüsenleute bei schlechtem Wetter. Auch wenn die Schlingerleisten am Herd die Töpfe noch auf der Platte hielten, es war nicht einfach, jeden Tag ein schmackhaftes Essen zuzubereiten. Wenn dann ein Koch noch seekrank war und kochen musste, war das schon ein hartes Los. Meistens gab es dann Eintopf, der konnte auch im Stehen gegessen werden. Statt Tellern wurden eben Schüsseln ausgegeben. Einen besonders lustigen Matrosen hatten wir einmal auf dem Fährschiff ROSTOCK. Er nahm sich eine Spucktüte, füllte Erbseneintopf hinein und begab sich an Deck zu den Passagieren. Dort simulierte er den „Seekranken“. Während alle Gäste mit dem Schluckauf kämpften, nahm er seine Tüte hervor und rührte hinein. Dann holte er einen Löffel aus der Tasche und begann den Inhalt, guten Erbseneintopf aus der Kombüse, zu essen. Das war dann zu viel für die meisten der umstehenden Passagiere. Soviel zur Seekrankheit!

Michas erste und einzige Ausbildungsreise mit der FICHTE in die Karibik

Da die Ereignisse, von denen ich hier schwärmen werde, nun schon schlappe 38 Jahre zurückliegen, erheben sie keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Das sei vorweg gesagt.

Ich habe in dunkler Erinnerung, dass ich am 7. August 1971 mit einem geschulterten Seesack voller Matrosenplünnen die steile Gangway des Ausbildungsschiffes J. G. FICHTE der DSR Rostock hoch gewankt bin. Das Zeug hatten wir in der Kleiderkammer der DSR abgefasst. Hinter mir ist mein alter Herr die Gangway mit leuchtenden Augen hoch gekeucht und bugsierte einen überdimensionalen Schrankkoffer mit Holzversteifung an Bord. In dieses alte Erbstück von meinem Großvater hatte meine besorgte Mama die ganzen überlebenswichtigen Seefahrerutensilien eingepackt, wie etwa Nierenschützer gegen die tropischen Winde.



Shantyman Micha

Wie gesagt, dieses Monstrum von Überseekoffer mit Graffiti made in USA und schützenden Holzleisten gegen Auseinanderbrechen hatte mein Großvater, als er so um 1910 eine kurze Auswanderungs-Stippvisite als gelernter Bäckermeister nach Milwaukee unternommen hatte, mit nach Deutschland zurückgebracht. Dieses edle Teil sollte mir nun helfen, die Küsten Kubas zu erreichen und heil wieder zurückzukommen.

Das Schmuckstück erregte die Aufmerksamkeit des Lehroberbootsmannes, der mit seinen drei verbliebenen Fingern der rechten Hand Zeichen gab, die wir Neu-Seeleute noch nicht verstanden. Dafür wussten aber die anderen umstehenden amüsierten Matrosen der Stammbesatzung Bescheid und klärten uns auf, dass es schon Stifte gegeben habe, die auf der Schiffstreppe mit ihrem ganzen Krempel auf dem Ast seekrank wurden und sich schon vor der ersten Seereise in den Bach verabschiedet hätten.

Das Gelächter war herzlich und wir wussten nun, warum die Jungens ein Netz zwischen Gangway und dem tiefem Hafenwasser gespannt hatten. Der Lehroberbootsmann namens Geier war so etwas wie der Spieß bei der Armee. Er gehörte seit der Übernahme der CLAUDE BERNARD, die am 31. Oktober 1948 bei Ateliers et Cantiers de la Loire in St. Nazaire noch handgenietet vom Stapel lief, zur Einrichtung des alten Eimers. Er war seit dem 7. August 1962, als dieses stolze Schiff bei der DSR auf MS J. G. FICHTE umgetauft in Rostock einlief, an Bord und brachte den Stiften Seemannschaft und ordentliches seemännisches Benehmen bei. Er hatte sich



in einem kurzen unvorsichtigen Moment die beiden Mittelfinger der rechten Hand an den soliden Handdeckel-Luken, die nach alter seemännischer Art noch mit Persenning see-wasserdicht verschlossen wurden, abgeklemt.

Auf der Überfahrt über den großen Teich konnten wir Stifte dann bewundern, wie elegant er die Flasche „Hafenbrühe“ mit seinen drei verbliebenen Krallen halten konnte. Wenn ich mich richtig erinnere, hatten wir Lehrstifte an Bord striktes Alkoholverbot.

Als mein Papa und ich mit pfeifenden Lungen das Deck erklommen hatten, brüllte Lehroberbootsmann „Goldfinger“ in unsere Richtung: „Rümmler, E-Deck, Kammer hundertsieben-undsoooo, Richtung Bug wie vorne!“

Mit der genauen Richtungsangabe machten wir uns voller Vorfreude auf den Weg durch die finsternen Gänge und verließen uns in dem alten Kahn erst einmal. Orientierungslos wie die Lemminge irrten wir durch die Schiffsunterwelt.

Zwischendurch riskierten wir schon mal einen scheuen Blick in die Tiefen des Maschinenraumes und in die Mannschaftsmesse. Irgendwann nach dieser Odyssee kamen wir am „Fahrstuhl“ an. Warum unsere neue Behausung bei den Seelords der Stammesbesatzung „Fahrstuhl“ hieß, sollten wir vier seefahrenden Frischlinge dieser Kammer in der Nordsee und der Biskaya erfahren.

Meine Kammergefährten waren ein Schweriner, ein „Gung aus dem Erzgebirg“ und ein Rostocker Jung. Ich kam aus dem Kaiserlich-Königlichen-Kuh-Kaff Köthen (KKKK-Köthen), einer mit Narren übervollen Kleinstadt im Sachsen-Anhaltinischen. Wir waren also ein bunt gemischter Haufen, der voller Abenteuerlust auf ein sicheres Studium an Land verzichtet hatte, der Landesverteidigung erst einmal entgehen oder den kleinstädtischen DDR-Mief mal eine Weile hinter sich lassen wollte.

Wir wurden auf dem Ausbildungsschiff als Klasse AB2 geführt und sollten in verkürzter Lehrzeit von zwei Jahren den Vollmatrosen der Hochseehandelsschiffahrt basteln und waren dann für ein Studium auf der Seefahrtsschule Warnemünde/Wustrow vorgesehen.

Die erste Reise ging nach La Habana auf der schönen karibischen Insel Kuba.

Im Vorfeld hatte ich etwas über das Bruderland im Westen recherchiert und bin im „Käpt'n Mäcki“ alias „Altdeutscher Hof“ in meinem Heimatkaff fündig geworden. Im „Käpt'n Mäcki“, der Stammkneipe der Köthener Seefahrer, einer absolut zuverlässigen Informationsquelle, erfuhr ich, dass es den Damen auf der Insel hauptsächlich an modischen Kleidungsstücken mangle.

So hatte ich vorsorglich das Jugendweihekleid meiner großen Schwester mit weißem Petticoat und geblütem Chiffon in meinem Überseekoffer eingepackt. Mutti hat etwas seltsam geschaut, als sie das schöne Stück zwischen meinen Unterhosen sichtete und hat unsicher gefragt, wozu ich denn das gute Stück auf Kuba brauche. Vielleicht hat sie gedacht, dass ich damit auf dem Malecon in La Habana oder am Strand von Varadero flanieren gehen möchte. Ich konnte ihr aber diese Angst nehmen, dass ich an das andere Ufer gewechselt bin und klärte sie über meine Tauschhandelsabsichten auf.

Um das Ausbildungs-Frachtmotorschiff J. G. FICHTE rankten sich dunkle Legenden. Der alte Eimer hatte am 7. August 1971, an dem er auf den Tag genau zehn Jahre unter DSR-Flagge fuhr, schon stolze 22 Jährchen auf dem Kielschwein, war im Indochina-Krieg angeblich als Truppentransporter unterwegs gewesen und von der DSR zu einem Überpreis den Franzosen abgekauft worden.

Der korrupte Sack, der die Einkaufsverhandlungen seitens des volkseigenen Außenhandelsunternehmens Schiffs-Commerz Rostock damals führte, soll einen überhöhten Preis akzeptiert und sich dann mit dem Bakschisch der Franzosen in Luft aufgelöst haben. Jedenfalls fuhr die FICHTE ab 1961 als Ausbildungsschiff der DSR-LINES hauptsächlich auf der Linie Rostock-Kuba oder Rostock-Mexiko.

Wir hatten als Ladung Landmaschinen und Traktoren an Bord und betätigten uns somit als Embargobrecher gegen die USA. Wir brauchten etwa 14 Tage für die Überfahrt über den großen Teich in die Karibik. Das Wetter auf der Hinreise war ganz ordentlich durchwachsen. Da wir das Bulleye nicht öffnen durften und es im „Fahrstuhl“ im E-Deck immer ziemlich stickig war, ging ich manche warme Nacht auf den Lukendeckeln schlafen, ohne dass mich die Wachen von der Brücke sichten konnten. In einer dieser lauen Sommernächte auf See lernte ich die berühmten fliegenden Fische kennen. Die kleinen Fischlein flogen aus den Bugwellen zeitweise so hoch, dass sie auf dem Deck landeten und ich sie mir in Ruhe anschauen konnte. Manchmal hatten sie Glück und entkamen wieder durch die Speigatten. Wie gesagt, in der Nordsee und im englischen Kanal war's ganz schön zugig und viel besser präsentierte sich die Biskaya auch nicht. Erst als wir die Azoren hinter uns gelassen hatten, wurde es wettermäßig richtig gemütlich und wir haben es vor stickigem Mief in unserem Fahrstuhl nicht mehr ausgehalten. Andererseits konnte man nachts auf den Lukendeckeln auf dem Rücken liegend so schön über Raum und Zeit sinnieren. Ein einzigartiger klarer Sternenhimmel schwenkte im Takt der langen atlantischen Dünung von Steuerbord nach Backbord und wieder zurück.

In einer dieser lauen Atlantiknächte erzählte uns Bootsmann „Goldfinger“ interessante Storys von Kuba aus den Jahren Anfang der Sechziger, als die berühmten Bars und Kneipen in Havanna aus der Zeit Al Capones noch nicht dicht gemacht worden waren und Fidel und seine Revolutionäre noch nicht die Zeit gefunden hatten, die Nuten aus dem Hotel „Habana Libre“ zum Subbotnik in das Zuckerrohr zu jagen. Wir haben manchmal ganz schön heiße Ohren bekommen, von dem, was wir da so hörten über das pralle Leben außerhalb unserer größten DDR.

Karli, unser Löffelschnitzer aus dem Erzgebirge, war in der Biskaya kurz vor dem Abnippeln. Er hatte mental schon sein Testament gemacht und mir sein neues Fahrrad vererbt, falls er diese Reise nicht überleben sollte, was zu diesem Zeitpunkt auch so aussah, denn so eine ungesunde grüne Gesichtsfarbe hatte ich bis dahin noch nie gesehen.

Bootsmann „Goldfinger“ ließ aber Seekrankheit nicht als echte Krankheit durchgehen und meinte, das beste Gegenmittel sei harte körperliche Arbeit. Außerdem gab er uns armen jungen angehenden Seeleuten, denen noch keine richtigen Seebeine gewachsen waren und deren Innenohrgleichgewichtsorgan noch nicht mitbekommen hatte, dass sein Träger sich auf permanent schwankenden Schiffsplanken herum taumelnd vorwärts bewegte, den wohlmeinenden Rat, immer zur Leeseite zu kotzen und wenn der braune Ring erscheine, diesen wieder hinter zu schlucken, weil dieser das Arschloch sei. „Mahlzeit Jungens“, meinte er dann nach diesen Ansprachen und verabschiedete sich Richtung Messe.

Das Essen an Bord war übrigens ausgezeichnet und gehaltvoller als an Land und je mehr Jungens durch die Seekrankheit keinen Appetit mehr verspürten, desto mehr konnten die schon „Seefesten“ zu den Mahlzeiten reinhauen. Micha gehörte zum Glück zu den Letzteren.

Deshalb prägte sich der neue allmorgendliche Weckruf „Reise, Reise Seemann, Backen und Banken“ sehr gut ein, was für Landratten soviel wie: „Raus aus der Kojе, das Frühstück ist angerichtet“ heißt.



v.l.n.r. Wolfgang Rath, Achim „Rudi“ Ehlers, Peter Krüger, Reinhard Bethke, Volker Kluge, unbekannt, Michael Rümmler

Wir hatten theoretischen und praktischen Unterricht an Bord. Am Seemannssonntag (Donnerstag) und vor den Landeier-Sonntagen wurde durch uns Stifte Reinschiff gemacht. Bei der Gelegenheit konnte man mal schauen, wie auf dem A-Deck der Kapitän und seine Offiziers-Crew so wohnten und sich auf dem mit Fluor gekühlten Deck etwas abkühlen.

Das Bulleye unserer Kammer am Bug war bei schwerer See meist unter Wasser, so dass wir in unserem etwas sauer stinkenden Kabuff meist U-Boot fuhren.

An einem schönen Sonntag, inmitten des Atlantiks südwestlich der Azoren, nahmen wir unseren Mut zusammen und kloppten das Ding auf, obwohl uns dies strikt untersagt war. Wir hatten nämlich Delphine gesichtet und die wollten wir uns aus der Nähe anschauen. Die Tiere spielten mit der Bugwelle und schwammen mühelos vor dem Schiff her, das etwa 12 bis 15 Knoten lief. Manchmal kam die See so dicht an das geöffnete Bulleye heran, dass man die Delphine fast berühren konnte, so zutraulich und verspielt waren sie. Es war einfach überwältigend.

Nach etlichen Tagen Überfahrt gen Westen und mehreren Zeitumstellungen sahen wir das erste Mal bei den Bahamas Land und konnten ohne Fernglas das Starten und Landen der Flugzeuge auf diesen beliebten Ferieninseln beobachten.

Als wir dann irgendwann Florida Steuerbord querab hatten, gab uns einer der Matrosen der Stammbesatzung ein Fernglas und sein Radio, so dass wir der Stimme Amerikas lauschen konnten. Wir waren nach fast vierzehn Tagen Radio-Abstinenz schwer von den reißerischen Ansagen der Hits durch den Ansager beeindruckt. Der Kerl konnte so schnell wie Dieter Thomas Heck sprechen und die heißen Rhythmen der Sechziger dröhnten aus dem Lautsprecher.

Durch das Fernglas konnten wir die Florida vorgelagerten Inselchen sehen, die durch lange Brücken miteinander verbunden sind und deren Straßenverbindung bis zu den Florida Keys im Süden der Halbinsel bis nach Key West verläuft.

Ab und zu kreuzten uns auch Segler, die sich mit leichtem Erschauern einen echten „Kommunistendampfer“ mal aus der Nähe ansehen wollten und dann achteraus wieder im morgendlichen Dunst verschwanden.

Dann war es endlich soweit und wir sichteten Kuba am Horizont. Am gleichen Tag früh sieben Uhr liefen wir auf die Außenreede von La Habana und warfen erst einmal den Haken weg. Vom Peildeck konnte im Morgendunst die Skyline der Stadt bewundert werden. Nach einiger Wartezeit stieg der Lotse auf und wir machten auf Innenreede fest. Auf Innenreede warteten wir etwa 14 Tage in größter Affenhitze um die 34 Grad Celsius auf einen Kailiegeplatz. Das war alles schon ziemlich gewöhnungsbedürftig für uns mitteleuropäische Bürschchen aus den gemäßigten Breiten, die bis dahin kaum aus ihrer heimatlichen Kuhbläke herausgekommen waren. So war es für uns alle eine Erlösung, als eines Tages mit Hilfe eines altersschwachen Schleppers zum Kai verholt wurde und mit eigenem Ladegeschirr die Landmaschinen ausgeladen wurden. Das Ladegeschirr an der Pier musste noch aus der Zeit der Befreiungskriege unter Jose Marti stammen. Es war technisch nicht in der Lage, einen Traktor zu heben. Mittlerweile schrieben wir Monat September.

Viel interessanter für uns gestalteten sich jedoch unsere ersten Landgänge. Wir bekamen Instruktionen, nicht allein an Land herumzuturnen, sondern sich nur in der Truppe zu bewegen. Weiterhin sollten wir den Kubanern nicht die wenigen Nahrungsmittel, die es ohne Bezugschein gab, wegkaufen. Von den Getränken wurde nicht gesprochen.

Die Seelords schärften uns ein, dass wir nichts im Hotel „Habana Libre“ zu suchen hätten, dies wäre ihr Revier. Da wir Lehrstifte sowieso um 22 Uhr wieder an Bord zu sein hatten, mussten sie sich zu diesem Thema keine Gedanken machen, denn das wahre Leben in La Habana ging eh erst nach Sonnenuntergang richtig los. Dann konnte man die Temperaturen genießen.

Wir bekamen einen Landgangsschein und warfen gegen übermäßiges Transpirieren und Austrocknen Salztabletten ein. Wir hatten einen „Zwangspeso“ gegen 4,20 DM oder einen US-Dollar eintauschen müssen. Der Rest wurde über die Tauschwährung „Cigarettes“ eingeschmuggelt. Die Lords hatten uns über die üblichen Wechselkurse auf dem Schwarzmarkt informiert und uns eingeschärft, dass wir nicht die Preise versauen sollten. Dann wurde uns noch verklickert, dass wir uns ums Verrecken nicht vom kubanischen Zoll beim Schmuggeln erwischen lassen sollten. Sollten wir doch hochgezogen werden, war der Landgang bis zur Abreise gestrichen. So machten wir uns fein und gingen, jeder mit einer Schachtel Zigaretten, von Bord und waren gespannt auf das, was uns an Land erwartete.

Das Erste was uns am Hafentor erwartete, war, wie gesagt, der scharfe kubanische Zöllner, ausgerüstet mit einem Colt, der bestimmt schon den Sturm auf die Moncada mitgemacht hatte und mit dem er mühelos jemand erschlagen konnte, so gewaltig war das Schießesien. Einige von uns, wahrscheinlich die mit dem Pokerface, wurden permanent gefilzt. Es machten üble Geschichten die Runde. So zum Beispiel, dass einige Jungens sich einer Ganzkörper-visitation unterziehen mussten und ihnen dabei auch in den Achtersteven geleuchtet wurde auf der Suche nach versteckten wertvollen Silberpesos aus den Dreißigern.

Wir nahmen das Ganze als Jux und verscherbelten an Land als erstes unsere transitfrei erworbenen Zigaretten zu horrenden Peso-Preisen. Wir konnten zu dem Zeitpunkt noch gar nicht begreifen, warum im Land der Havanna-Zigarren die Zigaretten so teuer waren. Pesos hatten wir also genügend in der Tasche, nur zu kaufen gab es dafür nicht allzu viel.

Wir zogen meistens in „Sloppy Joes“ Bar ein und verbubelten dort unseren neu erworbenen Reichtum. Das „Sloppy Joe“ war in seinen besten Zeiten durch Hemingway berühmt geworden. Der nahm dort immer seine Drinks und hat wohl in der Destille auch an seinem berühmten Roman „Der alte Mann und das Meer“ geschrieben. Ihm zu Ehren wurde der Stuhl, auf dem er immer Platz nahm, mit einem Seil an die Decke gezogen, so dass sich nach seinem Tod kein normal Sterblicher mehr seinen Hintern darauf breit sitzen konnte.

Hier sollte sich einmal der Welt längster Tresen befunden haben, zu Zeiten als Havanna für die Amis noch eine einzige Bar mit Bordellbetrieb war. Viel war leider nicht mehr übrig geblieben von der einstigen beschriebenen Herrlichkeit.

Wir trafen in Havanna und Umgebung zwei Sorten Leute. In der Stadt solche, die auch mal auf Fidel und seine Revolutionäre schimpften, weil sie jetzt keine neuen amerikanischen Straßenkreuzer mehr fahren konnten und kaum noch Kneipen offen waren. Auf dem platten Lande gab es aber auch eine Menge Leute, die das Che-Bild im Wohnzimmer hängen hatten und auf Fidel nichts kommen ließen. Wirtschaftlich ging es den Leuten nicht gerade rosig. Sie hatten zu essen. Das Gesundheits- und Bildungswesen war gut entwickelt. Kleidung und hochwertige Konsumgüter gab es nur gegen Bezugsschein, die in den wenigen Fabriken oder den Zuckerrohrkollektiven verteilt wurden. Wie gesagt, es war das Jahr 12 nach der Revolution und die Umstände waren auch Folge des jahrelangen US-Wirtschaftsembargos gegen die Insel. Gastfreundlich waren die Kubaner aber sehr, das sollten wir am Strand von Santa Maria del Mar noch selbst erleben dürfen. Also, wir sechs Mann rein zu „Sloppy Joe“ und an den Tresen in der Nähe von Hemingways Museumsecke. Als der Barkeeper mitbekam, dass wir Alemanos waren, ging die Post ab in dem Laden.

Mangels anderer käuflicher Dinge setzten wir unsere frisch erworbenen Pesos in Lemoneisdrinks, Cuba Libre und Hemingwaydrinks um. Hartmut aus Hoyerswerda im Lausitzer Kohlenpott hatte es irgendwie geschafft, eine ganze Stange Zigaretten am Zoll vorbei zu Pesos umzurubeln. Vor Freude über den gelungenen Coup hielt er die ganze Stampe eine Stunde lang frei. Sofort hatten wir alle Habaneros in dem Laden zum Freund und sie schrien vor Begeisterung auf Spanisch und Englisch auf uns ein, hauten uns pausenlos auf die Schultern und tranken mit uns auf die kubanisch-deutsche Freundschaft und den Sieg der Revolution.

Wir bekamen soviel mit, dass wir die besten Alemanos auf dem ganzen Erdball waren und versoffen unsere gesamte Barschaft an diesem einen Nachmittag. Der Barkeeper kreierte uns einen neuen Drink nach dem anderen, immer mit dem Hinweis, dass er das Gebräu original nach dem Rezept von Ernesto Hemingway mixt. Um spätestens 22 Uhr wieder an Bord zu sein, mussten wir uns gegen 21 Uhr vom Tresen losreißen.

Wir lagen uns mit den begeisterten Habaneros in den Armen, nahmen den letzten Absacker und wanderten dann Richtung Hafen. Auf dem Malecon, der Prachtstraße Havannas, wehte zum Glück von See her immer eine frische Brise, die uns wieder halbwegs ausnüchterte. Volltrunkenen Zustandes durften wir nicht an Bord erscheinen, dies hätte unweigerlich eine Landgangssperre nach sich gezogen.

Mit mehr oder weniger onduliertem Gang und völlig mittellos spazierten wir am Zoll vorbei durch das Hafentor und erklommen die Gangway. Mit einem Gefühl gewisser Leichtigkeit ließen wir uns in die Kojen fallen, die sich zu unserer Verwunderung zu drehen angingen. Ob dem einen oder anderen die in Rum eingelegten Lemonen wieder aus dem Gesicht gefallen sind, ist nicht überliefert. Auf alle Fälle ließ man uns auch an den anderen Tagen wieder auf die kubanische Menschheit los.

Eines schönen Sonntags wollten wir zu viert von Havanna nach Santa Maria trampeln, um ein kühles Bad zu nehmen. Kurz hinter Havanna hielt ein klappriger Buik aus den Fünfigern. Es war einfach nicht zu glauben: Wir mussten von innen die Türen zuhalten und die Schlüssel schliff fast auf dem Bodenblech, das löchrig war wie ein Sieb. Aber unser Kutscher war guter Dinge, dass wir es bis nach Santa Maria schaffen. Ganz hat es die überladene alte Amimühle dann doch nicht gepackt und wir stiegen kurz vor Santa Maria aus.

Am Strand wurden wir Zeugen der Betriebsfeier einer Zigarrenfabrik und die freundlichen Leute luden uns zum Mitfeiern ein. Man muss sich das einmal vorstellen: Wir waren für die Arbeiter Wildfremde und sie luden uns bei 30 Grad Celsius und brennendem Planeten zu ihrem eisgekühlten Bier ein. Die Gastfreundschaft hat uns so überwältigt, dass wir an die Jungs und Mädels alle unsere verfügbaren Zigarettenvorräte verschenkten.

Wir bekamen bei der Gelegenheit mit, dass in dem warmen Wasser junge Pärchen eng umschlungen standen. Man klärte uns auf, dass dem einen oder anderen Pärchen vor Wollust schon mal die Hosen fehlten und sie La Amore trieben. Das beeindruckte uns schon, denn in unseren nördlichen Breiten war Derartiges in der doch etwas kühleren Ostsee nur selten möglich.

Einmal hat es zum Gaudi der Einheimischen ein Sportfest der gesamten Lehrlingsbesatzung der FICHTE gegeben. Es handelte sich dabei immerhin um etwa 100 junge Leute mit ihren Ausbildern. Wir rannten um das „National Capitol Building“ von Havanna herum. Ich weiß noch, wie uns einige Einheimische anschauten, als ob wir nicht ganz koscher wären, bei Temperaturen von 33 Grad Celsius und praller Sonneneinstrahlung auf den Straßen herumzuhetzen.

Mit dem nachfolgenden Fußballspiel auf einem Rasenbolzplatz konnten die zuschauenden Kinder schon mehr anfangen und wir wurden lautstark auf Spanisch angefeuert. Neu war für uns, dass ziemlich große Winkerkrabben, die aus kleinen Erdhöhlen in der Wiese gekrochen kamen, zwischen unseren Füßen herumwuselten und wir aufpassen mussten, dass wir nicht auf das Getier traten.

Bei einem weiteren Badeausflug lernten wir in Santa Maria einen jungen Mann kennen, der Porzellanmuscheln, Seesterne und allerlei mit Formalin präpariertes Meeresgetier an uns verkaufte. Er hatte nach eigenen Angaben die beachtliche Sammlung allein nur mit Schnorchel und Brille aus der Tiefe geholt. Bei dieser Gelegenheit wurde ich auch das Kleidchen meiner Schwester los und nannte dann ein paar schöne Seesterne, Porzellanmuscheln und einen präparierten Hummer mein Eigen.

Leider mussten wir das ganze Zeug auf der Rückreise wieder in die See befördern, da wir einen Tag vor Ankunft Rostock vom Medizinischen Dienst des Verkehrswesens einen Funkspruch mit der Nachricht erhielten, dass während unserer Hafenliegezeit auf Kuba die Schweinepest ausgebrochen war und wir auf Warnemünde Reede erst mal alle in Quarantäne gehen sollten. Irgendwann hatten die Schauerleute nach einer Woche die Landmaschinen gelöscht und unsere Ladeluken wurden nach der chinesischen Methode mit Zuckersäcken beladen. Interessant war das letzte Ladegut – vornehm in Holzkisten verpackte Original Cuba Rum-Bottles, garantiert sechs Jahre abgelagert und mit etwa 45 Umdrehungen.

Als ein baumlanger Farbiger das Ladegeschirr bediente, ging ganz zufällig die letzte Hiev parterre und einige Holzkisten zu Bruch. Die Schauerleute boten uns den weißen Rum unverdünnt an und da wir nicht kneifen wollten, nahmen wir mit unseren kubanischen Brüdern im Kabelgatt einige Schlückchen. Für den Rest des Tages waren wir nicht mehr zu gebrauchen und schliefen unseren Rausch in der untersten Ecke des Kabelgatts aus, wo auch der Klabautermann selten vorbeikommt. Nach vier Wochen in Havanna traten wir mit Zucker und edlem Rum beladen die Rückreise nach Rostock an.

Über die Rückreise ist nur soviel zu berichten, dass wir Stifte aus den beiden Abiturklassen, da wir das 18. Lebensjahr schon überschritten hatten, zu den Brückenwachen eingeteilt wurden. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte uns ein Licht aufgehen, warum dies so war. Neben einem Vollmatrosen, der uns in die Pflichten eines Ruder- und Wachgängers auf der Brücke einweihte, gingen wir dann erstmalig nach dem so genannten englischen Törn als zusätzliche Wachgänger die Hundewache (die 0-4), die 4-8 und die 8-12 Wache.

Micha war einer der Ersten, der als Vollmatrosenlehrling an dem riesigen Steuerrad, welches die Brücke auf der FICHTE damals noch zierte, drehen durfte. Ich weiß noch, dass ich stolz wie ein Spanier hinter dem Ding stand und beeindruckt war, wie der große Pott mit Hydraulikunterstützung auf jede Drehung am Steuerrad reagierte. Der Kurs war Sache des diensthabenden Offiziers, der jede Kursänderung mit starker Kommandostimme deutlich ansagte. Der Rudergänger hatte den Kurs zu bestätigen und danach auszuführen und die Ausführung zum neuen Kurs wiederum anzusagen. Der Vorteil des Wacheschiebens war für uns Frischlinge auch, dass wir nach den Wachen in der Mannschaftsmesse von Stewardessen bedient wurden. Das waren alles nette junge Frauen, aber alle schon in festen Händen. Was auch ziemlich wichtig auf einem Kahn voller testosteron-schwangerer junger Kerle war.

Der Kapitän entschied sich auf der Rückreise für den Nordkurs zwischen den Orkney-Inseln hindurch und an der schottischen Küste entlang. Das hat uns zwar noch einmal bei den Herbststürmen in dieser Gegend ganz schön durchgeschüttelt, aber wir wurden durch den satten grünen Anblick der landschaftlich schönen Inselwelt entschädigt. Irgendjemand von den Alten hatte mir mal von Scapa Flow berichtet und dem Ende der kaiserlichen Flotte nach dem 1. Weltkrieg sowie vom Husarenstück des Kapitänleutnants Prien im 2. Weltkrieg, der mit seinem U-Boot in den stark gesicherten Hafen hineinkam und den Engländern schwere Verluste zufügte. Wieder zu Hause vor Warnemünde kamen wir in Quarantäne, zogen achtern die gelbe Pestflagge hoch, warfen unsere tierischen Mitbringsel über Bord und wurden anschließend noch von den Medizinern an der Pier in Rostock desinfiziert. Eine Woche lang durfte wegen der kubanischen Schweinepest keine Sau von Bord. Bevor wir in den Heimaturlaub entlassen wurden, wir schrieben inzwischen Oktober 1971, wurde uns die Ehre des Besuches des Generaldirektors Zimmermann zuteil. Er machte uns eine externe Lehre auf Basis der Erwachsenenqualifizierung zum Vollmatrosen schmackhaft und fragte, ob wir künftig ordentlich Geld auf Produktionsschiffen verdienen wollten. Wir wollten natürlich alle und im November heuerte ich schon für stolze 360 Mark der DDR als Decksmann auf dem Motortanker AUE an. Die Reise ging nach Odessa Öl holen, aber das ist schon wieder eine andere Geschichte.

Weißt du, wo die Sterne stehen ...

Als Vollmatrosen-Lehrling in der Laufbahn Maschine stand ich kurz davor, zum ersten Mal auf einem ordentlichen Frachter anzuheuern. Doch zuvor beordnete man uns noch auf das Fährschiff SASSNITZ. Dort aufgestiegen, wurden wir gemäß 6-6 Wachrhythmus in den Brücken-Wachdienst eingeteilt. So begannen die Fährfahrten für mich. Die Nächte waren kalt und meine Begeisterung, in der Nock zu stehen, hielt sich sowieso in Grenzen. Ich war schließlich Maschinenlehrling. Bei meiner ersten Nachtwache von Sassnitz nach Trelleborg stand ich in der Backbord-Nock. Mein Kumpel stand in der Steuerbord-Nock. Schiffe sichten, Meldung in die Brücke geben, das war unser Job. Mein Mitstreiter meldete dem Wachoffizier viele Schiffe, Mitläufer, Entgegenkommer und auf seiner Seite kreuzende Schiffe in die Brücke. Das fiel mir auf. Und vor allem auch einige recht voraus fahrende Schiffe, die auch ich hätte sehen müssen. Ich besaß wohl nicht den rechten Blick und durch das ständige Andrücken des Fernglases sah ich bald gar nichts mehr. Doch ich wollte nicht schlechter dastehen als er und auch mal was melden. Mit sturem Blick und voller Ehrgeiz fand ich endlich ein Objekt, recht voraus. Ha, mein Kumpel hatte noch nichts gemeldet! Ich stürzte in die Brücke und meldete: „Entgegenkommer recht voraus!“. Der Wachoffizier schaute aufs Radar. Leicht angesäuert kam er aus der Brücke in die Nock und sagte: „Zeigen sie mir den Entgegenkommer!“ Ich brachte mich wieder in Position, stützte mich aufs Schanzkleid, hielt das Fernglas in Richtung meines Entgegenkommers und fand ihn auch wieder – oder doch nicht? Vorsichtig hielt ich das Glas und bat den WO durchzuschauen. Der schaute, trat etwas brüsk zurück und sagte in scharfem Ton: „Wir hatten hier schon viele, welche getauchte U-Boote gemeldet haben, doch einen, der Sterne meldet, den hatten wir noch nicht.“ Er bestätigte mir somit meine Maschinentauglichkeit und ich brauchte nicht mehr zur Wache den Möwen in den Hintern gucken. Die nächste Schicht begann für mich im Maschinenraum. Mein Traum! Mein Scheitern als Ausguck hatte sich wohl herumgesprochen und man zog mich natürlich auf. Aber egal, endlich bekam ich eine eigene Maschine zur Wartung und Pflege. Eine Kaffeemaschine!

Joachim Müller

Nichts als die Wahrheit

Während meiner Fahrzeit habe ich ganz tolle, interessante und aufrechte Menschen kennen gelernt, sei es beim Landgang in fremden Ländern, an Deck im Gespräch mit Stauern oder auf Empfängen, an denen ich das Glück hatte, teilnehmen zu dürfen. Überraschende Momente blieben dabei nicht aus: Während der Abschiedsparty des tschechischen Handelsattachés in Kuwait stand ich irgendwann mit ihm zusammen und wir sprachen über den Prager Frühling und sein Scheitern. Als ich ihn fragte, wie er sich wohl fühlen wird, wenn er jetzt nach Hause zurückkehrt, kam, ohne sich auch nur im Geringsten darum zu scheren, wer unserem Gespräch noch zuhörte, spontan die Antwort: „Wie ein Vogel im Käfig!“ In Colombo waren Kapitän, Chieftate, Chief und ich vom DDR-Botschafter eingeladen worden. Der gute Mann saß bereits auf gepackten Koffern, um in seinen eigentlichen Beruf als Professor an die Parteihochschule Karlshorst zurückzukehren. Er schilderte uns mit verblüffender Offenheit die Studentenunruhen in Ceylon und wie brutal die Polizei vorgegangen war. Als wir ihm entgegen hielten, dass das aber in unseren Zeitungen ganz anders dargestellt worden wäre, meinte er lächelnd zu uns: „Sie wollen mir doch nicht etwa weismachen, dass sie das glauben, was in DDR-Zeitungen steht!“

Das „Salzpüree“

Ende der sechziger Jahre fuhr ich auf einem der so genannten „Alttonnageschiffe“, einem aus Schweden angekauften Tanker, der schon einige Jährchen auf dem Buckel hatte, jedoch recht gut in Schuss war. Als I. Elektriker hatte man einen ziemlich guten Kontakt zur Kombüse, denn es war in diesem Flottenbereich üblich, dass der Chefelektriker die Proviantkühlanlage wie auch die Klimaanlage, soweit vorhanden und funktionsfähig, zu betreuen hatte. Im Funktionsplan der Reederei stand davon aber nichts. Soviel nur nebenbei.

Täglich wurden beim morgendlichen Schiffsrundgang die Temperaturen in den Kühllasten kontrolliert und die Werte im Kühltagebuch festgehalten. Daraus ergaben sich auf dem Schiff ganz automatisch kooperative Beziehungen zwischen Kombüse und Elektrobereich.

Die folgende Anekdote beschreibt, wohin eine solche Kooperation führen kann: Wieder auf dem Achterschiff angelangt, höre ich aus der Kammer unseres Kochs reges Stimmengewirr. Im Beisein des Kapitäns wird dort ein kleiner Frühschoppen abgehalten, zu dem ich nun auch eingeladen werde. Der Alte hat eine Pulle Dujardin spendiert und dazu den Bootsmann, den Timming und die Pumpenleute eingeladen. Warum sich diese Feierlichkeit nun in der kleinen Kammer des Kochs abspielt, weiß ich nicht, es hat sich sicherlich einfach so ergeben. Da unser Koch Klaus nun möglichst nichts von den Gesprächen in seiner Kammer verpassen will, schaut er immer wieder herein und trinkt auch mal ein Schlückchen mit. Zwischenzeitlich steht das Mittagessen unter der Obhut des Kochmaats „de Gaulle“ auf seinem Herd. Plötzlich gibt es eine gewisse Unruhe und möglichst unauffällig, per Handzeichen und Gestikulieren, werde ich vom Koch in die Kombüse gewinkt. Aufgeregt stürmt er auf mich ein und stammelt: „Mensch, E-Mix, du bist meine letzte Rettung. Schau mal auf die Uhr, es ist viertel nach Elf und der Topf mit den Kartoffeln ist noch eiskalt. Wir haben während des Frühschoppens vergessen, die Kochplatte anzustellen und nun wird es Probleme geben, wenn halb Zwölf das Mittagessen nicht fertig ist. Kannst du nicht sagen, dass an der E-Anlage der Kombüse etwas defekt war?“

Ich muss erst mal herzlich lachen und denke mir, dass es dem Smutje und seinem Maaten gar nichts schadet, wenn sie wegen ihrer krankhaften Neugier mal ein bisschen zappeln und bangen müssen. „Wie stellt ihr euch denn das vor?“, entgegne ich, „da habt ihr wieder mal gedacht, ihr verpasst etwas und dabei habt ihr die gesamte Furage vergessen. Ich kann die Kochplatten auch nicht schneller warm werden lassen und eure Kartoffeln früher gar kochen. Den Schaden hättet ihr eher bemerken müssen. Nun gut, ich werde im Beisein des Alten gleich kundtun, dass das Mittagessen aufgrund eines technischen Defektes an der E-Anlage des Herdes erst etwa fünfzehn Minuten später serviert werden kann. Der Anpfiff, den ich mir dadurch eventuell einhandle, wird euch aber eine Kleinigkeit kosten, ist das klar?“

Großes Aufatmen beim Küchenpersonal und am lautstarken Geklapper des Geschirrs kann man dessen Erleichterung verspüren. Ich beschmutze mir ein bisschen die Hände, greife mir eine Kombizange, einen Schraubendreher und meine Stablampe und gehe wieder in die Kammer des Kochs. „He, Chefamperemuckel, wo bleiben sie denn?“, spricht mich der Alte an, „sie müssen austrinken, ihr Schnaps wird doch sonst so widerlich warm.“

Froh über diese Bemerkung des Kapitäns erwidere ich mit geheuchelter Sorgfalt: „Der Stufenschalter an der großen eckigen Kochplatte des E-Herdes ist kaputt gewesen und ich musste ihn jetzt ganz auf die Schnelle auswechseln. Ausgerechnet darauf standen die Kartoffeln für heute Mittag. Die werden nun wohl erst zwanzig Minuten später gar sein. Es tut mir leid, aber schneller ging die Reparatur beim besten Willen nicht“, krächze ich mit gespielter Aufregung.

„Na, Electricman, nun mach dir mal nicht gleich in die Hosen, es gibt Schlimmeres als das. Wenn der Proviant nicht warm ist, dann gibt's eben heute kalte Marschverpflegung“, will mich unser angesäuselter Alter trösten. Die Herumsitzenden grinsen über alle Backen und ich bin mir nicht ganz sicher, ob sie den Braten nicht gerochen haben. Schnell stürze ich meinen Dujardin hinunter und verlasse dienstbeflissen den Raum. In meiner Kammer wasche ich mich und ziehe mich zum Mittagessen um. Kurz nach halb Zwölf gehe ich in die O-Messe und sehe, dass alle Anwesenden vorerst nur Kaltschale mit Zwieback löffeln. Die Wachablösungen murren zwar ein bisschen, als der Kartoffelbrei mit zehn Minuten Verspätung auf den Tisch kommt, aber ansonsten ist alles in Ordnung bis der II. Ing. den ersten Löffel im Mund hat. Ich knabbere noch an meinem Schaschlik und sehe nicht, wie auch der I. Ing. und der II. NO die Gesichter zu einer grässlichen Fratze verziehen und ihren Kartoffelbrei wieder auf den Teller spucken.

„Was ist denn das heute für ein Saufraß?“, höre ich den II. Offizier meckern. „Erst zu spät aufbacken und dann auch noch total versalzen. Der Koch soll sich sein Lehrgeld wiedergeben lassen.“ Mit diesen Worten verlässt er gemeinsam mit dem II. Ingenieur die Messe, um abzulösen. Vorsichtig probiere ich den Püree und muss ebenfalls feststellen, dass diese Speise nicht zu genießen ist. Der Schaschlik ist hervorragend, aber der Kartoffelbrei ist eine absolute Katastrophe.

Aus der Pantry höre ich lautes Geschimpfe und der Chefsteward, der von vorne kommt, macht ein Gesicht, als wolle er das gesamte Kombüsenpersonal nach außenbords befördern. „Diese Panne konnte nun nicht an der kalten Kochplatte liegen, hier musste noch ein anderes Versehen vorliegen“, geht es mir durch den Kopf. „Vielleicht haben beide, der Koch und anschließend auch der Maat, die Kartoffeln im Topf gesalzen? Ich werde mich gleich mal bei den beiden erkundigen.“

Gesagt, getan. In der Kombüse herrscht helle Aufregung. Kochsmaat und Chefkoch brüllen sich an und rätseln lautstark über die Ursache dieser Misere. Es ist anzunehmen, dass es aus der Mannschaftsmesse noch lautere Proteste gegeben hat. Der Koch hat sofort Spagetti aufgesetzt und diese als Ersatz für das „Salzpüree“ angeboten. Zumindest können die abgelösten Leute ihren Schaschlik mit normaler Beikost genießen, denn sie haben ab Mittag frei und so viel Zeit, bis die Spagetti fertig sind.

Am Nachmittag nach der Coffeetime sitze ich beim Koch und erfahre die recherchierte Ursache des gesamten Desasters: In der Kombüse ist ein Wasserhahn installiert, aus dem man Seewasser entnehmen kann. Dicht daneben gibt es einen gleichen Hahn für heißes Wasser. Beide dienen dazu, um beim Spülen der Kombüse nicht Frischwasser verwenden zu müssen und um beim Scheuern von fettigen Bodenbelägen gegebenenfalls auch heiß waschen zu können. Nun war aber, wie schon geschildert, kurz vor Mittag der Kartoffeltopf noch kalt, und um den Kochvorgang zu beschleunigen, hat der Kochsmaat oder der Koch selbst geglaubt, dass man mit heißem Wasser den Brei noch rechtzeitig fertig bekommt. Irrtümlich hat man aber die Wasserhähne verwechselt und den Kartoffelbrei mit Seewasser hergestellt. In Anbetracht der entstandenen Zeitnot hatten sie wohl auch das Abschmecken vergessen und so wurde der hohe Salzgehalt des Pürees erst auf den Tellern der Speisenden entdeckt. Todunglücklich stellte der Koch eine Flasche Weinbrand und einige Flaschen Bier auf die Back. Die Verspätung beim Mittagessen war entschuldbar und ging auch mit auf meine Rechnung, aber der versalzene Kartoffelbrei war unweigerlich Sache der Kombüse. Einen gepfefferten Anschiss plus einer „mündlichen Verwarnung“ hat er vom Chieffmate gleich nach der Mittagsmahlzeit in Empfang nehmen dürfen.

Trotzdem ging das Leben weiter und nach einigen Schnäpsen und dem dazu gereichten Bier sah auch für Klaus, unseren Koch, die Welt wieder freundlicher aus.

Meine erste Seereise

Meinen Ehrendienst bei der Volksmarine hatte ich beendet und wollte nun endlich einmal die große weite Welt kennen lernen. Die Bewerbung bei der DSR als Decksmann verlief ohne Probleme, da ich keinerlei Westverwandtschaft und die Reederei 1961 sowohl einen enormen Bedarf an qualifiziertem Personal als auch an geeigneten Leuten für Hilfsarbeiten hatte. Das jedenfalls bestätigte mir damals die Mitarbeiterin des DSR-Werbebüros in Karl-Marx Stadt.

An die Anreise aus dem verschneiten Erzgebirge nach Rostock erinnere ich mich noch gut, da im Nachtzug Karl-Marx-Stadt-Rostock die Heizung ausgefallen war. Nach zwölfstündiger Fahrt kam ich endlich an der Küste an.

Übernächtigt und frierend meldete ich mich bei Frau Eisele in der Kaderabteilung, Lange Straße. Nachdem mir der Heuerschein ausgehändigt worden war, suchte ich mir in der damaligen Kleiderkammer an der Wasserstrasse in einem riesigen Seesack die Sachen zusammen, die ein richtiger „Seemann“ wohl brauchen würde und ab ging es zum Überseehafen, Liegeplatz 33. Ein Taxi konnte ich mir damals noch nicht leisten, also nahm ich die preiswertere Variante mit der Deutschen Reichsbahn. Ich musste den langen Weg vom Haltepunkt der S-Bahn bis



zum Liegeplatz zu Fuß gehen und war, nachdem ich mein Ziel erreicht hatte, fix und fertig. Das einzig Erfreuliche an diesem Tag war, dass ich, nachdem ich das Schiff gefunden hatte, meine Luxussuite im vorderen Teil des Schiffes Backbordseite, Vorkante Brückenaufbauten, beziehen konnte. Wer Typ IV kennt, weiß, dass ich in Sachen Unterbringung das große Los gezogen hatte. Besonders beeindruckte mich anfangs ein toller Ventilator der Firma Siemens, der mir zwar unnötig erschien, aber während der Reise noch sehr gefragt sein sollte.

Am nächsten Morgen war ich nun endlich richtig angekommen auf dem Typ IV-Motorschiff GERA, gerade in Dienst gestellt und alles noch wie neu. An diesem Morgen lernte ich auch meinen Kammergenossen, einen Stahlwerker aus Eisenhüttenstadt mit dem seltenen Namen Schmidt, kennen. Dieser Name sollte auf dieser Reise noch eine tragende Rolle spielen.

Es war Sonntag und wir, gut gelaunt und ausgeschlafen in Erwartung eines ruhigen Tages, wurden unsanft vom Bootsmann B. Wiegand geweckt. Nach der obligatorischen Schiffsbegehung und der Arbeitsschutzbelehrung teilte er uns für Luke II zum Stauholzlegen ein. So hatte ich mir einen Seemannssonntag nicht vorgestellt.

Nachdem wir nun das Tagesgeschäft im Hafen kennen gelernt hatten und ich mich nach meinem ruhigen Job bei der Volksmarine zurücksehnte, sollte es wirklich am 19. Januar 1961 zur ersten Reise nach Indien losgehen. Auf Warnemünde Reede ging es noch einmal richtig zur Sache, da wir Lee machen mussten, um die Bunkerschuten von Minol längsseits zu nehmen.

Die Einteilung für Tagestörn und Seewachen wurde noch im Hafen bekannt gegeben. Ich hatte das Glück, die 4-8 Seewache mit dem I. NO Frommherz zu gehen.



Die Reise führte wie üblich über Skagen, Richtung Biskaya zum Suezkanal. Das schlechte Wetter in der Biskaya mit 38 Grad Krängung sollte nach Aussage der alten Hasen nichts Besonderes sein. Am 30. Januar um 20 Uhr erreichten wir die Reede von Alexandria und mussten bis 24 Uhr auf die Zusammenstellung des Konvois warten. Nach Passage des Kanals ging es weiter an Aden vorbei Richtung Bombay. Das war unser Zielhafen und mein erster Besuch im kapitalistischen Ausland überhaupt. Leider wurden wir noch nicht erwartet und mussten einige Zeit auf Reede verbringen. Die Zeit war aber nicht uninteressant, denn man erfuhr durch den regen Signalaustausch mittels Signalscheinwerfern der einzelnen Schiffe, welche Ladung in welchen Häfen geladen wurde und andere Neuigkeiten. Ich war den Nautischen Offizieren in dieser Hinsicht um einiges voraus, da ich, durch meine Tätigkeit als Signalgast bei der Volksmarine versiert, jeden Spruch aufnahm und ihn durch unseren Matrosen K. Mehner, genannt „Moon“, der ein perfektes Englisch sprach, gleich übersetzen konnte.

Jede Reedeliegezeit geht einmal vorbei. Mit unseren ersten Rupien in der Hand machten wir Bombay unsicher. Nach einem Besuch der berühmten Falkland Road und Visiten in den billigsten Häusern dieser Straße folgte ein Besuch im „Rattenkino“ in der Nähe des Alexandra Docks, in dem man während der Vorstellung wirklich die Beine anziehen musste, damit die Ratten unter den Sitzen lang laufen konnten.

Finanziell am Ende, lernten wir doch noch rechtzeitig zwei westdeutsche Monteure der Firma „Famatex“ kennen, die schon länger in der Stadt lebten und uns auch die schönen Seiten von Bombay erleben ließen. Fahrensleute werden sich noch an den Marine Drive und den Breach Candy Club erinnern. Auch außerhalb von Bombay gab es wunderschöne Landschaften.



Swimmingpool Breach Candy Club

Die Zeit in Bombay näherte sich dem Ende. Wir gingen noch auf die Reeden von Veraval und Porbandar, wo es wirklich mehr Hunde als Menschen gab und wir nur mit den Bargen an Land und wieder zurück an Bord konnten. Nachdem auch diese Reede Häfen bedient waren, ging es nun endlich wieder Richtung Heimat. Dorthin unterwegs, trafen wir noch die LEIPZIG auf ihrer Tour nach China und tauschten mittels unseres Arbeitsbootes Post und Bücher aus. Was nicht im Programm stand, war das Anlaufen von Port Sudan. Dort sollten wir Pellets für Avonmouth laden. Diese Versiegelung sollte nicht reibungslos vonstatten gehen. Mein Zimmergenosse war als Ausguck eingeteilt und urplötzlich von seinem Posten verschwunden. Nachdem alles abgesucht war und Schmidt sich nicht gemeldet hatte, wurde das Schiff gestoppt, die Decksscheinwerfer wurden eingeschaltet und ein Mann-über-Bord-Manöver eingeleitet. Jetzt dachte unser Schmidt wohl, irgend etwas stimmt da unten nicht und kam vom Radarmast geklettert. Die Ernsthaftigkeit dieser Lage ist ihm wohl bis heute nicht ganz bewusst.

Unglücklicherweise hatte er sich in Bombay noch ein kleines Präsent für die Paulstrasse in Rostock geholt. Somit war für ihn das Ende dieser Reise mit dem Abmustern in Rostock programmiert. Solche Kandidaten wurden schon sehnsüchtig in der Warnowwerft auf den Schiffen der DSR erwartet. In Port Sudan angekommen, wurden wir mit 42 Grad Celsius Außentemperatur gleich richtig überrascht. Beim Beladen des Schiffes hatte ich die Lukenwache. Ich sollte unbedingt dafür sorgen, dass die Hafenarbeiter ihr Geschäft im so genannten „Kanakersch...haus“ verrichten und nicht in der Luke. Ich versuchte, den Anweisungen des Ladeoffiziers Susemihl, damals waren das noch die II. Nautiker, nach Möglichkeit Folge zu leisten, sah mich aber außerstande, etwas zu erreichen. Es stank bei einer Lukentemperatur von 50 Grad Celsius in allen Ecken fürchterlich und ich war froh, dass ich irgendwann abgelöst wurde. Der Gesang der Fuzzi-Wuzzi, von denen die meisten zwei Meter groß und fürchterlich mager waren und selber einen strengen Geruch am Leibe hatten, war dann auch nicht mehr auszuhalten. Die einzige Nahrung, die sie zu sich nahmen, war Wasser und trotzdem schwangen sie die Zweientnersäcke wie Spielzeug durch die Gegend.

Nach diesen strapaziösen Tagen war ein Besuch im englischen Seemannsclub bei einer eiskalten Cola oder einem Bier und einem Bad im Süßwasserpool eine wahre Wohltat. Dieser Hafentörn ging auch zu Ende und nach einem Abstecher nach Avonmouth an der Westküste Englands sollte es bald nach Hause gehen. Aber die Löscharbeiten dauerten ewig. Jeder Sack wurde an Deck gehievt, gewogen und dann an Land abgesetzt. Die Tee-pausen der Docker, die mit Schlipps und Kragen zur Arbeit kamen, wurden schön ausgedehnt

und eingehalten. Es war nervenaufreibend. Aber auch diese Löscharbeiten gingen zu Ende.

Diese Gegend an der Westküste der britischen Insel ist zwar landschaftlich schön und nicht zu vergleichen mit den Dreckecken der Ostküste aber das Bier und die Pubs sind überall ungenießbar. Damals war um 22 Uhr noch Polizeistunde „time please“, was die Gegend noch ungemütlicher machte. Die in Zeitungspapier eingewickelten „fish and chips“ auf dem Nachhauseweg waren das Letzte, was wir von Old England sahen. Am nächsten Tag ging es nun endlich Richtung Heimat. Noch einmal um Skagen herum und bald konnten wir Warnemünde sehen.

Aber wie damals üblich – kein Liegeplatz für uns weit und breit frei und Längsseitslieger und Päckchen gab es schon ausreichend.

Also weiter auf Reede warten bis wir endlich dran waren. Die Ankunft in der Heimat war zwar angekündigt, musste aber ständig korrigiert werden und Telegramme von Reede aus waren auch nicht mehr zugelassen. Irgendwann hat es doch noch geklappt und der Ruf: „Das Lotsenboot kommt!“ schallte durch alle Gänge. Jetzt noch die letzten Westzeitungen über Bord geschmissen und Zoll und Passkontrolle konnten kommen. Die ersten Urlauber konnten es kaum erwarten und jene, die den ersten Hafentörn machen mussten, waren stinksauer. Nach dem Festmachen und der Einklarierung kamen die wichtigsten Leute an Bord. Das waren unter anderem die Reedereimitarbeiter, die die Heuer noch in bar auszahlten. Nach Abzug aller Kosten, wie Bier, Zigaretten und ähnlichem, war ich in der glücklichen Lage, etwa 900 Mark in meiner Papiertüte mein Eigen zu nennen. Ich fühlte mich glücklich und hatte all die entbehrungsreichen Stunden der vergangenen Wochen abgehakt. Das Schönste stand mir noch bevor, nämlich der Einkauf im Basar. Mit Alkohol der besten Sorten, mit Zigaretten und Kaffee bebunkert, machte ich mich in Richtung Rostock Hbf. auf den Weg. Diesmal konnte ich mir das Taxi leisten. Ich hatte noch Zeit bis zu meinem Abfahrtstermin. Also rein in die Mitropa, gut gegessen und getrunken. Damals befand sich das Restaurant noch im oberen Stockwerk und es bedienten noch Kellner der alten Schule. Froh gelaunt ging es zu meinem Liegewagen, aber eine längere Schlange von Mitreisenden stand schon davor. Ich wollte aber unbedingt einen Schlafplatz für die Nacht. Also eine Schachtel HB ans Fenster des Schlafwagenschaffners gehalten. Mit dem Ruf: „Der Herr hat bestellt“, öffnete sich die Tür des Liegewagens und ich war zufrieden. Wie üblich zur damaligen Zeit hatte der Schlafwagenschaffner immer ausreichend „Radeberger“ in seinem Abteil, sodass ich meine Koje kaum genutzt habe.

Noch eine Episode, die ich nie vergessen werde. Im Hauptbahnhof von Karl-Marx-Stadt hatte ich noch ein paar Stunden Aufenthalt. Nach einem schönen Bier und Essen in der Mitropa musste ich meinen Koffer öffnen, da die Zigaretten ausgegangen waren. Der Kellner, der mich bediente und den Inhalt des Koffers sah, bekam seinen Mund nicht mehr zu. So etwas in der damaligen Zeit war nur mit Gold aufzuwiegen und tatsächlich machte er das Angebot, mir den Inhalt des gesamten Koffers abzukaufen. Ich wollte aber nicht Millionär werden und war froh, als mein Zug Richtung Freiberg aufgerufen wurde und ich endlich nach Hause fahren konnte.



Die Dauer-P3-Farbwaschgang (v.l.n.r. Matrose Seeliger, Decksmann Schmidt, Decksmann W. Beer)

Vom Zappelphilipp

Im Frühjahr 1976 befanden wir uns mit der TRATTENDORF am Ausgang des Englischen Kanals auf Ballastfahrt nach Dakar. Wir gingen noch gemächlich gegen die hohen Wellen an, wussten aber bereits, was uns „draußen“ nach der Kursänderung in die Biskaya erwarten würde. Gegen 18 Uhr zog ich auf, um den Rudergänger zum Abendbrot abzulösen. Dabei war ich frohen Mutes, weil ich mich als Rudergänger auf der Brücke des TRATTI's wegen der kurzen, trapezförmig angeordneten Reling um den Ruderbock sicher fühlte. Sie würde mir den richtigen Halt geben, meinen Posten auch bei größeren Krängungen standhaft auszufüllen und nicht am Ruder festgeklammert, in der Brücke waagerecht schweben zu müssen wie eine Kammergardine.

Ausgerechnet während dieser halben Stunde meiner Anwesenheit auf der Brücke gab der Chiefmate das Kommando zum Kurswechsel – südwestwärts, hinein in die Biskaya. Augenblicklich nutzte der Atlantik die Gunst der Stunde, um dem Typ IX seine Macht zu zeigen. Er machte unser leeres TRATTI zum Spielball seiner Kraft und schwappte ein paar Dwarssseen über Deck. Über 40 Grad Krängung nach Backbord, gefolgt von einer ebensolchen Neigung nach Steuerbord waren die Folge. Der Chiefmate schien sich wohl der Wirkung seiner Worte nicht bewusst gewesen zu sein. Er begab sich, kaum waren sie ausgesprochen, umgehend auf Entdeckertour quer durch die Brücke. Während seines im wahrsten Sinne des Wortes „Vorbeifluges“ hinter meinem Rücken von Back- nach Steuerbord rief er mir lauthals zu: „Auf alten Kurs zurück!“ Ob ich das Kommando ordnungsgemäß erwiderte? Ich weiß es nicht mehr. Aber ich befolgte es, meinem eigenen Überlebenswillen folgend, stehenden Fußes. Im Kartenraum ging währenddessen unter Gepolter der Inhalt sämtlicher Regale zu Boden. Auf altem Kurs zurück, beruhigte sich die Dame wieder etwas und wir konnten die chaotischen Auswirkungen in Augenschein nehmen. Na, das war ein Schlag, Schreck, lass nach!

Als ich nach dem Ende dieser kurzen Ablösung wieder nach unten kam, wurde ich nicht gerade mit schmeichelhaften Worten empfangen. Die Crew hatte gerade eine Lektion aus dem „Struwelpeter“ erteilt bekommen. „Und die Mutter blicket stumm auf dem leeren Tisch herum“, steht dort beim Zappelphilipp zu lesen. In der Messe waren alle Backs leergefegt worden – trotz Schlingerleisten und feuchter Tischtücher.



der Autor (Bildmitte)

Werftablösung in Illyschewsk

Die Baltic-Schiffe MS GÖRLITZ, MS GRÖDITZ und MS COLDITZ absolvierten ihre Wertzeiten in Illyschewsk bei Odessa. Deshalb war es auch nicht verwunderlich, dass sich die Liegezeiten weit über drei Monate erstreckten. So gehörte es zur allgemeinen Praxis, die Besatzungen dort abzulösen. Anfang der 1980er Jahre erreichte mich im Februar ein Telegramm der Reederei: Treffpunkt 7 Uhr Empfangshalle Flughafen Berlin-Schönefeld. Der Abflug nach Moskau sollte gegen 9 Uhr mit einer Interflug-Linienmaschine erfolgen. Pünktlich 7.30 Uhr passierten wir die Pass- und Zollkontrolle.

Und dann saßen wir im Transitraum fest. Der Flug wurde wegen starken Nebels abgesetzt, ein späterer Ersatz durch Interflug war nicht geplant. Um zwölf Uhr brachte das Flughafenpersonal belegte Brote. Bootsmann Siggı ernährte sich unterdessen reichlich mit „Flüssigbrot“ aus dem Duty-Free-Shop. Um fünfzehn Uhr übernahm Aeroflot unseren Flug trotz immer noch herrschenden Nebels. Mit einer alten klapprigen IL 18 flogen wir nun endlich so recht und schlecht nach Moskau. Der Bootsmann schlief, um für die nächste Runde wieder fit zu sein. Unsere Ankunft am internationalen Flughafen Moskau-Scheremetjewo erfolgte etwa gegen 18 Uhr. In der Empfangshalle gingen wir alle noch mal für kleine Jungs. Das andere getraute sich sowieso keiner. Es gab nur die berühmten tellergroßen Löcher im Fußboden mit den zwei großen Metallfußstützen davor, an den Wänden dazu rechts und links je einen Griff zum Festhalten. In einer Ecke stand ein Metallkorb für gebrauchtes Papier. Abgeteilt wurden die Buchten durch je eine knappe Holzdrehtür, wodurch ein stiller Betrachter oben und unten schön hineinsehen konnte. Wir also ans Urinal, und man glaubt es kaum, „Matka“ kam mit großem Reisigbesen herein. Seelenruhig kehrte sie zwischen unseren Beinen den Fußboden sauber. Danach schnappte sie sich die vollen Metalleimer aus den Buchten, auch die aus den besetzten, und brachte sie in die Empfangshalle. Dort entleerte sie die Eimer in eine große Mülltonne auf Rädern. Diese karte „Matka“ kurzerhand vor das Flughafengebäude. Durch die große Glaswand der Empfangshalle sahen wir fassungslos zu, wie letztendlich auf dem Parkplatz der anrühige Inhalt in der geöffneten Tonne einfach verbrannt wurde.

Nun standen 26 Seeleute auf dem internationalen Flughafen bei Moskau. Es war bereits nach 19 Uhr. Wir hatten uns um einen halben Tag verspätet. Der Flughafen lag weit außerhalb der Stadt im Norden am Autobahnring. Außer ein paar schrottreifen Bussen und Taxen konnte ich keine Verkehrsanbindung zur Stadt entdecken. Wir mussten aber irgendwie zum Inland-Flughafen gelangen. Dieser lag etwa 100 Kilometer entfernt am südlichen Teil des Autobahn-Ringes. Der Chiefmate, unser Reiseleiter, hatte die Lage voll im Griff. Er organisierte uns einen dieser Schrottbusse Marke SIL. Preis: eine Flasche Weißen plus ein paar Rubelchen. Also, rein ins Vergnügen und ab auf die Autobahn. An das blecherne Klappern hatten wir uns schnell gewöhnt, an die harten kantigen Sitze auch. Sehen konnten wir nichts, es war bereits dunkel und die Scheiben von innen zugefroren. Unser Chiefmate saß vorn auf dem Beifahrersitz. Geduldig ließ er dem Fahrer sein Ohr. Fröhlich erzählte dieser, halb russisch, halb deutsch von Frau, Kindern, Hund und Katze. Irgendwann begann es aus dem Motorblock zwischen Fahrer und Beifahrer intensiv zu qualmen. Ohne anzuhalten, öffnete der Fahrer die Motorklappe. Eine Stichflamme schoss heraus. „Niecht schliem, Maschin choroscho!“ Gelassen zog der Fahrer eine alte Decke hervor. Zusammen mit dem Chiefmate wurde der Brand erstickt. Für den Qualm gab's Dachluken! „Benzinleitung kapuut“, sagte noch der Fahrer und weiter ging's Richtung Süden zum längst verpassten Inlandflug. Drei Stunden vor Mitternacht erreichte der „russisch Bus“ Marke SIL den Inlandflughafen von Moskau. 26 Mann Besatzung standen vor einem völlig dunklen Abfertigungsgebäude. Dort

war bereits seit Stunden Feierabend. Ein Pförtner ließ uns ein. In einer kleinen Halle durften wir ablegen und warten. So etwa gegen Mitternacht erschienen zwei verschlafene Zöllner. Sie machten in der Mitte der Halle etwas Licht. Dort stand das mannshohe umgekehrte „U“ für die Personenkontrolle. Wir legten unsere Uhren, Ringe und Ketten ab, um dann einzeln durch die rosafarbene Barriere zu laufen. Wer musste auffallen? Bootsmann Sigg! Das Alarmsignal schlug an, die Zöllner wiesen ihn zurück. Verstört sah Sigg an sich herab und überlegte, was er noch Metallisches am Körper tragen könnte. So packte er die Geldbörse aus, kramte allerlei aus den Hosentaschen: Flaschenöffner, Taschentuch, irgendwelche Schlüssel, alles fein säuberlich abgelegt in die bereitstehenden Schalen. Neuer Versuch, der Alarm schlug an. Wieder zurück. Die Besatzung drumherum lachte entzückt. Die Zöllner schimpften. Bootsmann Sigg legte seinen Gürtel ab, zog die Schuhe aus und lief erneut durchs Tor. Bereits auf der Mitte machte er freiwillig kehrt. Bedrohlich schrillte der Alarm. Jetzt wurden die Zöllner richtig böse. Sie versuchten es mit einem Handgerät. Alles sauber. Sigg durfte wieder durchs Tor. Keine Änderung, es klingelte erneut, dazu ringsherum unser Gelächter! Wütend gaben die Zöllner auf, knipsten das Licht aus und verschwanden. Sigg konnte sich endlich wieder anziehen. Vermutlich hatte er eine Flasche Goldwasser intus und die Blättchen zirkulierten noch im Blutkreislauf.

Geduldig warteten wir auf das nächste Abenteuer. Gegen 4 Uhr am nächsten Morgen stand für uns eine TU 154 zum Weiterflug nach Odessa bereit. Vor dem Start reichten uns die Stewardessen Kompottschälchen aus Plastik mit etwas Wasser zum Trinken. Dann setzten sie sich in die erste Reihe und wurden während des Fluges nicht wieder gesehen. Etwa zwei Stunden später standen wir mit unserem Gepäck vor dem spartanisch gebauten Landflughafen Odessa. Gleiches Problem wie in Moskau. Es gab weder Bus noch Bahn. Illyschewsk befand sich aber fast sechzig Kilometer außerhalb der Stadt. Einzige Möglichkeit: Die spärlich vorhandenen Taxen benutzen, die wichtigsten Leute dabei zuerst. Mein Wolga-Taxi sah von außen ganz zuverlässig aus. Aber einmal hineingesetzt, bekam man es mit der Angst zu tun. Die Rückspiegel fehlten, ebenso die Scheibenwischer. Innen gab es weder Türgriffe noch Fensterkurbeln. Aber es kam noch schlimmer, der Tacho war kaputt. Mein Fahrer fuhr nur nach Gefühl und zwar was der Wagen hergab. Wir rauschten durch ein schmuckloses Neubaugebiet. Anschließend ging es auf einer schnurgeraden Landstraße entlang. Kilometer für Kilometer sahen wir weder Baum noch Strauch. Rechts und links nur endlose Felder bis weit zum Horizont. Irgendwann gegen 7.30 Uhr erreichten wir Illyschewsk, drei Häuser plus eine Werft! Nach über 24 Stunden hatten wir unser Ziel erreicht. Für eine Übergabe an Bord blieb keine Zeit. Da wir uns einen halben Tag verspätet hatten, stand die alte Besatzung bereits in den Startlöchern. Für die Reise Richtung Heimat wünschten wir lächelnd viel Vergnügen. Nach über zwanzig Jahren erzähle ich immer noch gerne von meiner Seemannszeit. Dabei dürfen die Geschichten von der Werft in Illyschewsk nicht fehlen. Wenn die Werftarbeiter irgendwann am Morgen im Maschinenraum eintrafen, fragten wir uns des öfteren, was für seltsame Werkzeugtaschen sie mit sich führten. Es handelte sich um flache Umhängetaschen aus grobem Sackleinen, vermutlich von „Matka“ zu Hause selbst angefertigt. Die Taschen waren nicht besonders groß, aber vermutlich auch nicht besonders prall mit Werkzeug gefüllt. Jeder Arbeiter besaß eine solche Tasche. Bei jedem baumelte sie flach und leicht am Körper. Was war denn nun wirklich drin in diesen merkwürdigen Werkzeugtaschen? Nach dem Ausdocken hatte die Maschinenangang eine besonders harte Wache. Die meiste Zeit verbrachten wir in der Bilge. Die russischen Werftarbeiter hatten zwar für alle neuen Rohrverbindungen passende Bolzen mitgebracht, aber nur selten richtig eingesetzt und festgezogen. Während einer solchen Wache unter Tage entdeckte ich auf einem dicken Rohr eine vergessene russische Werkzeugtasche. Ich brachte das Sackleinen nach oben zu Ebs, unserem I. Ingenieur. Am Maschinenleitstand klappten wir gespannt das Leinen auf.

Inhalt: Ein russischer 22-24er Maulschlüssel (neuwertig) – das war alles.

In der Werft Illyschewsk gingen die Arbeiten vielfach nur schleppend oder gar nicht voran. Da half auch kein ernstes Wort von Chief oder Kapitän. Bei der ukrainischen Werftleitung liefen die Uhren rückwärts. Da trat Bootsmann Siggli in Aktion. Bei uns an Bord erfolgte die Arbeitsanweisung pünktlich zehn Minuten vor acht: Maschinencrew beim I. Ingenieur Ebs, Deckscrew beim Bootsmann Siggli. Kurz darauf war Siggli für den ganzen Tag nicht mehr auffindbar. Wenn man an Deck nach ihm fragte, wurde unter vorgehaltener Hand geflüstert: „Der Bootsmann handelt!“ An Deck stand ein grüner Baucontainer. Darin trafen sich allmorgendlich der ukrainische Bauleiter und seine Vorarbeiter. Genau in diesen Container hatte sich Siggli eingeschlichen, zuvor zwei Flaschen Serchin-Wodka unter der Wattejacke versteckt. Am späten Mittag verfrachteten ihn unsere Decksleute in seine Kammer, wo er sich zum Ausruhen einschloss. Ab dem nächsten Tag erschienen die



ukrainischen Werftarbeiter pünktlich. Der zuletzt angesetzte Termin zum Ausdocken wurde fast eingehalten. Die Gegenleistung, ausgehandelt von Bootsmann Siggli: sein tägliches Vorbeischauen im Baucontainer plus ein Abschlussabend für einige wichtige Werftarbeiter an Bord unseres Schiffes. Es gab Zwiebeln, Brot, Schmalz - dazu viel Knoblauch und natürlich reichlich Serchin-Wodka. Im Bord-Tagebuch wurde dieser Abend als gelungenes Treffen im Rahmen der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft abgerechnet.

Wenn man fast einen Monat in der Werft lag, wollte man schon mal an Land, um sich die Füße zu vertreten. Zudem gab es von der DSR für jeden Werfttag Verpflegungsgeld in der Landeswährung. Was gab es damals bei einem Stadtbummel in Odessa Begehrtenwertes zu kaufen? Wir Seeleute hatten da recht originelle Ideen: Ölradiatoren für die Altbauwohnung, kleine Kühlschränke (Würfel) oder russische Öllampen. Ich entschied mich im Kaufhaus für ein zwölfteiliges Teeservice. Dann entdeckte ich noch eine gläserne Wohnzimmeruhr, vermutlich aus einem Stück gegossen und darüber hinaus sauschwer. Dieses mit Batterie betriebene Monstrum steht noch heute in meinem Wohnzimmer und läuft und läuft Ein regelrechtes Prunkstück ergatterte ich an der Souvenir-Ecke: ein von Hand bemaltes Schachspiel für damals sechzig Rubel. Auf dem Nachhauseweg aßen wir noch schnell etwas von einem kleinen Stand an der Straße. Der Mann verkaufte frische warme Piroggen, gefüllt mit Hackfleisch. Die graue Masse schmeckte süßlich, wie der Teigmantel selbst. Wir freuten uns über diesen angenehmen Gaumenspaß. Zurück an Bord erklärte man uns lachend, was wir da gegessen hatten: Hundefleisch, frisch eingefangen von der Straße!

Aufenthalt in London

Die Geschichte trug sich in einer Zeit zu, während der unsere Republik mehr oder weniger erfolgreich bemüht war, diplomatische Anerkennung zu erlangen. Für den Zeitungsleser besaß die Berichterstattung darüber meist nur einen minderen Unterhaltungswert, doch für uns Seeleute nahm die Nichtanerkennung manchmal recht realistische und zugleich skurrile Züge an.

Im August 1968, ich war 28 Jahre alt, bekam ich den Auftrag, den Ersten Nautischen Offizier Peter Weiss auf dem Motortanker LÜTZKENDORF(1) abzulösen, weil er sein Studium fortsetzen wollte. Seine Ablösung sollte in London erfolgen. Nur gestaltete die sich nicht so einfach. Der Tanker befand sich noch in einem französischen Atlantikhafen und sollte von dort nach London versiegeln. Ich musste mit dem Küstenmotorschiff DENEK nach London fahren und mit dem Seefahrtsbuch einreisen. Ein DDR-Reisepass wäre vom United Kingdom nicht anerkannt worden. Als ich eintraf, war MT LÜTZKENDORF noch nicht eingelaufen. Das brachte ungeahnte Schwierigkeiten mit sich. Als die DENEK London ohne mich wieder verließ, war ich für die Behörden kein ostdeutscher Seemann mehr, sondern, wie man mir zu verstehen gab, eine Persona non grata, also eine unerwünschte Person. Ich wurde verpflichtet, mich jeden Tag pünktlich um 11 Uhr im Immigrations-Office zu melden. Glücklicherweise half mir erst einmal der Agent, Mister Harrys, der sein Büro in der Lloyds Avenue hatte, die erforderlichen Formalitäten zu erledigen und fragte mich zu meinem Erstaunen, wie viel Pfund Sterling ich denn benötige. In dem Glauben, dass man mir die Summe bei meinem Tagegeld später in Rechnung stellen würde, äußerte ich mich sehr bescheiden. Mir wurde klar, dass eine Reihe schöner Tage vor mir liegt. Das ausgezahlte Geld würde immerhin dafür reichen, den Hydepark zu besuchen und für ein paar Bier in Soho könnte es auch noch langen.

Mister Harrys hatte auch eine Idee, wo ich unterkommen könnte. Er fuhr mit mir in ein Londoner Viertel mit modernen Häuserfronten, viel Glas und ohne Schnörkel. Eines der Häuser gehörte der christlichen Seemannsmission, verwaltet von der Evangelischen Kirche der Bundesrepublik Deutschland. Mister Harrys stellte mich dem amtierenden Verwalter, einem Theologiestudenten, als „officer from East Germany“ vor. Dann verabschiedete er sich mit den in England üblichen Höflichkeitsfloskeln. Wie sich bald herausstellte, waren wir beiden die einzigen Bewohner des großen Hauses, denn der Chef der Mission hatte Urlaub und weilte in Deutschland. Der Student war ein recht freundlicher Mensch, wenngleich ein gewisses Misstrauen mir gegenüber von Anbeginn nicht zu übersehen war. Das schloss ich daraus, dass er mir merkwürdige Fragen stellte, wie jene, ob mein Staat mir denn erlauben würde, mich frei zu bewegen. Als ich das bejahte und meinte, dass lediglich die Briten mir vorschreiben würden, was ich zu tun und zu lassen habe, merkte ich, dass ich ihm unheimlich wurde. Nachdem er mir freundlicherweise schnell noch aus dem benachbarten China-Restaurant Bambusspitzen und Mais zum Abendbrot besorgt hatte, kamen wir bald über Gott und die Welt ins Gespräch. Es ging wie so häufig in solchen Streitgesprächen um den Widerspruch zwischen Schöpfung und Evolution. Möglicherweise hatte er noch nie eine so unverblümt atheistische Meinung ertragen müssen, denn er fand auf einige meiner Fragen keine passende Antwort. Und so trug ich wohl dazu bei, dass sein Misstrauen mir gegenüber weiter zunahm.

Am nächsten Morgen begann ich London zu erobern. Ich spulte fast das ganze Tourismusprogramm runter, also Hydepark-Spaziergang, London-Bridge, Themse-Ufer, Piccadilly Circus, Wachsfigurenkabinett der Madam Tussaud und irgendwann auch Soho. Dort traf

ich in einem German Bierkeller eine lustige dänische Touristengruppe und anschließend war ich noch in einem exotischen Lokal, in dem afrikanische Musik auf einem Xylophon gespielt wurde. Dazu kamen jeweils die passenden Getränke. Der Leser könnte nun leicht auf den Gedanken kommen, dass das Bier und manch anderer exotischer Trunk bei mir in Strömen flossen, doch dem war nicht so. Ein DSR-Seemann schaute immer



auf die Kosten. Aber ein paar Gläser waren es schon. Nun wurde es Zeit, den Heimweg anzutreten. Ich nahm eines dieser altmodisch anmutenden Londoner Taxis. Die Musik klimperte mir noch im Kopf, als ich auf die Uhr schaute und erschrak. Es war 2 Uhr morgens. Hatte mein Gastgeber nicht davon gesprochen, dass ich spätestens um 10 Uhr abends im Hause sein muss, da er dann abschließt? Nun hatte ich ein Problem.

Es war so, wie ich befürchtet hatte. Alles war nur schwach beleuchtet und als ich vor der Glasfront stand und an der Tür mit dem schicken Messinggriff rüttelte, tat sich nichts. Aber als ich dann in meiner Verzweiflung das Grundstück etwas genauer betrachtete, konnte ich erkennen, dass die Mauer, die eine Abgrenzung zum nächsten Grundstück darstellte und die auf ihrer Krone normalen Stacheldraht trug, nicht unüberwindbar schien. Es handelte sich bei dem Verhau nicht um solchen Nato-Draht, in dem man sich verfängt, sobald man ihn berührt. Hoffnung keimte in mir auf, als ich seitlich am Gebäude ein eingehaktes Fenster ausmachte. Kurz entschlossen und mit dem Mut der Verzweiflung zog ich mich an der etwa zwei Meter hohen Mauer empor und es gelang mir trotz Stacheldraht auf allen Vieren bis auf die Höhe des Fensters zu kommen. Mit einem mächtigen Satz sprang ich an die Wand und es gelang mir auch, mich an dem Fenster hochzuziehen und es auszuhaken. Kopfüber zwängte ich mich durch die schmale Öffnung und gelangte in den Raum. Es handelte sich um die Garderobe und zum Glück stand unter dem Fenster ein Tisch, auf dem ich dann auch folgerichtig landete. Das Ganze war sogar halbwegs geräuschlos vonstatten gegangen. Nun hakte ich das Fenster wieder ein und begab mich in die obere Etage, in der sich mein Zimmer befand. Dort schlief ich bis um sieben Uhr. Als ich die Freitreppe hinunter ging, war mein Theologiestudent schon bei den Frühstücksvorbereitungen. Natürlich hatte er die Eingangstür noch nicht aufgeschlossen und er konnte sein Staunen über meine unerklärliche Anwesenheit nicht ganz verbergen. Aber er fragte nicht und ich sah auch keinen Anlass dafür, ihn aufzuklären. Als er fragte, wie mir denn London gefallen habe, antwortete ich wahrheitsgemäß: „Sehr interessant.“ Ich konnte verstehen, dass sein Misstrauen mir gegenüber nochmals gewachsen war. Möglicherweise glaubte er bei meiner Erscheinung an übernatürliche Kräfte und vielleicht vermutete er sogar, dass ich mit dem Schwefligen im Bunde bin. Das Einzige, was mich fortan an ihm störte, war, dass er mich ständig aus dem Augenwinkel beobachtete.

Jedenfalls hatte ich noch eine Reihe schöner Tage in London. Als ich dann später auf der LÜTZKENDORF meinen Dienst versah und schon einige Reisen gemacht hatte, bekam ich doch noch einmal demonstriert, wie gut das britische Emigration Office arbeitet. Im Hafen von Billingham kam ein Offizier beim Einlaufen an Bord und bekundete mir gegenüber, dass ich als Einziger nicht an Land gehen darf, da ich eine „Unerwünschte Person“ bin. Erst viele Jahre später, als ich 2005 als Tourist in das Vereinigte Königreich einreiste, hatte man mich wohl von der Liste gestrichen.

Die Bowle

In den achtziger Jahren lag das MS MEYENBURG zur planmäßigen Klasse-Reparatur in Ho-Chi-Minh-Stadt (Saigon) in der Werft. Wie es eben so war, man saß mit seinen Freunden und Kollegen zusammen und spann mit ihnen ein bisschen Seemannsgarn. So kam Kalle auf die Idee, in die Stadt auf den Töpfermarkt zu gehen und nach einem Bowle-Gefäß Ausschau zu halten. Vietnamesische Töpfereiartikel waren in der DDR sehr begehrt, ganz besonders die Bodenvasen. Sie wurden sehr teuer gehandelt. Gesagt, getan. Eines Tages machten wir uns nach Feierabend auf den Weg zum Markt. Als wir dort ankamen, war es ringsum dunkel und nur die üblichen Kerzen brannten. Es war wieder einmal Stromsperre. Wir klapperten einen Laden nach dem anderen ab und suchten ein Bowle-Gefäß. Einfach war es nicht, ein solches zu finden. Endlich entdeckten wir einen Laden, der so etwas Ähnliches wie ein Bowle-Gefäß führte. Es wurde an Ort und Stelle genau untersucht und auch eine Dichtigkeitsprobe mit Wasser durchgeführt. Da hätten ihr mal die Augen der Verkäuferin sehen sollen! Sie wurden größer und größer. Wir achteten nicht weiter darauf und kauften das gute Stück.

Die Innenseite des Gefäßes war sehr rau und so wurde das Innere noch einmal mit Wasserglas ausgestrichen und getrocknet. Nun war die Zeit reif, das Bowle-Gefäß einzuweihen. Wir saßen in fröhlicher Runde und ließen uns die Bowle schmecken. Das Gefäß stand in der Tischmitte und wurde immer wieder begutachtet. Die Außenwand war mit herrlichen bunten Weinreben geschmückt, bis auf einen ovalen Fleck, der leer geblieben war. Mir kam plötzlich eine Idee und ich sagte zu Kalle: „Hier musst du nur noch dein Bild drauf kleben und dann kannst du in dem guten Stück diese Welt verlassen.“ Diese Bemerkung löste eine rege Diskussion aus, die erst nach Tagen abklingte. Gänzlich war sie aus unseren Köpfen nicht verschwunden.

Bei einer folgenden Busausfahrt kamen wir auch an einem Friedhof vorbei. Hier standen Gefäße auf kleinen Türmen, die wie unser Bowle-Gefäß aussahen. Ich äußerte nochmals die Meinung, bei unserem Weinkrug könnte es sich um eine Urne handeln, aber Kalle ließ sich einfach nicht überzeugen. Nun musste der Werft-Bauleiter ran und das Bowle-Gefäß begutachten. Er bestätigte, dass es sich um ein Urnengefäß handelt. Nun hatten wir den Salat, da haben wir doch aus einer Urne Bowle getrunken. Sie wurde nicht gleich aus dem Verkehr gezogen, sondern unschlüssig noch aufgehoben. Auf der Heimreise von Vietnam nach Rostock übergaben wir das Gefäß, angefüllt mit unseren Erinnerungen an eine schmackhafte Bowle, dann schließlich nach Art einer Seebestattung feierlich dem Meer. Amen.



174 Meter über dem Meer

Eigentlich war das östliche Mittelmeer das Fahrtgebiet des MS EICHWALDE, auf dem ich als II. Nautischer Offizier gemustert war. So staunten wir nicht schlecht, als kurz vor Löschende Beirut, Ende August 1987, vom Chiefrnate die neue Reise bekannt gegeben wurde: mit Stahl über den Großen Teich nach Kanada und hoch in die Großen Seen! Unsere anfängliche Ungläubigkeit wich erst sehr langsam der Euphorie. Nach der Reise abzusteigen oder in Urlaub zu gehen, das war kein Thema mehr.

Heimreisend sollten für dieses Unternehmen im jugoslawischen Hafen Bar „voll Schiff“ Stahl-coils geladen werden. Ein Teil war für Rotterdam bestimmt. In Rostock sollte dann wieder komplettiert werden. Als Löschhäfen sah man Hamilton am Ontariosee, Windsor am Eriesee und Toronto wiederum am Ontariosee vor. Die Rückladung würde aus Salzheringen in Fässern bestehen, die in zwei vorerst noch unbekannten Häfen übernommen werden sollten. Angeblich war es damals schon günstiger, bereits gefangene Heringe zu kaufen, als dafür die Fangrechte zu erwerben.

Nach einer Verholung ins Fischkombinat Rostock zur Übernahme von Stauholz erklang am 27. September 1987 zur Mittagszeit ausnahmsweise einmal dort das Kommando „Klar vorn und achtern“. Unsere „Kanadareise“ begann via NOK, Englischen Kanal, Nordatlantik, Sankt-Lorenz-Golf und Sankt-Lorenz-Strom in den Ontariosee nach Hamilton, unserem ersten Löschhafen. Wegen der Großwetterlage wählten wir die Route durch den Englischen Kanal und am dritten Tag der Reise lag gegen Mittag Dover querab. Einen Tag später wollten wir Bishop Rock, die westlichste Klippe der Scilly-Inseln erreichen, um auf die große blaue Straße einschwenken zu können. Die sechstägige Überfahrt über den Atlantik verlief bei einer meist mäßigen Dünung relativ ruhig, obwohl wir aufgrund der See zeitweise nur mit zehn Knoten dahindümpelten.

Am 7. Oktober 1987 passierten wir frühmorgens Cape Race im Süden von Neufundland. Wir versammelten uns nach dem Frühstück zu einem Meeting anlässlich des Republikgeburtstages und ließen nach der Coffeetime den Tag mit einem Grillabend ausklingen. Nach Tagen bekamen wir kurz darauf wieder einmal eine gute Fernsicht, sodass wir das erste Mal die Küste von Kanada sehen konnten. Die machte einen recht kargen Eindruck, zumal der Indian Summer so gut wie vorüber war und die Bäume schon meist kahl dastanden. Jenen Abend wollte ich eigentlich mit einem Kinobesuch ausklingen lassen, aber der Film war wie so oft nicht zum Aushalten. Dass man derartige Machwerke überhaupt erwachsenen Menschen zumuten durfte?

Am nächsten Vormittag kam der erste Lotse. Viele sollten ihm in den kommenden drei Wochen folgen. Insgesamt wurden wir während dieser Reise von 42 kanadischen oder amerikanischen Lotsenberatern. Gegen 7 Uhr des nächsten Tages ankerten wir zur Einklarierung und Inspektion für die Großen Seen vor Montreal.

Diese eingehende Inspektion vor dem Befahren der Großen Seen stellte mehrere „Mängel“ an Bord fest, sodass wir zu deren Beseitigung erst einmal an der Pier festmachen mussten. Dort kam ein



„Werftkommando“ an Bord und begann mit dem Abbrennen der Springklüsen vorn und achtern, dem Aufschweißen der neuen Klüsen und neuer Umlenkrollen, dem Anschweißen der Halterungen und dem Anbringen der „Landing Booms“ Achterkante Back beidseitig, der Lieferung von Reservedrähten für die Moorings und Tauwerk für die „Heaving Lines“ sowie eines zweiten UKW-Gerätes und dem Einbau einer Kontrollanlage zur zusätzlichen Anzeige des Istwertes der Steigung des Verstellpropellers.

Den ganzen Nachmittag wurde gebrannt, geschweißt, ein- und umgebaut. Als i-Tüpfelchen wurde darüber hinaus unsere Fleischlast versiegelt, so dass wir ab sofort sämtliche Fleisch- und Wurstwaren über den Schiffshändler beziehen mussten.

In Gedanken fragten wir uns natürlich, ob diese Regeln und Vorschriften bei der Reederei nicht bekannt waren oder einfach in Kauf genommen wurden. Ein Gewinn war bei dieser Reise wohl nur mit dem „spitzen Bleistift“ zu errechnen.

Diese ganze Aktion war gegen Abend abgeschlossen. Am nächsten Morgen verließen wir Montreal, um unsere Reise auf dem Sankt-Lorenz-Strom in Richtung Ontariosee fortzusetzen. Bereits eine Stunde nach dem Ablegen schwammen wir in der ersten von insgesamt sieben Schleusen. Die Schleusen haben eine Hubhöhe von 4,5 bis 13 Metern und liegen nur etwa ein bis drei Stunden Fahrzeit voneinander entfernt. Damit wir Nautiker wenigstens auf ein paar zusammenhängende Stunden Ruhezeit kommen konnten, wurde vom Kapitän die eigentlich vorgeschriebene Doppelwache ausgesetzt und normale Seewache gegangen.

Die Schleusen-Ouvertüre zu unserem Höhenflug besaß lediglich 4,5 Meter Hub. Gegen 10 Uhr waren wir bei der Nummer 2 mit bereits gut 9 Metern Hub. Kurz darauf erreichten wir Nummer 3 und 4 – Doppelschleusen mit jeweils 12,5 Metern Hub. Das Brückendeck lag nun ungefähr auf Höhe der Schleusenmauer. Das Schleusen erfolgte in der natürlichen Strömung des Flusses und wir brauchten für diese 12 Meter nur wenige Minuten. Gegen Abend kamen dann Nummer 5 und 6 auf der amerikanischen Seite des Flusslaufes mit jeweils 13,7 Metern in Sicht.

Der letzte Teil des Sankt-Lorenz-Stromes wird Thousand Islands Channel genannt. Dieser macht seinem Namen alle Ehre, denn er besteht wirklich aus 1824 kleinen und großen Inseln. Die Durchfahrt ist durch die vielen Kursänderungen sehr interessant und abwechslungsreich. Leider fiel unsere Passage in die Nacht und somit hatten wir keine Chance, die sehr reizvolle Inselwelt mit ihren vielen Häuschen auf den Rocks zu fotografieren.

Am nächsten Morgen befanden wir uns bereits auf 75 Metern über dem Meeresspiegel im Ontariosee, mit seinen rund 18.500 km² der kleinste der Großen Seen.

Abends waren wir in Hamilton fest und wer frei hatte, ging an Land. Für den nächsten Tag hatte die Seemannsmission für die Crew zwei Exkursionen zu den Niagara Falls organisiert. Vormittags gegen 9 Uhr fuhr der erste Teil der Besatzung und nachmittags 15 Uhr der Rest. Die Fälle sind wahrhaftig ein gewaltiges Naturschauspiel. Allein das Tosen der herabstürzenden Wassermassen (pro Sekunde stürzen rund 58 000 Kubikmeter 55 Meter hinab) ist ohrenbetäubend und schon aus der Ferne zu hören. Wir hatten gut zwei Stunden Zeit, um uns die Fälle und deren Umgebung anzuschauen. Die Kameras bekamen viel zu tun. Wir waren total begeistert. Dieser Ausflug war für uns alle ein einmaliges Erlebnis und das Brausen dröhnte noch lange in unseren Ohren.

Das Löschen war gegen Abend beendet und am 14. Oktober vormittags liefen wir aus Hamilton aus. Mittags waren wir vor dem Eingang zum Wellandkanal. Er überwindet mit seinen acht Schleusen einen Höhenunterschied von etwa 100 Metern zwischen dem Ontario- und dem Eriesee. Am beeindruckendsten sind die Schleusen Nummer 4, 5 und 6. Sie liegen treppenartig hintereinander und sind die einzigen doppelten Schleusen des Kanals mit zwei nebeneinander liegenden Kammern. Es war überaus beeindruckend, beim Einfahren in die Nummer 4 sechzehn Meter darüber die nächste zu sehen und erst recht dann

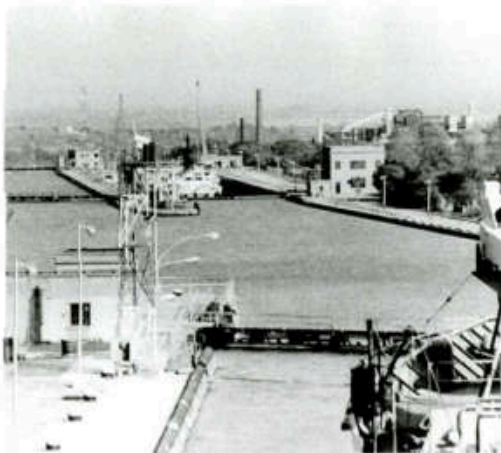
von Nummer 6 hinunter auf Nummer 4 zu schauen, als dort ebenfalls ein Schiff einlief. Durch die Höhe unserer Aufbauten betrug der Unterschied 55 Meter. Das Schleusen an sich erfolgt mittels kommunizierender Röhren, durch die innerhalb von zwölf bis fünfzehn Minuten etwa 90 Millionen Liter Wasser in die Kammer fließen, nachdem die Tore geschlossen und die Einlaufdüsen geöffnet sind. Es werden keine Pumpen benötigt, da das natürliche Gefälle ausreicht.

Am späten Abend hatten wir dann mit Schleuse Nummer 8 den Wellandkanal hinter uns und unser Dampfer befand sich im Eriesee 174 Meter über dem Meeresspiegel.

„Die SCHWALBE fliegt über den Eriesee, Gischt schäumt um den Bug wie Flocken von Schnee, von Detroit fliegt sie nach Buffalo ...“ Diese Zeilen aus dem Gedicht von Theodor Fontane fielen mir unwillkürlich ein als ich nachts allein auf der Brücke stand – und der Lotse in sich gesunken abruhte. Windsor erreichten wir am Nachmittag des nächsten Tages und nachdem vor uns noch ein „Laker“ in das Hafenbecken einlief, war der Liegeplatz klar und es konnte sofort mit dem Löschen begonnen werden.

Windsor liegt am Detroit River, der Verbindung von Erie- und Huronsee, direkt gegenüber von Detroit auf der amerikanischen Seite. Dort konnte man die stillgelegten Stahlwerke sehen. Und wir brachten Stahl mit unserer „Nussschale“ über den Atlantik hierher! Na ja, uns war es nur recht. Windsor selbst ließ sich hinter einem Wald lediglich errahnen. Bisher gab es für einen Landgang nicht das notwendige Handgeld. So langsam reichte es, unsere Firma wusste seit einer Woche, dass sie die Agentur anweisen musste, uns Dollar auszuzahlen.

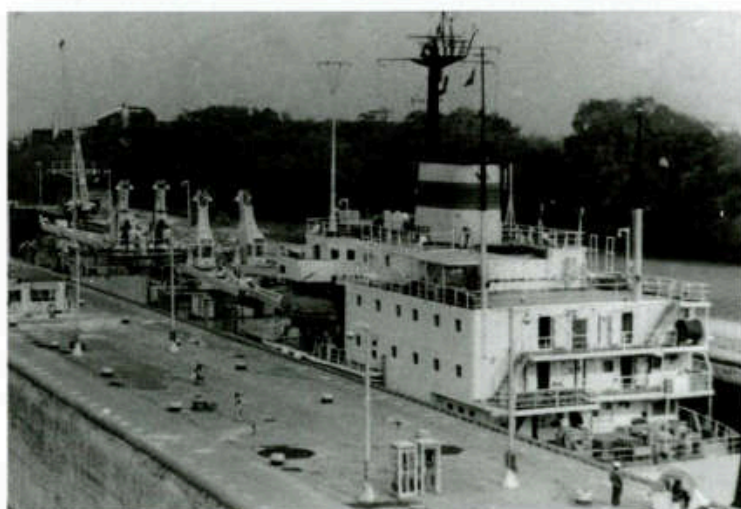
Am folgenden Tag war nachmittags das Löschen beendet. Wir liefen umgehend aus. Nun ging es wieder zurück via Eriesee und runter durch den Wellandkanal in den Ontariosee nach Toronto. Da es während der Hinreise technische Probleme beim Fotografieren gegeben hatte, wurde der Funker in der oberen Kammer der Dreier-Treppenschleuse noch einmal zur Dokumentation unserer Schleusung an Land gesetzt. In Toronto waren wir tags darauf, am 21. Tag der Reise, abends fest. Die Crew ging anschließend gleich noch an Land, um den CN-Tower (Canadian National Tower) zu „besteigen“. Uns war er bisher besser als „Highpoint“ aus einem Krimi



des Bordkinos bekannt. Er ist mit einer Höhe von 553 Metern eines der höchsten Bauwerke der Welt und man hat von den Aussichtsplattformen einen phantastischen Ausblick über Toronto und den Ontariosee. Einmalig! Enttäuscht waren wir nur über die Nichterwähnung unseres Berliner Fernsehturmes bei der Auflistung der höchsten Gebäude der Welt in der Eingangshalle des CN-Towers.

Nach Löschen in Toronto ging es am 19. Oktober weiter via Ontariosee, durch den Thousand Islands Channel, den wir bedauerlicherweise wieder nachts passierten, und den Sankt-Lorenz-Strom zum ersten Ladehafen Bayside, der nicht einmal auf der Seekarte verzeichnet war. Als wir auf dem Wege dorthin wieder Montreal erreichten, waren wir durch insgesamt dreißig Schleusen 174 Meter rauf- und wieder runter geklettert.

Die Reise war bereits zu einem echten Höhepunkt in meinem Seefahrerleben geworden, doch als ich während der Überfahrt nach Bayside von meiner Frau erfuhr, dass sie nun endlich nach dem dritten Versuch die Antragsunterlagen für einen Reisepass erhalten hatte,



war ich trotz der Freude darüber etwas enttäuscht, denn diese Kanada-Reise wäre eine einmalige Mitreise für sie gewesen.

Der „Hafen“ von Bayside bestand lediglich aus einer 90 Meter langen Fingerpier im St. Croix River, einem Grenzfluss zu den USA. Außer der Zufahrtsstraße und einem Bürocontainer war rundherum nur kanadische Wildnis. Da die Heringsfässer per Truck angeliefert wurden und diese nur sehr sporadisch erschienen, lagen wir dort vier Tage zum Laden. Inzwischen wurde es tagsüber mit plus 3 Grad schon empfindlich kalt. Bester Anlass, um mal wieder einen zur Brust zu nehmen, denn endlich war wieder einmal „Schiffsgeburtstag“. Gemeinsam mit dem Funker fertigte ich eine Wandzeitung über unsere Kanadareise an. Die sollte zuerst an Bord und dann in Wismar im Reedereigebäude von den Superlativen dieser Reise künden:

- Erstes DSR-Schiff auf den Großen Seen
- Erstes DSR-Schiff, welches 174,3 Meter über NN gefahren ist
- Erste DSR-Schiffsbesatzung bei den Niagara-Fällen
- Erste DSR-Schiffsbesatzung auf dem zurzeit höchsten Bauwerk der Welt.

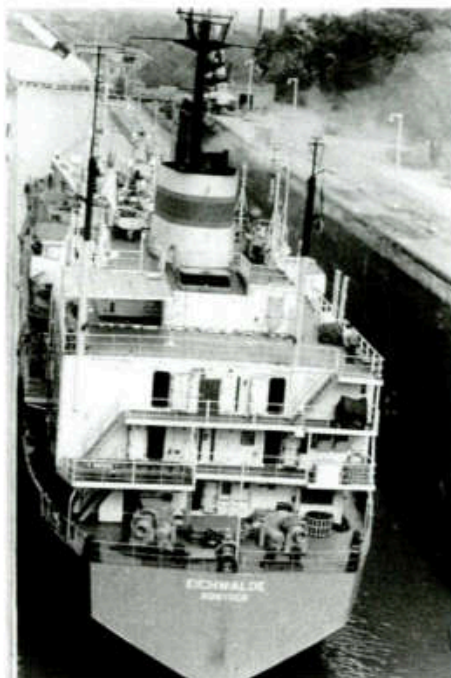
An einem der Nachmittage unternahm ich mit zwei Kollegen eine Bootsfahrt mit unserem Dingi den Fluss rauf, immer schön am nördlichen kanadischen Ufer entlang. Wir landeten natürlich auch an und standen mitten in einem Urwald. So wie die Bäume umfielen, blieben sie liegen und vermoderten. An den moosüberwucherten Ästen hingen Flechten mit langen Bärten. Das sah man als Seemann nicht alle Tage und ich selbst würde wohl auch nie wieder nach Kanada kommen.

Für echte Aufregung hatte noch am Vormittag der Landgang einiger Kollegen des Maschinenpersonals gesorgt, als sie in blaugrauen Wattejacken kurz einmal zur Erkundung in den nahe liegenden Wald marschierten. Uns war natürlich nicht bekannt, dass gerade an diesem Tage die Jagdsaison auf Hirsche eröffnet worden war. Als der kanadische Vorarbeiter das merkte, kam er ganz hektisch angelaufen und verlangte, dass wir unsere Leute schnellstens zurückholen müssten, denn die hiesigen „Waidmänner“ trügen orange Warnwesten und schossen auf alles, was sich bewegt und nicht orangefarben aussehe.

Am 33. Tag der Reise lagen wir um 8 Uhr vor Shelburne (Nova Scotia), wo unsere Ladung durch rund 12.000 weitere Heringsfässer komplettiert wurde. Mit drei Gangs arbeiteten die Stauer anfänglich wie die „Geisteskranken“, ließen sich aber dann doch mehr Zeit. Zwei Tage später um 15 Uhr hieß es: Ladeende. Nach umfassenden Maßnahmen zur Ladungssicherung liefen wir einen Tag später, am 1. November, vormittags in Richtung Heimat mit ETA Rostock am 13. November 1987 aus. Mit dem Wetter hatten wir trotz der Jahreszeit mit periodischen Schneeschauern und frischen Winden relatives Glück und die Schiffsbewegungen hielten sich in erträglichen Grenzen, zumal wir recht „weich“ waren.

Am 13. November machte die EICHWALDE zum Löschen der Heringsfässer in Rostock-Marienehe fest.

Diese Kanadareise ging in die „Annalen“ der EICHWALDE ein. Es hieß danach an Bord immer: „... war das vor oder nach der Kanadareise?“



Die Zöllner ihrer Majestät

Wer kennt sie nicht, die Geschichten, in denen die weiß-golden verkleideten black gangs Afrikas nur im Austausch gegen Unmengen an Whiskey & Cigarettes bereit sind, den Fehlbestand bei den Plastik-Eierlöffeln im Pantryschrank zu übersehen. Oder die, in denen der Rostocker Zöllner unter Ablehnung des „Bestechungskaffees“ triumphierend die im Farbfass entdeckte Heino-Kassette dem schreckensweißen Kapitän präsentiert, währenddessen dieser auf der Backskiste des Besprechungsraumes bei der Einklarierung über Unmengen von verstecktem schwarzen und elfenbeinernen afrikanischen Schnitzwerk sitzt. Oder jene, in denen englische Zollschulen hundertköpfige Ausflüge auf DSR-Schiffe organisieren und deren Kapitäne dann vorausschauend schon mal Erklärungen für den Reisebericht formulieren.

Aber diese Geschichte hier, in der die Zöllner ihrer Majestät viele ablösende Besatzungen von DSR-Schiffen vorm Hungertod an Bord bewahrten und Impulse für die Weiterentwicklung des sozialistischen Inventurwesens setzten, kennt wohl bisher nur die Besatzung eines POSEIDON, der in der Mitte der 80er Jahre von Afrika kommend Liverpool anlief. Sie ist geeignet, die Aktivitäten des Inselzolls in einem anderen Licht zu sehen.

Vor allem aber zeigt sie, was passieren konnte, wenn „Frau an Bord“ mal ausfiel, durch Krankheit zum Beispiel.

Also, die Reise war entweder zu kurz oder es gab in Maputo keine Garnelen zu tauschen. Jedenfalls war noch ausreichend Schnaps in den Lasten. Oder auch, die Reise war zu lang. So lang, dass der Chiefmate die Warnungen im Reiseauftrag vergessen hatte. Wie auch immer – homeward ho – port of call: Liverpool!

Der Funkoffizier hatte wiederholt an die Klarierungslisten erinnert. Nun fehlte ihm noch der Bestand der Transitleist. Zwei Tage vor Liverpool hatte sich die I. Stewardess mit Wodka und Faustan den Backenzahn schmerzfrei „geschossen“ und hütete nun das Bett. Also beschloss der Chiefmate den Chefkoch mit der Inventur zu beauftragen. Diesen Koch begleitete der Ruf, man dürfe jederzeit mit ihm aber nie nach ihm auf einem Schiff fahren, dessen Besatzung er mit den schmackhaftesten Dingen beglückte, die Seemann sich nur wünschen kann. Die Mäuse flüchteten jedes Mal am Ende der Reise verhungert und weiße Fahnen schwenkend aus den Lasten. Dabei beulten die Knochen ihrer Skelette die papierdünn ausgemergelten Felle spitz und eines stand für sie fest: Auf diesem Dampfer nie wieder!

Da aber die Verpflegungskonten an die Schiffe und nicht an Personen gebunden waren, musste nun die jeweils ablösende Besatzung das Konto wieder ins Plus hungern. Da knurrten nicht nur die Mägen der Ablöser bis hoch in die Inspektionen. Also hatte diese endlich auch schriftlich gefordert, der Erste Offizier möge auf dieser Reise unseren Kochkünstler auch an die Kunst des Rechnens, besser noch des Kalkulierens, heranführen. Der Auftrag war aber beinahe 70 Tage her und fast schon vergessen.

Für unseren POSEIDON ging die Fahrt ihrem Ende entgegen. Das Verpflegungskonto war tiefrot im Minus. Die Inventur jedoch würde noch ausreichend Proviant finden, meinte der Chefkoch. Rechnen war eben nicht seine Stärke.

Doch erst einmal stand der Zollbesuch kurz bevor. Die Chefstewardess schlief sich noch immer tief und schmerzfrei ins Leben zurück. Die II. Stewardess fuhr ihre erste Reise, der Koch musste ran. Mit hochrotem Gesicht bestätigte der Meister über dunkle und helle Soßen, knusprige Braten, erlesene Feiertagsmenüs, verwegenste Grillfeten – von allem ganz reichlich – seinem Chiefmate, dass er die Aufgabe verstanden hätte. Der Schweiß im Kochnacken und das Zittern seiner Hände hätten im I. Offizier Erinnerungen wecken und Zweifel nähren müssen.

Nur, der Dampfer war ja nicht wegen der Schnapsflaschen unterwegs, sondern sollte Kupfer löschen. Diese Aufgabe schien dem I. Offizier die mannhaftere, und so widmete er sich ganz den Löschvorbereitungen.

Am frühen Abend war der POSEIDON an der Pier fest. Der Zoll hatte keine Eile und schickte so gegen Mitternacht zwei seiner besten Leute. Ein im Dienst Ergrauter, der schon Admiral Nelson den unklarierten Branntwein unterm Hintern weggezogen haben musste, wurde von einem jugendlichen, im Dienste unverbrauchten Helden begleitet, dem die Lust auf Schmugglerjagd im Gesicht geschrieben stand.

Schnell waren die Formalitäten erledigt. Die Zöllner wünschten einen guten Aufenthalt und verabschiedeten sich vom Alten mit dem Satz: „Nur noch mal ein Blick in die Last, Captain!“ Es verging etwas Zeit, im Besprechungsraum hatte die Schiffsführung gerade damit begonnen, die Klarierungsschnäpse mit Bier zu verdünnen, da erwähnte die II. Stewardess beim Nachfüllen des Besprechungskühlschranks, es sähe recht eigenartig aus, da unten vor der Transitlast. Und sie hätte das Gefühl, da würde wohl ein Offizier gebraucht, der Chiefmate oder so. Der jedoch befand sich im Kupfer. Also machte sich der Alte selbst auf den Weg durch die Aufbauten hinab zum Hauptdeck.

Der letzte Niedergang war noch nicht genommen, da hörte er bereits um die Ecke herum ein Wimmern, ein Murmeln und ein Schnaufen. Dazwischen erklangen dumpfe Stöße, Keuchen und Schluchzen. Auf alles gefasst, nahm der Kapitän nun die letzte Kurve und bog auf den Gang Richtung Ladebüro und Transitlast ein. Das Bild, welches sich ihm bot, ließ ihn erstaunt innehalten.

Alle Stationen menschlichen Schicksals, Verzweiflung, Trost und Zuversicht, schienen in einer einzigen Szene vereint. In sich zusammen gesunken, auf einer umgestürzten Bierkiste hockend, saß schluchzend der Chefkoch, den Kopf in den Händen vergraben, am Eingang zur Last. Verständnisvoller als je ein Vater es mit seinem Sohn sein konnte, strich ihm der betagte Warenstromwächter ihrer Majestät übers Haar, immer wieder und mit aller Sanftheit, die ein Nebelinselmensch aufbringen kann. Während sein mitleidender Blick dem Master entgegen eilte, hörte dieser ein optimistisches „Ho hey! – hey ho!“ aus der Last. Gleich darauf sprang der jugendliche Zollheld mit Kartons voller Wein und Schnaps behände auf den Gang und ließ den dort begonnenen Turm aus feinsten Transit- und Basarwaren zügig zur Deckenverkleidung hin wachsen.

Schnell bekam der Kapitän nun einen Eindruck davon, wie voll eine Transitlast sein kann, die laut Klarierungsliste eigentlich beinahe leer sein sollte. Daraufhin begann er vorsorglich zu schwitzen und dem Koch böse Blicke entgegen zu schicken. Der Zollveteran ahnte die Herausforderung, die nun vor ihm lag und handelte verantwortungsvoll.

„No problem, captain, believe me, no problem!“

Zwei weitere plastikverpackte WBS-colli aus der Last und zum Turm stellend, unterstützte ihn sein Junior-Kollege mit festem Blick und leicht geschmautem aber glaubhaftem Lächeln:

„No, no – really no problem, captain!“

Das aber konnte sich der Kapitän nun wirklich nicht vorstellen und befragte das jammernde Gestammel seines Chefkochs um Rat.

„Ich hab´ mich verzählt“, ließ dieser hören, vergaß dabei aber nicht, herzerreißend zu weinen. Als der Turm seine volle Höhe erreicht hatte, musste der Senior-Zöllner sein tröstendes Werk beenden. Ganze Aufmerksamkeit war nun vonnöten. Denn jetzt wanderte der Turm unter seinem Zähl- und Prüfblick zurück in die Last. Wiederum begleitete der mit der tragenden Rolle beauftragte jugendliche Schmugglerjäger ihrer Majestät jeden seiner Gänge mit einem sich und alle Anwesenden aufmunternden „Hey ho! – ho hey!“

Als er das wohl an die zwanzig Mal gerufen hatte, zerknäulte der Zoll-Senior zufrieden das alte Klarierungspapier und strich dem neuen mit der Hand übers Blatt und ein letztes mal

auch dem Koch in verständnisvoller Zuneigung übers Haar. So viel ehrliche Verzweiflung hatte er wohl seit „seinem Admiral“ – „Nelson, you know?“ nicht erlebt.

„No problem, captain, indeed!“

Sodann bekräftigte er mit „Right, that’s all!“ dem Alten, dass der Inhalt der Last mit dem per Formular klarierten übereinstimmte, so wie vom Kapitän vor einer Stunde behauptet. Britanniens Zöllner hatten keinen Durst mehr und der herbeigeeilte Funkoffizier stempelte gleich vor Ort.

Als „her majesty’s customs“ das Schiff verließ, malte der Mond schaurige Schatten von den in Tradition ergrauten Kranen der Liverpools Docks auf die Pier. Da hatte auch der Chefkoch den Weg von der Bierkiste in seine Kammer gefunden. Die Schatten auf seinem Gemüt ließen die der Liverpooler Krane wie gleißendes Licht erscheinen. Tief im Bett vergraben, suchte er Schutz vor der bösen Welt. Im Besprechungsraum startete die Schiffsführung unseres POSEIDON ihren zweiten Anlauf auf die Ruhe, diesmal gleich mit WBS.

Zurück aus dem Kupfer und konfrontiert mit der sehr emotional gehaltenen Schilderung des eben Erlebten durch den Kapitän, erinnerte sich der Erste Offizier des Reiseauftrages.

Noch schlief ich schön und warm in der Koje des III. Nautischen Offiziers. Doch am Morgen erwartete mich eine eisige Überraschung: „Dritter, du weichst dem Koch heute nicht von der Seite. Ihr macht zusammen noch einmal Inventur, alle Lasten, auch die Gefrierlast, alles einzeln raus und rein, lass den nicht aus den Augen – Pause ist danach!“

Wie bereits oben erwähnt, der Chefkoch hatte mal wieder gut gekocht und gut verbraucht. Ich bin also nicht beim Zählen erfroren und kann somit über dieses Ereignis mit lächelndem Rückblick berichten. In Wismar stieg die neue Besatzung auf, freute sich noch auf die schöne Afrikareise, die vor ihr stand und war nun wohl die letzte Crew, die bei vollen Lasten würde hungern müssen.



Mein verflixtes siebentes Jahr auf MT BÖHLEN

Sieben Jahres meines Lebens, abgesehen von einigen Monaten Urlaub, habe ich auf diesem Schiff gelebt, ja, man kann sagen, mit dem Schiff gelebt, denn alle Arbeiten hatten nur den einen Zweck, dieses Riesenstück Eisen lebensfähig zu halten.

Als Neuer war es schwer, erst einmal alles zu verstehen. Man wurde in den Keller, dort wo er am schmutzigsten ist, in die Bilge, gejagt, um erst mal alle Leitungen, die Lebensadern des Schiffes, kennen zu lernen und aufzuzeichnen. Das nannte man Systemzeichnen und das Ergebnis wurde dann vom allmächtigen Chief beurteilt und auch in der Praxis überprüft. Der Sinn der Übung bestand darin, dass jeder in jeder Situation wusste, welchen Griff er machen, welches Ventil er auf- oder zudrehen musste, um den störungsfreien Lauf der Maschinenanlage oder der anderen Systeme zu gewährleisten. Im Wachbetrieb wurden alle Anlagen ständig kontrolliert, um sich etwa anbahnende Defekte schon vor ihrem Eintreten zu erkennen und zu verhindern.

Mit den Jahren hat man

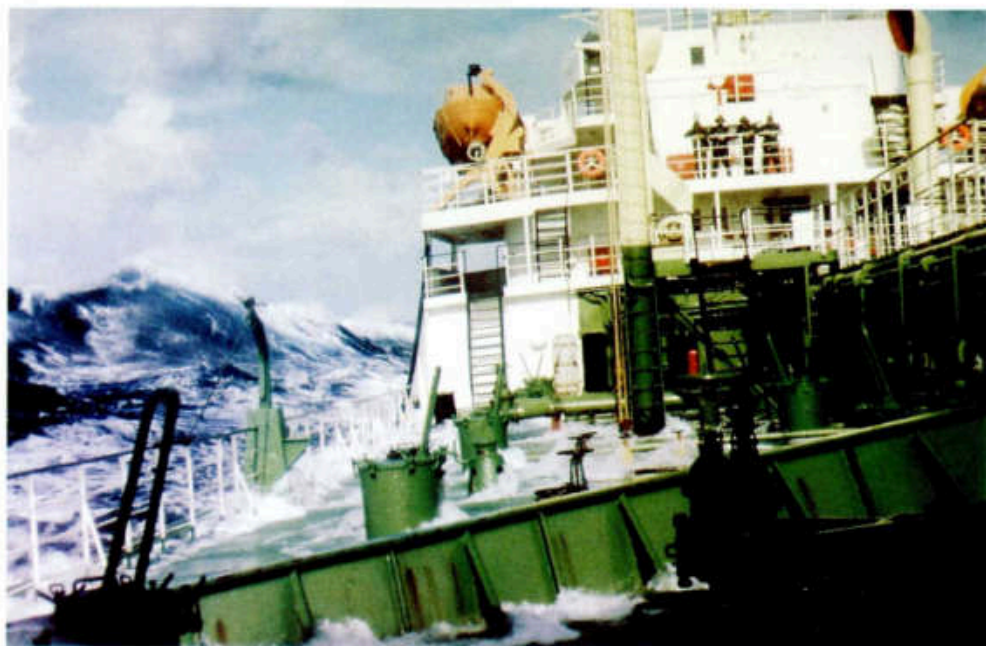
schon gespürt oder gehört, wenn etwas nicht so war, wie es sein musste. Das ließ sich aus keinem Buch lernen. So etwas konnte man nur durch langes Zusammenleben erfahren und versuchen, es wie die Vorgänger an andere weiterzugeben.

Unser Zusammenhalt setzte sich auch in der Freizeit fort. Immer saß man mit Kollegen irgendwo zusammen, etwa bei einem Film, den der E-Mix donnerstags oder sonntags vorführte, beim Fernsehen, beim Kartenspiel oder in irgendeiner Kammer beim Wachbier. Dort wurde über alle möglichen Themen erzählt, auch über familiäre Dinge. Und so wusste man auch hier über seine Freunde Bescheid und hat oft mit einem guten Rat weitergeholfen.

Feiertage und Geburtstage wurden immer gemeinsam gefeiert und es gab sogar kleine Geschenke, um die Trennung von daheim etwas zu erleichtern. Das Schiff und die Besatzung waren eine große Familie, beide waren untrennbar miteinander verbunden und aufeinander angewiesen.



Der Autor in der Mitte



Während meiner Seefahrtszeit bin ich auf einigen anderen Schiffen gefahren, aber dieses Verhältnis der Besatzung zum Schiff und unter deren Mitgliedern war überall zu finden. Das machte die Freude an der gemeinsamen Arbeit aus, ein Gefühl von Vertrauen, das ich in Betrieben an Land nicht wieder gefunden habe.

Mit dem Tanker BÖHLEN war ich zweimal in der Werft, jedes Mal an dessen Grundsanierung beteiligt, einer richtigen Reha-Kur, wie beim Menschen.

Nach der letzten Werftzeit machten wir eine Reise nach Bajo Grande in Venezuela. Dann sollte sich eigentlich für mich ein Wunsch erfüllen. Lange vorher hatte ich einen Mitreiseantrag für meine Ehefrau gestellt. Sie sollte auf der nächsten Reise mit an Bord sein.

Doch die damaligen Behörden, die für die Überprüfung der politischen Einstellung zuständig waren, schienen etwas dagegen zu haben und so wurden mein Antrag trotz meiner fachlichen Kenntnisse und meiner jahrelangen Rückkehr in dieses Land nicht genehmigt und die Hoffnungen meiner Frau auf das Erlebnis einer Seereise zerstört. Dass wir ausgerechnet diesen Leuten einmal dankbar sein müssen, noch zu leben, kann ich immer noch nicht fassen.

Zur „Ersatzbefriedigung“ sollte ich Urlaub bekommen. Ich stieg in Rostock ab und fuhr nach Hause. Der kommende Törn würde wieder nach Venezuela führen. Bis zur erwarteten Rückkehr des Schiffes ging ich in den Urlaub, vom schrecklichen Ende dieser Reise nichts ahnend.

Die Zeit daheim war natürlich auch schön, aber zum Ende hin drängten sich die Gedanken an die See und das Schiff mehr und mehr in den Vordergrund. Die Tage bis zum Eintreffen des Telegramms zwecks Dienstantritts wurden bereits gezählt.

Am Morgen des 15. Oktober 1976 wurde ich sehr früh von meiner Frau, die auf Arbeit musste, mit dem für mich unfassbaren Satz geweckt: „Die BÖHLEN ist gesunken. Es wurde in den Nachrichten gesagt.“

Dieser Satz traf mich wie ein Blitz. Ich konnte keinen klaren Gedanken fassen und glaubte, sie hätte sich verhört. Den Tränen nah wartete ich auf die nächsten Meldungen, die dann dieses unglaubliche Unglück bestätigten.

Allein der Gedanke daran war völlig absurd. Das konnte doch nicht sein! Das Schiff, gerade generalüberholt, mit einer erfahrenen Besatzung, fachlich total auf der Höhe. Wir hatten schon die schlimmsten Stürme abgeritten und manche Gefahren gemeistert. Es konnte einfach nicht sein!

Jeden Tag kamen neue Horrormeldungen. Die Traurigkeit ergriff immer mehr von uns Besitz. Es waren schlaflose Nächte, die wir grübelnd verbrachten. Was konnte dieses Unglück ermöglicht haben und wo sind die Freunde und jahrelangen Weggefährten geblieben? Was müssen ihre Angehörigen erleiden? Ich war unfähig, an andere Dinge zu denken, stellte immer nur Vermutungen über die Ursache an, wie das passieren konnte. Die Aufklärung in den Zeitungen war leider sehr dürftig. Es war zu spüren, dass etwas im Dunkel bleiben sollte.

Dieses Gefühl verstärkte sich noch, als ich in Rostock zur Trauerfeier eintraf und ich auf Fragen an die wenigen Überlebenden, wie es dazu kommen konnte und warum so lange nichts zur Rettung getan wurde, nur nichtssagende Antworten erhielt. Das erweckte bei mir den Anschein, dass sie zum Schweigen verpflichtet worden waren.

Dass einige Leute der Schiffsführung das in sie gesetzte Vertrauen durch menschliche Schwächen und berufliche Unfähigkeit gebrochen haben und damit das Leben der Besatzung aufs Spiel setzten, Frauen ihre Männer und Kindern ihre Väter nahmen, eine Umweltkatastrophe verursachten – das wurde in all den seither vergangenen Jahren immer deutlicher.

26 Menschen, darunter zwei mitreisende Ehefrauen, deren Visa rechtzeitig kamen, mussten ihr Leben lassen. Ich werde ihr Andenken immer in mir bewahren. Der Seemann, der meine Urlaubsvertretung übernommen hatte, hat das Unglück überlebt.

Das Visum für die Mitreise meiner Frau kam vierzehn Tage später. Aber nun war sie geschockt von den Ereignissen und ich gab nach zehn Jahren die Seefahrt auf und bin an Land geblieben.

Die Sehnsucht nach der See und der Seefahrt ist geblieben, obwohl ich weiß, dass heute vieles nicht mehr so ist, wie ich es erlebt habe. Umso schöner sind die Erinnerungen an eine unvergessliche Zeit und das Andenken an Freunde und Gefährten dieser Jahre.



Von den Klippen, Seemann zu werden und zu bleiben

Der Traum, die große weite Welt zu erleben, wie in vielen Büchern beschrieben, endete für die meisten Väter und Großväter meines Geburtsjahrganges auf den Schlachtfeldern in fernen Ländern. Die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges trieben viele Menschen in die Ferne. Auch mein Vater hatte damals die Absicht, nach Südamerika zu gehen. Er befand sich schon auf einem Schiff, als er die Nachricht vom Tod seines Vaters erhielt. Der Traum von der Ferne war zerschlagen, er widmete sich der Fürsorge um seine Mutter. Die Hinterlassenschaften des verlorenen Zweiten Weltkrieges waren noch niederschmetternder. Er kam ernüchtert aus der Gefangenschaft und völlig mittellos nach Hause zurück und hatte wiederum für eine nun etwas größere Familie zu sorgen. Der Traum, die Ferne zu erkunden, war endgültig ausgeträumt. Die Welt war sehr klein geworden.

Eines Tages hieß es in meiner Schule: „Wir sammeln Schrott und andere Altstoffe, um mitzuhelfen, ein Schiff zu finanzieren.“ Mit vollem Elan gingen alle Schüler daran und tatsächlich soll es gelungen sein, so viel zusammenzutragen, dass daraus ein Frachtschiff gebaut werden konnte. THÄLMANN-PIONIER sollte es heißen. Die DDR wollte tatsächlich eine Handelsflotte aufbauen, um die Waren heranzuholen, die mithelfen sollten, die schwere Zeit etwas zu erleichtern und Erzeugnisse in Länder zu bringen, die mit uns Handel treiben wollten. Der Traum, mit einem Schiff in andere Länder zu reisen und sie erleben zu können, bekam für mich eine reale Grundlage. Doch was es bedeutete, auf See zu gehen, davon hatten wir keinerlei Vorstellung.

Als ich vor der Wahl stand, einen Beruf zu ergreifen, kam eigentlich nur der Beruf eines Seemanns in Betracht. Ich hatte in einem Buch gelesen, dass man irgendwo eine Steuermannsschule besuchen müsse – und das wollte ich. Bewerbungen wurden geschrieben und mich erreichten Absagen, auch durch die neu gegründete Seereederei in Rostock, die gleichwohl dringend Besatzungen suchte. Für die Lehrlinge fehlten Unterkünfte und auch sonst stand es noch nicht zum Besten. Man schlug mir vor, erst einmal einen Beruf an Land zu erlernen, um mich dann erneut zu bewerben. Dafür war es jedoch zu spät, denn Lehrstellen gab es auch nicht genügend. Ich besuchte deshalb die Mittelschule, welche die Voraussetzung zum Besuch einer Ingenieurschule schuf. Danach erhielt ich eine Lehrstelle im Görlitzer Maschinenbau, wo auch Schiffsdieselmotoren hergestellt wurden. Der stellvertretende Direktor der Lehrwerkstatt diente einst als technischer Offizier auf einem Kriegsschiff und ich musste ihm versprechen, eine technische Laufbahn einzuschlagen. So wurde die Steuermannsschule erst einmal aufgeschoben. Zunächst konnte ich mir auch nicht vorstellen, was eine Steuermannsschule sein könnte. Im Verlauf der Ausbildung landete ich dann im Dieselmotorenbau. In einer Halle wurde an der Wiederaufarbeitung des Turbinensatzes der JURY DOLGORUKIJ gearbeitet. Diese Aufgabe war in aller Munde und immer wieder versuchten wir, dort einen Blick zu erhaschen. Hinter vorgehaltener Hand wurde berichtet, dass dieses Schiff die einstige HAMBURG gewesen sei.

Während der Lehrzeit wurde an uns der Wunsch herangetragen, in die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) einzutreten. Damit hatte ich kein Problem, denn ich hatte schon mit Beendigung der achten Klasse mit Reitsport begonnen und wechselte nun zum Seesport. In unserem Betrieb existierte eine gute Mannschaft mit guten Ausbildern. Ich lernte durch die vielen Wettkämpfe auch Rostock kennen. 1959 ergab es sich, dass wir die Werften in Rostock und Warnemünde besuchen konnten. Hier lagen die JURY DOLGORUKIJ ex HAMBURG und die ADMIRAL NACHIMOV ex BERLIN neben den neuen Schiffen BERLIN und FREUNDSCHAFT für die Deutsche Seereederei. Diese Schiffe hatten es mir angetan,

darauf wollte ich eines Tages fahren. Während der Lehrzeit wurde wiederum für ein Schiff gesammelt, denn man wollte ein zweites Passagierschiff bauen und benötigte viel Geld und Material. Diesmal waren Wertmarken herausgegeben worden, die man kaufen konnte. Hatte man sie aufgeklebt, so sah man darauf den geplanten Neubau an Palmenstränden entlang fahren. Dieses Schiff sah zwar gut aus, doch mich reizte der Typ IV mehr und so malte ich mir über mein Bett die neue BERLIN.

Als ich ausgelernt hatte, bewarb ich mich erneut bei der Deutschen Seereederei und erhielt den freundlichen Hinweis, erst einmal zur Armee zu gehen. Davon hielt ich nicht viel und da ich mich auch bei der Fischerei beworben hatte und dort diese Forderung nicht bestand, ging ich dorthin. Im gleichen Jahr wurde in Berlin die Mauer gebaut und die Welt wurde wieder etwas kleiner für uns.

In den Zeiten davor machte uns allen das Misstrauen zu schaffen, das niemanden verschonte. Jeder, der sich von seinem Heimatort etwas weiter weg bewegen wollte, wurde schon als angehender Republikflüchtling betrachtet. Auf dem Weg nach Rostock wurde ich von der Transportpolizei vor Berlin aus dem Zug geholt, konnte aber nach einem Telefonat die Reise fortsetzen. So landete ich vor dem Fischkombinat und reihte mich in die lange Schlange der Einstellungswilligen ein. Ich wurde nun endlich eingestellt und erhielt eine Einweisung in das „Haus der Hochseefischer“ am Holbeinplatz. Nach einigen Tagen erhielten wir Neuen unsere Seefahrtsbücher, mussten sie aber nach kurzer Zeit wieder abgeben und in der Reserve arbeiten, wo Campingliegen und Antennen in der Konsumgüterproduktion hergestellt wurden. Zwischendurch besuchten wir die Schiffe, die von den Fanggründen zurückkamen, lernten Trawler, Logger und die neuen Verarbeiter kennen. Die Fischer sprachen von den Bedingungen auf den Fangplätzen, der Menge des Fisches, der in die Netze gegangen war, und was man dabei verdient hatte, denn beim Einlaufen wurde das Geld noch an Bord ausgezahlt.

Dann war es endlich so weit, wir durften die neuen Seefahrtsbücher in Empfang nehmen. Sie sahen genau so aus wie die abgegebenen, doch diesmal fehlte die Internationale Seemannsordnung, die einst auf den letzten Seiten zu lesen gewesen war. Wir waren von der internationalen Gemeinschaft der Seeleute ausgeschlossen worden.

Mit einem Logger ging ich schließlich auf Fahrt in die Nordsee. Das war schon gewöhnungsbedürftig und nicht leicht. In jener Zeit sollen angeblich Kapitäne der Fischerei gefordert haben, in der Republik die Wehrpflicht einzuführen. Im Ergebnis dessen sollte im Vorgriff darauf von jedem Schiff ein Besatzungsmitglied zu den Grenztruppen delegiert werden. Da ich als Letzter gekommen war, stand die Wahl dieses Delegierten fest. Ich eilte auf die Rostocker Lange Straße, fragte dort in der Verwaltung der DSR nach und erfuhr, dass man dringend Leute braucht, doch von einem anderen seefahrenden Betrieb niemanden einstellen dürfe. Ich sollte ein halbes Jahr an Land arbeiten und dann eingestellt werden. Ein Seefahrtsbuch besaß ich ja bereits. Ich kündigte im Fischkombinat und fuhr nach Hause. Dort gab es aber keine Arbeit und so eilte ich jeden Morgen von Betrieb zu Betrieb, doch niemand benötigte Schlosser. So konnte ich erstmalig erfahren, wie einem zumute ist, der keine Arbeit hat und gern arbeiten möchte, ja, auch musste. Ich war froh, als mein sauer verdientes Geld zur Neige ging, dass mich ein mir bekannter Schmied einstellte. Das Gehalt war knapp, doch das störte mich nicht, wusste ich doch, dass ich in einem halben Jahr wieder in Rostock sein würde. Das von dort erhaltene Schreiben besagte, dass ich Anfang April 1962 auf das MS SCHWERIN aufsteigen soll. Im Januar war die Wehrpflicht beschlossen worden und so hielt man es auf dem neu geschaffenen Wehrkreiskommando für vorteilhaft, mich noch vor diesem Termin einzuziehen. Ich bekam in einem Schreiben aus Rostock mitgeteilt, dass man davon Kenntnis erhalten hat und dass ich mich ein halbes Jahr vor Beendigung meiner Armeezeit wieder melden soll. Die Welt, die ich kennen lernen wollte, lag weit, weit weg.

1963 stand diese Welt am Rande eines neuen Krieges, als in Kuba russische Atomraketen stationiert wurden. Ich erhielt die Aufgabe, darüber eine Wandzeitung zu erstellen und bekam dadurch die Gelegenheit, mich mit unserem Bruderland näher zu beschäftigen. Kuba begann mich zu reizen. Wie ernst die Lage wirklich war, erfuhren wir eigentlich erst viel, viel später.

Seit 1961 verlegte der Transpress-Verlag eine neue Buchreihe, das „Jahrbuch der Schifffahrt“. Ich kaufte die Bücher und las mit Begeisterung Berichte über den Beruf des Seemanns in der DSR-Flotte und bei der Fischerei und erfuhr dabei viel über ferne Länder.

Natürlich bewarb ich mich rechtzeitig vor dem Ende des Wehrdienstes und erhielt auch schnell Antwort. Die Unterlagen waren ebenso schnell zusammengestellt, die Beurteilungen günstig – nur die Aufforderung, nach Rostock zu kommen, ließ auf sich warten. Ich wurde wieder in meinem Ausbildungsbetrieb eingestellt und wartete mit einem anderen Kollegen auf das Schreiben aus Rostock, stand Gewehr bei Fuß. So lernte ich sehr bald, dass es Mitmenschen geben musste, die darauf Einfluss nehmen konnten, ob man vom Binnenland auf See gehen darf oder nicht.

Im Seesport nahm ich wieder meinen Platz ein und besuchte in Greifswald die Seesportschule. Mit der „Seemannische C“ kehrte ich zurück. Ich hatte hier Gefallen an der nautischen Laufbahn gefunden und hätte auch in die Stammbesatzung des Segelschulschiffes WILHELM PIECK aufgenommen werden können, doch ich wollte weiter hinaus und hielt mich auch weiterhin auf Abruf. Schließlich teilte mir die DSR mit, dass man aus der Vielzahl der Bewerbungen geeignetere Leute eingestellt hat. Ich solle mich wieder bewerben, wenn in den Tageszeitungen dazu aufgefordert würde. Im Abstand von zwei Wochen tauchten diese Bewerbungsaufforderungen in den Tageszeitungen auf. Im gleichen Rhythmus bewarb ich mich und bekam Absagen mit immer dem gleichen Wortlaut. Bewerbungen bei der Deutschen Seereederei wurden zu meinem Hobby.

Während der Wettkämpfe zu den deutschen Meisterschaften im Seesport erlebten wir das Wachsen des Überseehafens, der Werften und auch der Stadt Rostock. Eines Tages ruderten wir an die in Warnemünde liegende VÖLKERFREUNDSCHAFT und erlebten dort, wie dieses Schiff mit geladenen Gästen die neue IWAN FRANKO auf ihrer Erprobungsfahrt begleitete. Aus der Warnowwerft waren inzwischen die Typschiffe X und XD an die Reederei abgeliefert worden und auch auf der Neptunwerft waren sehr ansprechende und schöne Schiffe für die DSR entstanden. Ob es einmal möglich werden würde, auf solch ein Schiff aufsteigen zu können? Es blieb fraglich – und wenn ich ehrlich bin, lag mir auch gar nicht mehr so viel daran. In einem kleinen Kreis bemerkte ich einmal, dass es für mich das Schlimmste wäre, wenn ich eingestellt würde und auf einen „Musikdampfer“ müsse. Es gab ja nur noch einen, denn die FRITZ HECKERT hatte man schon aus der Fahrt genommen.

Aus unserer Seesportmannschaft gingen bald zwei Leute zur Reederei und zwei folgten dem Ruf zur Fischerei. Ich blieb zurück. In der Zwischenzeit hatte ich geheiratet und bekam zwei Töchter. Bewerbungen wurden weiterhin Richtung Rostock verschickt. Eines Tages kamen wieder einmal Unterlagen an. Hoffnung oder erneute Enttäuschung?

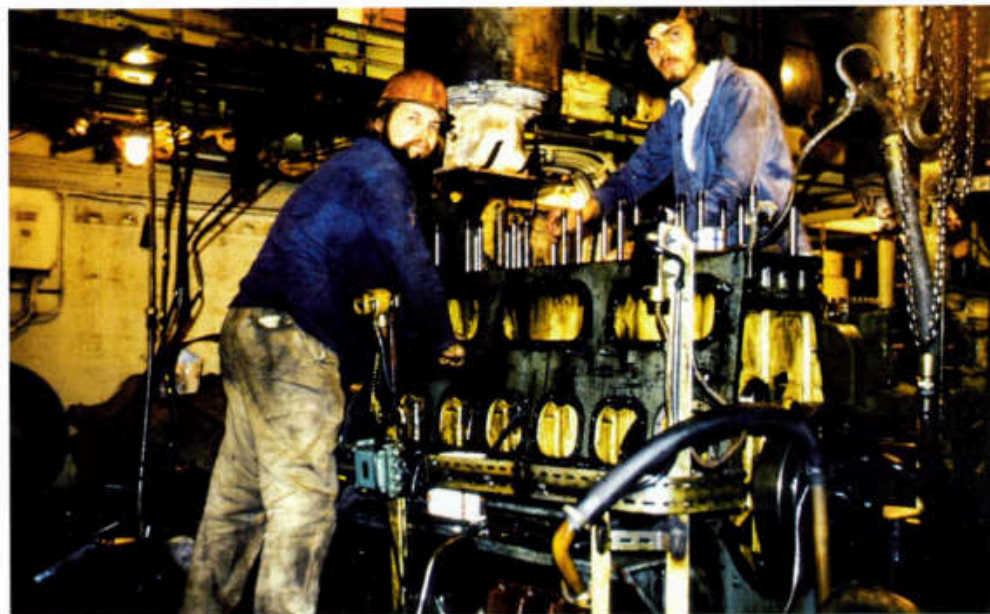
Es dauerte nicht lange, da erhielt ich die Aufforderung, zu einem Einstellungsgespräch nach Dresden zu kommen. Hier erklärte man mir, wie wichtig es ist, junge Besatzungen für die neuen Schiffe zu bekommen. Natürlich gab es auch in der Folgezeit wieder Verzögerungen, doch dann stand ich tatsächlich mit meinem Koffer in Rostock. Auf der FRITZ HECKERT erhielten wir unsere Ausbildung und wurden dann auf Schiffe der einzelnen Flottenbereiche verteilt. Zu dritt standen wir in der Baracke des Flottenbereiches Asien-Amerika und erhielten unsere Heuerscheine. Da klingelte das Telefon. Wir wurden auf den Gang geschickt und dann kam die Mitteilung, dass sich gerade etwas geändert hat. Die Heuerscheine blieben erst einmal hier, denn wir würden auf der in Warnemünde liegenden VÖLKERFREUNDSCHAFT



MS VÖLKERFREUNDSCHAFT im Geiranger Fjord

gebraucht. Nach dieser einen Reise, die ohne uns angeblich nicht stattfinden könnte, dürften wir uns die Heuerscheine wieder holen und nach Rijeka fliegen, um dort auf das MS ERNST SCHNELLER aufzusteigen.

Wie groß war unser Erstaunen, als uns der Chief der V1 in einem kurz darauf stattfindenden Gespräch erklärte, dass das, was wir ihm erzählten, nicht stimmen könne. Die gleiche Frau habe an Bord angerufen und erklärt, dass alle, die sie ab sofort an Bord schicke, drei Jahre bleiben müssten, bevor sie auf ein anderes Schiff umsteigen dürften. Ein Schelm, der Arges dabei denkt! Ich war auf einem „Musikdampfer“ gelandet und glaubte mir sicher zu sein, dass da jemand heftig nachgeholfen hatte.



Ulrich Heimann und Dieter Nickel an der Hilfsmaschine, Wertzeit 1974

Anfangs habe ich mich darüber geärgert, doch bald erkannte ich, dass ich hier Aufnahme in einem wunderbaren Kollegenkreis fand. Das mir zugeteilte Betätigungsfeld bereitere mir Spaß. Ich wurde Reparaturschlosser in der Hilfsmaschine und betreute mit einem Mitarbeiter auch die Rettungsbootsmotoren. Ich war einer der wenigen, die an Land längere Zeit in der Produktion hatten Erfahrungen sammeln können. Ich hatte im Dieselmotorenbau gelernt und etwa acht Jahre in der Turbinenreparatur gearbeitet und war selbständiges Arbeiten gewohnt. Nur, da meine Berufsbezeichnung „Maschinenschlosser“ und nicht „Motorenschlosser“ lautete, war ich für eine Tätigkeit im Hauptmaschinenraum nicht tauglich, was mich nun doch überraschte. Schnell fand ich mich in die Arbeiten im mir zugewiesenen Bereich hinein.

Als meine Maschinenwärterzeit herum war und ich mich bemühte, Assistent zu werden, musste ich erkennen, dass einer der Offiziere es als unmöglich ansah, mich in diese Position umzumustern. Erst nach einiger Zeit klappte es, doch um auf Seefahrtsschule gehen zu können, benötigte ich zwei Jahre Fahrenszeit als Assistent. Als auch diese Zeit vorüber gegangen war, war die Seefahrtsschule in Warnemünde zur Hochschule ernannt worden und mir fehlte das Abitur. Nun war für mich guter Rat teuer. Es gab zwar im Flottenbereich Lehrgänge, um ein niederes Patent erwerben zu können, doch das sagte mir nicht zu und die Reederei hatte auf den betreffenden Schiffen genügend Kollegen, die dort schon viele Jahre fuhren. So blieb mir nur noch die Möglichkeit, mich zum Storekeeper zu qualifizieren. Es gab die Möglichkeit, einen E-Schweißerlehrgang zu besuchen, der die Grundvoraussetzung dafür bildete.

Fahrten zu den Häfen Gdynia, Riga, Tallinn und Leningrad gehörten zu den Standardreisen der VÖLKERFREUNDSCHAFT. Überall gab es Neues zu sehen und sehr schnell mussten wir feststellen, dass die Realität in diesen Häfen anders aussah als man es uns zu Hause glauben machen wollte. Was vor allem in den russischen Häfen auffiel, war, dass die meisten Menschen trotz vieler Einschränkungen sich sehr herzlich zeigten. Im November erlebte ich die erste Fahrt nach Kuba, wo erst einmal Havanna angelaufen wurde. Ich war begeistert. Die Menschen waren zwar noch ärmer dran als ich mir bisher vorstellen konnte, doch die



Trauung von vier schwedischen Paaren in der Karibik, Stena Reise

Lebenslust begeisterte nicht nur mich. Es wurde nicht nur den Passagieren viel geboten. Durch den Interclub organisierte man herrliche Fahrten in die Umgebung. So lernten wir neben Havanna und den Stränden in El Megano und Santa Maria auch Soroa, Varadero, die Schweinebucht und deren Geschichte kennen. Den wunderbaren Abschluss jedes Aufenthaltes bildete der Besuch eines Rodeos und der berühmten Tropicashow.

Meiner ersten Reise in den nördlichen Teil der Karibik folgte die „Schweden-Reise“, die unter der Regie von STENA LINE Göteborg ebenfalls in die Karibik führte. Nun kamen wir nach einem Zwischenstopp in Las Palmas auch nach Barbados, Trinidad, La Guaira, Curacao, Grenada, Antigua. Auch wenn uns der Landgang in Port of Spain verwehrt wurde, blieb diese Reise einzigartig schön. Es folgte die erste Wertzeit in Göteborg. Es gab viel zu tun. Ich gehörte durch mein Aufgabengebiet Hilfsmaschine zu dem Kreis, der jede Wertzeit in Göteborg mitmachen durfte. Wir lernten dort nicht nur die Stadt und die Lebensbedingungen in Schweden kennen, sondern erfuhren auch bald, dass eine hohe Qualifikation nicht unbedingt die Garantie für einen sicheren Job bedeutete.



DELPHI und (re.) VÖLKERFREUNDSCHAFT, St. John's (Antigua)

Fahrten ins Mittelmeer und das Schwarze Meer folgten. Zu einem besonderen Erlebnis wurde im Herbst 1972 eine Kubareise, die als „Sportlerreise“ deklariert war. Junge Leistungssportler bekamen anschließend immer wieder den Film dieser Reise gezeigt, um ihre Motivation für höhere Leistungen zu stärken. Sportlerreisen gehörten nun auch, genau wie Partei- und Gewerkschaftssonderreisen, zum jährlichen Routenplan.

Ostseehäfen, Häfen im Mittelmeer und im Schwarzen Meer besuchten wir regelmäßig. Kuba und die Häfen der Kleinen Antillen gehörten ebenfalls zum Standard. Das Leben war herrlich, vor allem, wenn man die eigene Frau mitnehmen konnte, was auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT für jeweils dreizehn Damen möglich war. Außerdem galt für dieses Schiff eine Sondervereinbarung, dass neben den Reedereireisen, die nach drei Jahren Fahrzeit und einem daheim gelassenen Kind eine Mitreise möglich machten, auch Ehepartner oder ein Kind zu einem Drittel des niedrigsten B-Deck-Preises zusätzlich auch an Ostseereisen teilnehmen konnten. Dies bedeutete schon ein gewaltiges Plus bei den zu jener Zeit gezahlten Löhnen.

Die Schwarzmeerhäfen waren für uns interessant, nur für die Stewardessen und die Stewards bedeutete die Route eine enorme Belastung, wurden doch am Tag der Abreise in Varna auch gleich die neuen Passagiere an Bord genommen. 1974 wurde das Verpflegungsbudget aufgestockt und zum gleichen Zeitpunkt konnten die „Bruderländer“ unser Schiff nicht mehr mit Lebensmitteln versorgen. Um die Wäsche nicht an Bord waschen zu müssen, konnte der Oberzahlmeister in Varna eine Wäscherei ausfindig machen, die während einer Rundreise die Wäsche reinigen und bügeln sollte. Leider waren die Duftvorstellungen der Bulgaren ähnlich wie die der Menschen in russischen Landen. Der „Gestank“ traf jedenfalls nicht auf den Beifall unserer Passagiere und so mussten sich die beiden für die Wäsche zuständigen Damen nun doch selbst daran machen. So wurde die Luke Eins zum Trockenraum umfunktioniert. Dieser Zustand konnte kein Dauerzustand werden und da das Schiff aus Rostock versorgt werden musste, konnte zwar die gebrauchte Wäsche mit nach Hause genommen werden, doch für die neue Belieferung musste neuer Transportraum zur Verfügung gestellt werden.

Eine Episode ist mir in besonderer Erinnerung geblieben. Einer unserer Zimmerleute hatte die Genehmigung erhalten, seine Frau ins Schwarze Meer mitzunehmen. Die Freude wurde etwas getrübt, als ihm mitgeteilt wurde, dass sie erst in Constanta zusteigen und dann die Heimreise mitmachen dürfe, auf der keine Häfen angelaufen wurden. Offensichtlich traute man selbst den Gewerkschaftsfunktionären, die sich während dieser Reise an Bord befanden, nicht so recht über den Weg.

Doch nun weilte die Ehefrau an Bord und in Sotschi sollte bei der letzten Rundfahrt im „Kaukasischen Dorf“, einer sehr schönen Anlage, ein Bordfest stattfinden. Das Wetter spielte nicht ganz mit. Es war schon recht kühl geworden. Das Büfett fand deshalb im Hauptgebäude statt. Unser Zimmermann war wegen der Anwesenheit seiner Frau in einer euphorischen Stimmung und öffnete gleich nach der kurzen Ansprache des Kapitäns eine Sektflasche. Nichts dagegen, doch der Korken traf eine Leuchtstoffröhre direkt über dem Büfett. Diese zersplitterte, kippte ab und das darin enthaltene weiße Pulver vernichtete die ganze mit viel Mühe aufgestellte Pracht. Die Crew feixte trotz leerer Mägen, doch unser leicht ungehaltener Kapitän war über den vollendeten Blattschuss nicht im geringsten amüsiert.

Eine der Reisen machte einen besonderen Eindruck auf alle. Sie führte entlang der Küste Norwegens, nach Island und zum Schluss auch noch nach Edinburgh in Schottland. An den Fjorden und der ungewohnten Küstengestaltung konnte man sich nicht satt sehen. Viele Besatzungsmitglieder waren aus diesem Grunde auf dem Vorschiff anzutreffen.

Im November folgte wieder eine Kubareise, welche seit 1973 als Folge einer Flucht von Passagiere bei Miami südlich um Kuba führten. Santiago de Cuba, Cienfuegos und Havanna hießen die Anlaufpunkte, die der Besatzung bei den Ausfahrten auch neue Erlebnisse boten. Als ich während der Liegezeit nach dieser Reise die Kollegen in meinem alten Betrieb besuchte, bekam ich von meinem ehemaligen Bereichsleiter ein einmaliges Angebot. Es wäre für mich in all den Jahren erstmals möglich gewesen, an meinen alten Arbeitsplatz zurückzukehren. Das Angebot galt von März bis Juni 1976. Ich konnte es mir überlegen. Über vier Jahre war ich nun an Bord dieses Passagierschiffes. Es war für mich eine sehr schöne Zeit. Der Besuch der Seefahrtsschule kam nicht mehr in Betracht und eine Ummusterung zum Storekeeper konnte auf diesem Schiff nicht erfolgen. Die politischen Zeiten waren mehr als ungewiss, denn von den zuständigen Organen wurde verstärkt versucht, die Beweglichkeit der Besatzungen immer mehr einzuschränken. Die Kriterien für die Mitreise der Ehepartner waren verschärft worden. Für einen Schweißerlehrgang blieb ich zwar angemeldet. Nur, was könnte für mich die Zukunft bringen?

Zu dieser Zeit machte immer wieder das Gerücht die Runde, dass am 3. Januar 1976, zum 100. Geburtstag des ersten Präsidenten der DDR, ein neues Passagierschiff mit dem Namen

WILHELM PIECK in Dienst gestellt werden soll. Die Ressortleiter in der Maschine waren bemüht, sich ihrer Assistenten zu versichern, von denen sie glaubten, sich auf sie verlassen zu können, um sie mit auf den neuen Dampfer zu nehmen. Dass es ein neues Schiff geben würde, hatte mir bei einer Fahrt von meinem Heimatort nach Rostock eine verantwortliche Mitarbeiterin des Reisebüros im Zug erzählt, nur wann, blieb uns unklar. Sicher war nur, dass die betagte VÖLKERFREUNDSCHAFT ausgedient hatte. Die Kosten für die ständigen Instandsetzungen wuchsen der Reederei wahrscheinlich über den Kopf. Während der Wertzeit Anfang 1975 wurde auf der Eriksbergwerft in Göteborg eine sehr schludrige Arbeit geleistet. So überraschte es nicht, dass sich die Reederei nach anderen Werften umsah. Man wurde sich mit Blohm & Voss in Hamburg einig und da man dort rund um die Uhr arbeitete, ließ sich noch eine Reise einschieben, von der nur ganz wenige an Bord vorher etwas wussten.



Reparaturarbeiten an der Außenhaut in Teneriffa

Als jene Reise mit den Zielhäfen Gibraltar, Tanger, Casablanca, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife und Funchal auf Madeira beendet war, wurde auch den Ingenieuren bewusst, dass es kein neues Passagierschiff geben würde – zumindest jetzt noch nicht. Eigentlich sollte es die schwedische KUNGSHOLM sein, doch da hatte während einer Wertzeit in der Götaverken Werft unser Chieff seinen Einwand geltend gemacht, denn damals hatte ihm der Chieff der KUNGSHOLM erzählt, dass er mit seiner Maschinenanlage immer noch große Schwierigkeiten hat. Zehn Jahre später kam ein neues Schiff, die sehr moderne ARKONA – doch niemand hätte geglaubt, dass die ehemalige VÖLKERFREUNDSCHAFT auch mehr als 30 Jahre später noch auf den Weltmeeren Flagge zeigen würde, diesmal unter dem Namen ATHENA.

Nach einer Kubareise lief die VÖLKERFREUNDSCHAFT wieder nach Göteborg aus, hatte bei dieser Reise, die wieder in die Karibik führte, natürlich auch dreizehn mitreisende Ehefrauen an Bord, die sich freuten, diesen Teil der Welt erleben zu dürfen, noch dazu mit dem eigenen Mann. Die Reise war herrlich, doch zurück in Göteborg kam die Eröffnung, dass das Schiff anschließend eine ungeplante Reise bis zu den Kanaren antreten würde und dass die Ehefrauen an Bord bleiben müssten. Eine große Überraschung. Für mich ebenfalls, denn als ich an Bord zurückkam, offerierte mir der Politoffizier, dass man sich nach mir erkundigt



Vor der Kulisse von Funchal, Madeira (Autor und W. Haase)

hatte und ich mich im Chefstewardbüro melden soll. Was könnte das bedeuten? Bald stellte ich fest, dass sich Onkel und Tante aus Hamburg an Bord befanden, um diese Reise mitzumachen. Bisher hatte ich sie erst zweimal gesehen und keinerlei Beziehung zu ihnen gehabt – was nun? Mir war schon jetzt klar, dass ich unter diesen Umständen das Angebot meines Betriebes annehmen musste und dass die Seefahrt für mich beendet war. Auf dieser Reise lernte ich meine Verwandten richtig kennen, unternahm so manche Landpartie mit ihnen und konnte im Café so manche angenehme Stunde mit ihnen verbringen, auch wenn ich mir an jedem Abend auf der Brücke die Genehmigung holen und mich in vorschriftsmäßiger Bekleidung beim Chefsteward vorstellen musste. Auf dieser Reise wurde mir auch mitgeteilt, dass die beantragte Mitreise meiner Ehefrau für dieses Jahr wegen eines meiner Ansicht nach unberechtigt erteilten Verweises nicht genehmigt werden kann, was mir meine Entscheidung, von Bord zu gehen, erleichterte. Mit der Überfahrt von Göteborg nach Rostock war der Augenblick gekommen, mich schweren Herzens von meinem Schiff und den mir lieb gewordenen Kollegen zu verabschieden. Erst jetzt stellte es sich heraus, dass die anschließende Wertzeit in Hamburg durchgeführt werden würde, was bei meinem Chef den Trennungsschmerz etwas in Grenzen hielt. Es war ihm klar, dass man mich mit Verwandten in dieser Stadt nicht nach Hamburg fahren lassen würde.

Dass die Fahrenszeit auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT nicht nur für mich eine schöne Zeit war, zeigen die vielen Treffen der ehemaligen Besatzungsmitglieder. Später konnte ich sagen, dass diese Jahre auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT die schönsten Arbeitsjahre meines Lebens waren, und ich denke, vielen anderen geht es ebenso.

Storekeeper bei der DSR

1976, am Ende meiner Dienstzeit als Motoren-Maat bei der Volksmarine, bewarb ich mich bei der Deutfracht Seerederei Rostock. Nach dem Sicherheitslehrgang in Rerik war erst ein Einsatz als Hafenarbeiter im Überseehafen Rostock geplant. Glücklicherweise blieb mir jedoch ein längerer Aufenthalt im Wohnlager Dierkow erspart, da man für das MS SCHWERIN einen Maschinisten mit Schweißpass suchte. Aufgrund meiner Ausbildung und der Erfahrung im Maschinenbetrieb hatte ich bei der Marine das technische Patent „C1“ erhalten. Mit dem hätte ich als Ingenieur auf kleine oder mittlere Fahrt gehen können. Doch ich wollte hinaus in die Welt und auf Große Fahrt!

So stieg ich 1977 als Maschinenassistent auf, fuhr zwei Einsätze als „Eisbär“ und wurde am 16. Februar 1978 als Storekeeper auf der SCHWERIN gemustert.



In meiner fünfzehnjährigen Fahrenszeit lernte ich mit dem MS SCHWERIN noch eines unserer legendären TYP IV-Schiffe kennen und stellte sie 1979 in Kobe/Japan mit außer Dienst. Über das MS PASEWALK, MS MEYENBURG, MS SONDERSHAUSEN, MS HALLE und die FRIEDRICH ENGELS, welche ich ebenfalls mit außer Dienst stellte, führten mich die Musterungen als Storekeeper oder auch „Eisbär“ bis zum Motorschiff SUHL.

Entgegen den Gepflogenheiten in anderen Flotten war der Storekeeper bei der DSR nicht einfach nur Lagerhalter. Als Allrounder an Bord genoss er das Ansehen aller Besatzungsmitglieder, zumal er nicht nur für „Gas, Wasser und Scheiße“ verantwortlich war. Überall dort, wo Erfindungsreichtum, mehr als nur solides Handwerk und nicht selten auch Autorität und

Kultur gefragt waren, bewährte er sich. Der Storekeeper war Schlosser, Plumber, Blechner, Dreher und Pumpenmann in einem. Ob Drehen, Schweißen, Schleifen, Fräsen, Brennen – ein Storekeeper musste alles können. Zudem war er erfahren an Deck und manchmal auch ein Vermittler zwischen den Bereichen an Bord bei den kleinen Problemen des Alltags.

Als Keeper, Storie oder auch Storeviez bezeichnet, wurde er wohl von jedem Besatzungsmitglied nicht nur einmal während der Reise gebraucht. Liebevoll riefen die Damen an Bord nach ihrem „Keepi“, wenn Schmuckteile im Ausguss gelandet waren oder abgelaufene Absätze und abgebrochene Gürtel-, Taschen- und Kleiderschnallen nach filigraner Reparatur verlangten.

Verantwortlich für die Lagerung und Verwaltung der Verbrauchsmaterialien im technischen Bereich, war er nicht nur der Herr über Werkzeuge und Ersatzteile, sondern behütete auch manche Rarität, die nicht nur auf dem eigenen Schiff gefragt war. So erinnere ich mich an mehrere Zwischenstopps auf See, bei denen wir Drehmeisel oder auch Kugellager an andere DSR-Schiffe übergaben.

Das tägliche Peilen der Treibstoff- und Wassertanks gehörte genauso zu meinem Aufgabengebiet wie das Führen der Bestandskartei und die Bestellung der verbrauchten Teile und Materialien am Reiseende.

War Not am Mann, ging ich auch mit zum Festmachen nach vorn auf die Back oder hoch an den David zum Aussetzen des Rettungsbootes. War der Bootsmann als OSBD, also Offizier im Schiffsbetriebsdienst, gemustert, hatte ich als Vorstand der Mannschaftsmesse dafür zu sorgen, dass die Jungs untereinander und besonders gegenüber den Stewardessen ihre gute Erziehung nicht vergaßen.

Die Kontrolle der Abwasser- und Toilettenanlagen war wohl eher eine der unangenehmeren Aufgaben des Storekeepers an Bord. Standen Reinigungsarbeiten an oder mussten gar Verstopfungen beseitigt werden, blieb die „Berührung mit den Stoffen“, wie es offiziell hieß, unumgänglich, jedoch wurde sie von der Reederei mit Zuschlägen im Pfennigbereich entlohnt. Deren Summe war am Reiseende nicht zu verachten, jedoch kein Äquivalent für die Leiden beim Schlammrutenkampf gegen Feudel, Binden und was sonst noch alles in Rohre passt, jedoch nicht hindurch. Dafür bekam man aber eine „zarte Haut“. Nach solchen Einsätzen erholte ich mich gern bei einer Tätigkeit, die deutlich angenehmer und ruhiger war – dem Waschen der Arbeitswäsche der Maschinisten. Das war mit manch angeregtem Plausch verbunden, traf ich dort doch auch Stewardessen oder mitreisende Ehefrauen beim Waschen, Trocknen und Legen der Dienst-, Freizeit- und Leibwäsche. Liebevoll und entspannt befüllten sie die Maschinen für Weißwäsche mit gar reizenden Fummeln und augenblicklich fuhr mir der Dampf viel zu langsam nach Hause.

Schnell jedoch kam ich wieder auf andere Gedanken: Mit der Ruhe war es vorbei, sobald Rasmus zu heftig über die Relling geschaut hatte, die Brücke beim Einlaufen die Bremse nicht fand, die Winschenfahrer zu temperamentvoll agierten oder auch nur Teile und Anlagen ersetzt oder erneuert werden mussten und somit der Storeviez handwerkliches Geschick beweisen musste. In Vorbereitung der Schweißarbeiten an Deck zog ich dann, gemeinsam mit dem Bootsmann, dem Kabelede und dem E-Mix lange Schlangen von Kabeln über das Schiff.

Auch im Ausland waren wir Storekeeper gern gesehene Leute. Wohl jeder meiner ehemaligen Kollegen hat irgendwo mal geholfen, wenn Fachleute fehlten oder Devisen gespart werden sollten. So gab es kaum einen Hafen mit DDR-Aufbauhelfern, Vertretungen, Monteuren oder Lehrern, bei dessen Anlaufen nicht auch der Wunsch nach einem Storie-Einsatz geäußert wurde. Gern erinnere ich an die Anforderung durch die DDR-Handelsvertretung in Dubai. Dort mussten sämtliche Sicherheitsschlösser gewechselt werden und die Qualität meiner Arbeit bestätigt noch heute das Dankschreiben des Leiters der Einrichtung.

Trade Representation of
the German Democratic Republic
Dubai - U.A.E.

التمثيل التجاري
لجمهورية ألمانيا الديمقراطية
دبي - الإمارات العربية المتحدة

An den
Kapitän Jungnickel
M/S "Friedrich Engels"

2500 Rostock
Ueberseehafen

Dubai, den 21.6.1982

Werter Genosse Kapitän!

Bitte gestatten Sie mir, Ihnen fuer die Unterstuetzung zu danken, die Sie durch die Entsendung des Storekeepers Ralf Krumbiegel anlaesslich des Aufenthaltes in Dubai im Januar d. J. zum Einbau von Sicherheitsschloessern in den Raeumen der Handelsvertretung gewahrten.

Ich moechte hervorheben, dass vom Gen. Krumbiegel mit grossem Fleiss und mit Umsicht gearbeitet wurde.

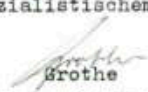
Durch diese schnelle und unbuerokratische Hilfe haben Sie mit dazu beigetragen, dass durch die HV Dubai in verbessertem Masse den Anforderungen von Wachsamkeit und Sicherheit entsprochen werden konnte.

Indem ich Ihnen nochmals danke, verbleibe ich

mit sozialistischem Gruss

Kopie:

DSR - Ltr. Flottenbereich ME

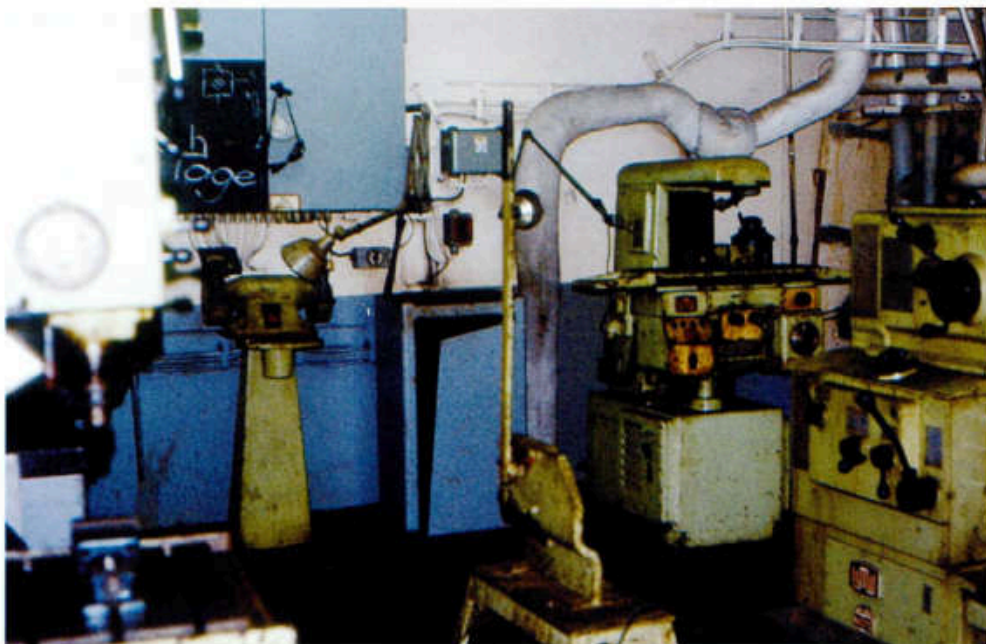

Leiter HV Dubai

P. O. Box : 4568 Phone : 286064 Telex : 48370 HVGDR EM Cable : HAVDEM DUBAI

Die Dachdeckerarbeiten am Haus der DSR-Vertretung in Haiphong gestalteten sich da weit-
aus schwieriger, fehlte es doch an allem in dem noch immer vom Krieg stark gezeichneten
Land. So blieb mir nur übrig, die Löcher kunstvoll zu flicken, was ich zur Zufriedenheit
unseres Handelsvertreters auch tat. Kein Wunder, fehlte es uns DDR-Handwerkern darin nun
wirklich nicht an Übung.

Die See kennt keine Grenzen. Im Zweifel waren wir immer erst Seeleute und danach Bürger der DDR. Wiederholt kam es vor, dass unsere Besatzungen denen anderer deutscher oder ausländischer Reedereien halfen oder diese uns. Wurde die Not an Bord anderer Schiffe oft mit Medikamenten, Trinkwasser, Seekarten oder Proviant behoben, so war auch meist des Storekeepers Handwerk gefragt.

Wir absolvierten mal wieder eine der üblichen 80 bis 100 Tage Reedeliegezeiten vor Basra und warteten auf einen der DSR-Indienfahrer, die extra in den Persischen Golf liefen, um uns mit Ausrüstung und Proviant zu beliefern. Per UKW bat uns der Chief eines kubanischen Frachters, ein Russe, um Hilfe. Die Aluminiumwelle einer Hilfsmaschine sei gebrochen. Ich schweißte die Welle und drehte sie wieder auf Maß. Als unser Chief dem Russen vorher die Reparaturarbeiten erklärte, schüttelte dieser nur ungläubig den Kopf und meinte, Aluminium könne man doch gar nicht schweißen. So, so! Das Ergebnis hat ihn dann überzeugt.



Neben den täglichen Instandhaltungsarbeiten, der Reparatur von Werkzeugen und dem Anfertigen von Hilfsmitteln für Maschine, Deck, Kombüse, Pantry und Brücke konnte ich mit dem Bau von Fondue-Sets, eines Grills, einer Räuchertonne und dem Drechseln von Gardinenstangen für die Bar zum geselligen Leben an Bord beitragen. Nach Feierabend drechselte ich oft Lampengestelle, Räuchermännchen und Steuerräder. Das Kunsthandwerk gipfelte in der Herstellung filigran gefertigter Steinschlosspistolen. Eine besondere Ehre und Herausforderung stellte das Drehen der Eheringe für die „Bordhochzeiten“ dar.

Außerdem fehlte es nicht selten auf den Neubaureisen, den ersten Reisen nach Indienstellung also, an Dingen, die dem Seemann die sehr lange Zeit auf See verkürzten, wie Karten, Brettspielen und ähnlichen Dingen. Das ging soweit, dass ich manchmal sogar meine Unterlegscheiben in den Kammern wieder einsammeln musste, da diese dort zum Brettspiel verwendet wurden und ich nicht arbeiten konnte.

Also fertigte ich aus Schrauben, Nieten, Splinten, Blech, Kunststoff und Holz Spiele und Spielfiguren fürs „Mensch ärgere dich nicht!“, „Scrabble“ oder auch „Master Mind“ an.

Die Herstellung von Würfeln und Bechern war eine besondere Herausforderung und ein-

mal meisterte ich diese erst beim zweiten Anlauf. Im Auftrag des Chief drehte ich Würfel, beschriftete diese aber, warum auch immer, falsch. So waren sie nicht in der üblichen 1-6, 2-5 und 3-4 Kombination bepunktet, sondern der Reihe nach. Nachdem der Chief am Abend des „Spielens mit gezinkten Würfeln“ bezichtigt worden war, bedankte er sich am nächsten Morgen bei mir mit Strafarbeit. Künstler haben es eben zu keiner Zeit leicht!

Waren also die Indienststellungen immer „aufregend schön“, so hatten die Außerdienststellungen jedes Mal viel Trauriges an sich. So wurde das MS SCHWERIN zum Teil direkt „ins Wasser abgerüstet“. Vielleicht hatte sich der Chief der Berufserfahrung eines Drehers im Storekeeper erinnert, als ich zum „Außenbordstellen“ der Lasteninhalte abgestellt wurde. So musste ich dann die Zigaretten stangenweise bis zur Unbrauchbarkeit verdrehen und Bier, Schnaps und Wein gleich im Karton ins Wasser werfen. Nicht nur mir blutete das Herz! Nach der Wende begann die DSR beinahe „im freien Fall“ zu schrumpfen und mit ihr das, was unsere Arbeit und unser Stolz waren. Mit der Außerdienststellung der FRIEDRICH ENGELS 1991 wurde für uns ein Stück berufliche und familiäre Heimat für immer ins Nichts geschickt und der Abschied dann, ein Jahr später, fiel schon nicht mehr so schwer. Möglicherweise geprägt durch die Unsicherheiten der Reedereientwicklung, schmolz der Zusammenhalt an Bord immer mehr. Vor mir lagen nun neue und schöne Herausforderungen. Eine davon sogar neben mir.

Am 14. Januar 1992 musterte ich in Hamburg gemeinsam mit Claudia von der ERFURT ab. Mit ihr ging nicht nur die Chefstewardess von Bord, sondern auch die Mutter von Maria, die wir ein paar Monate vorher bereits „auf Stapel“ gelegt hatten. Sie würde nun bald in die Welt drängen und dort ihre Eltern brauchen – an Land.

Alles in allem war die Fahrzeit bei der DSR eine schöne und unvergessliche Zeit, in der ich mein fachliches Können beweisen durfte, in der ich gute Seemannschaft lernte und eine Kameradschaft erfuhr, die wohl ihresgleichen vergeblich sucht.

Lasst mich die Niederschrift mit dem Zitat eines Buchtitels von Konrad Reich, erschienen im Greifenverlag zu Rudolstadt 1986, beenden, der wohl jedem, der so wie auch ich Seemann mit Leib und Seele war, aus dem Herzen spricht:

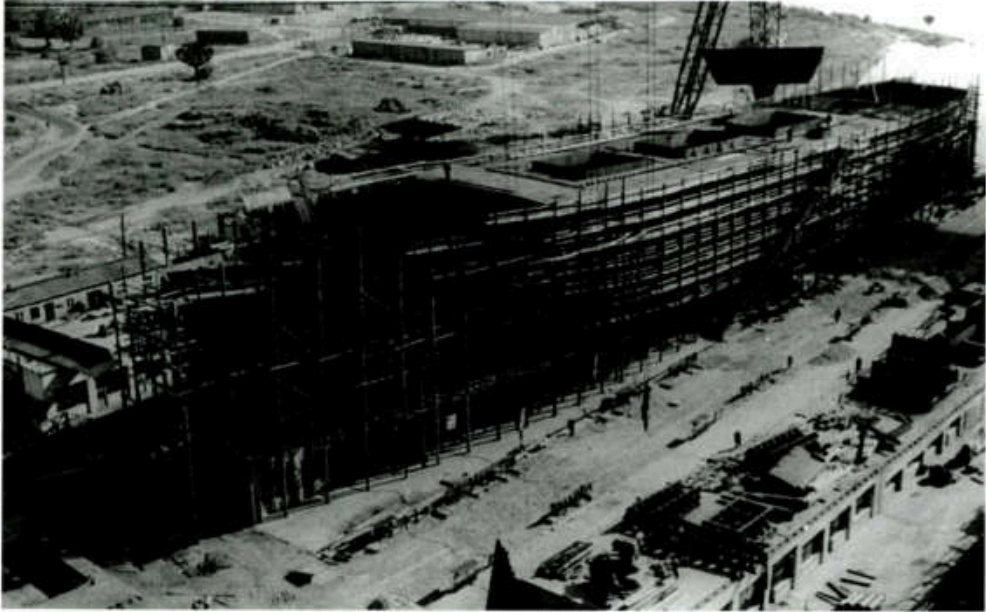
„Du findest auf See, was immer du suchst.“



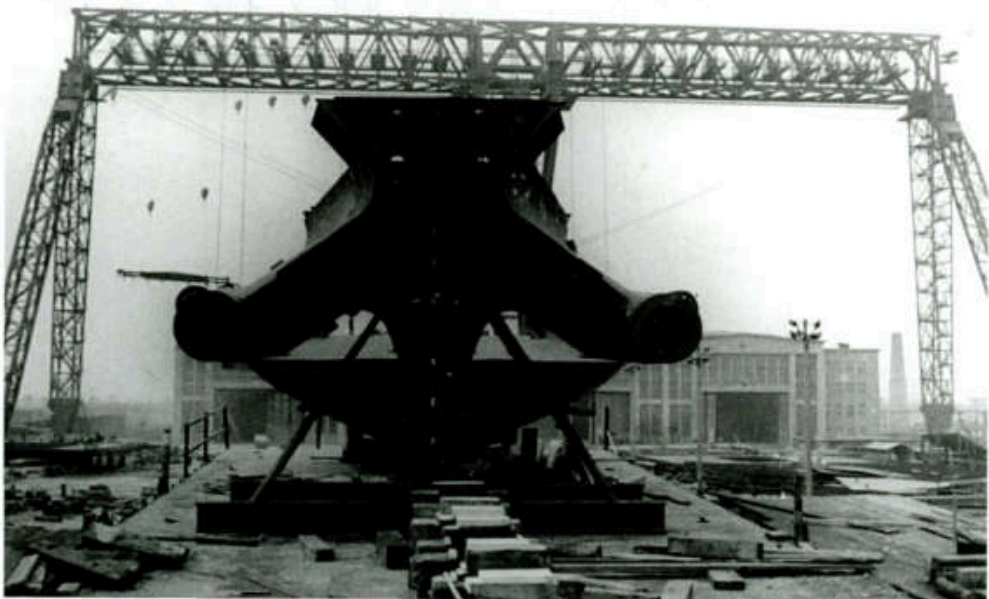
"Tja, schliesslich ist man ja Handwerker!"

50. Jahrestag der Indienstellung des MS KARL-MARX-STADT (1)

Mit dem Erscheinen des Bandes IX der BORDGESCHICHTEN jährt sich fast zeitgleich der 50. Jahrestag der Indienstellung des Typ IV-Schiffes KARL-MARX-STADT. Es entstand als 12. Schiff der DSR dieser auf der Warnowwerft Warnemünde gebauten Serie.



Kiellegung Warnowwerft



Achterschiff in der Montage



Vorbereitung Stapellauf

Baubeginn unter der damaligen Nummer 312 war der 6. März 1959. Die Kiellegung erfolgte am 1. Juni 1959. Ursprünglich sollte der Name ZWICKAU vergeben werden. Am 5. Dezember 1959 war Stapellauf vor großer Kulisse. Die Gattin des damaligen amtierenden Oberbürgermeisters von Karl-Marx-Stadt, Frau Scheller, warf die traditionelle Sektflasche und gab diesem Schiff seinen endgültigen Namen. Die 16-tägige Probefahrt vom 30. April bis 15. Mai 1960 verlief ohne Mängel.





Flaggenübergabe



Mitglieder der ersten Besatzung

Die Flaggenübergabe und Indienststellung des MS KAL-MARX-STADT fand am 28. Mai 1960 statt, wo auch der Patenschaftsvertrag zwischen der Stadt Karl-Marx-Stadt und dem Schiff durch den Oberbürgermeister Fritz Scheller und den ersten Kapitän des Schiffes, Karl-Friedrich Witzke, unterzeichnet wurde.

Im Laufe der Jahre gab es weitere Freundschaftsverträge mit der Stadt sowie regelmäßige Besuche in beide Richtungen. Dank der Patenschaftsbeziehungen fanden unter anderem ein Filmvorführgerät, Bücher der Bordbibliothek, Musikaufzeichnungen, Lichtbildreihen und Filme den Weg auf die KARL-MARX-STADT. Die Besatzung revanchierte sich mit ausführlichen Reise- und Bordberichten und kleineren Mitbringseilen. Die beiden Bordchroniken, die Oberbürgermeister Fritz Scheller dem damaligen Politoffizier Hein anlässlich der Indienststellung des Schiffes übergeben hatte, erfuhren über die gesamte Dienstzeit des Schiffes eine liebevolle Gestaltung durch die Besatzungsmitglieder. Nach der Außerdienststellung übergab man die Bordchroniken der Stadt zum Andenken. Sie hatten bis 1989 ihren Platz in der „Station junger Techniker“ Karl-Marx-Stadt. Seit dieser Zeit sind sie leider nicht mehr auffindbar. Gerade diese Chroniken enthielten sehr viele Informationen zum Leben und Arbeiten auf einem Handelsschiff der DDR.

Mit dem Einsatz dieser 10.000-Tonnen-Motorfrachtschiffe erschlossen sich der DSR größere Fahrtgebiete wie Naher und Ferner Osten. So ging die erste Reise der KARL-MARX-STADT nach Indonesien. Im neuen Überseehafen in Rostock-Petersdorf kamen 10.000 Tonnen Düngemittel (Ammonsulfat), auch „das Gold der DDR“ genannt, für Indonesien an Bord. Löschhafen war Surabaya. Für die Heimreise wurden Ladungen von verschiedenen chinesischen Häfen und Rangoon/Burma für die DDR und andere Staaten übernommen. Diese Reise, mit einer Besatzungsstärke von 72 Mann, verlief vom 17. Juni bis 31. Oktober 1960. Dabei legte das Schiff insgesamt 27.787 Seemeilen zurück. Die zweite führte ebenfalls nach Fernost. Die folgenden Reisen bis September 1963 absolvierte die KARL-MARX-STADT in der Relation Kuba-Mexiko und Südamerika. Die Relationen Fernost, Kuba-Mexiko und Südamerika waren bestimmend im Dienst des Schiffes. Am 7. Oktober 1964 erhielt die KARL-MARX-STADT als erstes Schiff der DSR-Flotte den Orden „Banner der Arbeit“.



Leyland-Busse nach Kuba, 1964



Besonders lange Reisedauern waren in den Jahren 1975 bis etwa 1977 in der Relation Fernost/Vietnam zu verzeichnen. In dieser Phase transportierte das Schiff auch viele Solidaritätsgüter nach Vietnam. Leider waren zu diesem Zeitpunkt die Löschkapazitäten der vietnamesischen Häfen äußerst gering, auch bedingt durch die Vielzahl von Schiffen aus anderen Staaten mit ähnlichen Ladungsgütern. So wurde die 43. Reise der KARL-MARX-STADT mit 288 Tagen zur längsten seit ihrer Indienststellung.





Tiertransport im Roten Meer

Das Schiff absolvierte in den 20 Jahren, von 1960 bis 1980, insgesamt 48 Reisen für die DSR und bediente 111 Häfen in 35 Staaten. Insgesamt waren dabei 466 Hafenanläufe zu verzeichnen. Die längste Reise dauerte 288 Tage (Fernost) und die kürzeste 19 Tage (Leningrad-Szczecin). Die Gesamttonnage aller Reisen betrug 1,2 Millionen Tonnen bei 825.086 zurückgelegten Seemeilen, was 1.528.059 Kilometern oder 38,2 Erdumrundungen entspricht. Die Betriebszeit der Hauptmaschine betrug etwa 61.000 Stunden, was umgerechnet eine Dauerlaufzeit von 6,96 Jahren ergibt. Der damit verbundene Verbrauch an Brennstoff lag bei rund 48.290 Tonnen.

Die letzte Reise des MS KARL-MARX-STADT endete im Juni 1980 in Rostock unter Kapitän Günter Wiese. Die Außerdienststellung am 19. Juli 1980 war mit dem Verkauf als SAUDI INDEPENDENCE an Saudi Shipping & Sea Transport Co. Ltd. Jeddah (SAU) verbunden.



Zur Vorbereitung der Übergabe wird der Schiffsname übermalt

Am 9. März 1983 erlitt das Schiff in Aarhus durch einen Brand in den achteren Aufbauten schwere Beschädigungen. Es gab dabei leider auch drei Tote. Am 22. Dezember 1983 ging das Schiff ab Damman zum Abwracken nach Bombay/Indien.

Mit der Außerdienststellung des letzten Typ IV-Schiffes MS GERA am 28. November 1980 im Überseehafen Rostock, waren die ersten, auf der Warnemünder Werft gebauten Hochseefrachter der DDR-Flottengeschichte. Bau, Einsatz und Bewährung bleiben bis zum heutigen Tag bei Hunderten von ehemaligen Besatzungsmitgliedern in wechselvoller Erinnerung.

Bedanken möchte ich mich beim ehemaligen und langjährigen Kapitän des MS KARL-MARX-STADT, Günter Wiese, für die Unterstützung zu diesem Beitrag.



VEB DEUTFRACHT / SEEREEDEREI
ROSTOCK

VEB Deutfracht/Seereederei Rostock 25 Rostock-Überseehafen

VEB Kombinat Schiffbau
Stammbetrieb
Pressestelle

2500 R o s t o c k
Doberaner Str. 110/111



Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

25 Rostock-Überseehafen, den

TEB-Krü/Schw 21. 7. 1980

Betreff

Verkauf MS "Karl-Marx-Stadt"

Wir bitten um Kenntnisnahme, daß MS "K.-M.-St."
am

19. 07. 1980 um 17.00 Uhr

aus dem Flottenbestand des VEB Deutfracht/See-
reederei Rostock ausschied.


Krüger
NA-Ltr. TE


TEB
Abt.-Ltr. TEB

ODS II-17-4 CxG 2/77

Postschließfach 188

Telefon 36 60

Telex 31 381 dsr dd

Telegramm Seereederei

Code: The new box code

**„War es nicht die schönste Zeit, damals, als wir jung auf See waren?
Jung waren und nichts besaßen, auf der See, die nichts gibt, außer harten Schlägen
und mitunter eine Gelegenheit, sich der eigenen Kraft bewusst zu werden?“**

Joseph Conrad

Auch der Band IX der BORDGESCHICHTEN wurde wieder von Seeleuten für Seeleute geschrieben. Weder Geltungssucht noch Besserwisserei ließ die Autoren zur Feder greifen, sondern der Spaß an der Freude, ihre ehemaligen Bordkameraden und vielleicht auch so manche Landratte an ihrer schönsten Zeit im Leben teilhaben zu lassen. Ihre Beiträge sind mithin die in Lettern gegossene Konversation, wie sie unter Seeleuten üblich war und noch immer ist. Nicht mehr und nicht weniger. Kaum jemand aus der langen Reihe der Autoren hat während seiner Seefahrtszeit darüber nachgedacht, seine Erfahrungen und Meinungen jemals öffentlich zu machen. Bis 1990 bestanden dazu außer im engen Familienkreis auch kaum Möglichkeiten oder Veranlassungen. Erst nachdem das Podium der BORDGESCHICHTEN geschaffen wurde, fanden viele den Mut zum Schreiben.

Uns allen blieb die Erinnerung an die Fahrenszeit als wertvollstes Gut erhalten, durch keine noch so dicken Aktenordner zu ersetzen, und mancher schrieb lediglich aus dieser Erinnerung heraus die packendsten Beiträge. Niemand kann von der Seefahrt träumen, ohne selbst dabei gewesen zu sein. Diesen Schatz möchte die Redaktion gemeinsam mit Euch auch weiterhin heben. Deshalb hat uns die Arbeit an diesem Buch wieder viel Spaß gemacht. Keiner von uns denkt an die zu opfernde Freizeit bei der Redaktionsarbeit, wenn er wieder eintauchen kann in den Bordbetrieb, in die zahlreichen Erlebnisse, welche alle Autoren mühevoll, mit Liebe und Detailtreue aufgeschrieben haben. Dieses fesselnde Vergnügen wünschen wir auch all unseren Lesern. Viele Bilder und Episoden ziehen gemeinsam wieder an uns vorbei und versetzen uns in eine Zeit, in der wir auf hoher See unseren Beruf nachgingen. Manch einer wird vergeblich seinen Beitrag gesucht haben, manch einer wird aber auch verwundert darüber sein, nun endlich, nach vielen Jahren seine Geschichte hier zu finden. Aber Ihr alle konntet in den Beiträgen selbst Erlebtes wieder entdecken, schmunzeln, stauen oder von Glück reden, die eine oder andere Situation nicht selbst erfahren zu haben. Viele, vor allem die männlichen Leser hätten sich gewünscht, auch einmal ein paar Wochen auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT Dienst zu tun und viele werden nach der Lektüre mit Respekt über die Erlebnisse ihrer Kolleginnen sprechen. Die Beiträge unserer befahrenen Frauen gehen weit über die Gesprächsthemen mancher ihrer Geschlechtsgenossinnen hinaus, wo was wann wie viel gekostet hat, wer mit wem durch welche Bars gezogen ist und an welchen Gebrechen Verwandte und Bekannte leiden. Seefahrt bildet. Das belegen die Beiträge weiblicher Autoren. Denn der Schwerpunkt des Buches liegt diesmal auf den Erinnerungen unserer weiblichen Besatzungsmitglieder, die im Wirtschaftsbereich oder in anderen Funktionen an Bord aktiv gewesen sind. Die dazugehörige Bilderserie zeigt eine Vielzahl von Momentaufnahmen unserer Mädels an Bord. Seefahrt bestand nicht nur aus harter, manchmal auch stupider Arbeit. Und so veröffentlichen wir im Buch auch ein Dutzend der besten uns eingesandten Anekdoten. Von mayday bis lucky day, BORDGESCHICHTEN bemüht sich weiterhin, das ganze Spektrum an Seefahrtszeit bei der DSR aufzuzeigen. Wer in diesem Buch seine Story vermisst, dem möchten wir sagen, wartet auf die nächsten Bände und werdet es nicht leid, uns und allen Lesern Eure Erlebnisse mitzuteilen, uns Bilder Eurer Seefahrtszeit zu schicken. An dieser Stelle möchten wir all denen herzlich Danke sagen, die uns bei der Veröffentlichung helfen, – Euch, den vielen Text- und Bildautoren, aber auch den zahlreichen Sponsoren, die uns finanziell bei der Herausgabe des Buches unterstützen.

Genannt werden hier an erster Stelle, die Deutsche Seereederei GmbH und Lothar Ullmann, Geschäftsführer der Firma BOST Immobilien Thalheim (www.bost-immobilien-thalheim.de) für die finanzielle und logistische Unterstützung, Barbara Weyrich und Elfriede Ruzicka für einzigartiges Fotomaterial, den Karikaturisten Lichtblau und Heinz Tabbert für die schönen Illustrationen, dem Shantychor „Luv un Lee“ und Karl Schaarschmidt für die Mitarbeit an der DVD, Kapitän Gerd Peters und FLÖHA TV sowie Axel Springer AG INFOPOOL für die Mithilfe, Rico Franke von der Firma Druckspecht für den Satz, Frau Stahl und unserer Versandabteilung, Stefan Thiem für die begleitende Arbeit auf unserer Homepage sowie zwei sächsischen Mädels für das gelungene Titelfoto und wie immer, unseren Redakteurs-Frauen für ihre Geduld.

Erstmalig liegt diesem Band auch eine DVD bei. Es handelt sich dabei in der Hauptsache um einen alten Werbefilm der DSR, welcher unserem Verein als 35-mm-Schmalfilm zur Verfügung gestellt wurde. Beim Betrachten dieses Streifens werdet Ihr Euch sicher an die ersten Schritte im Berufsleben und an Eure Arbeit an Bord der Schiffe erinnern. Das damit der Buchpreis etwas angehoben werden musste, stößt hoffentlich nicht auf Eure Ablehnung, denn der Film ist ein einzigartiges Zeitdokument. Mittlerweile gehört unsere Buchreihe zu einem guten Stück Traditionspflege der Deutschen Seereederei. Mögen auch die kommenden Bände BORDGESCHICHTEN beim Leser eine überwiegend freundliche Aufnahme finden! Doch schon Plato kannte keinen sicheren Weg zum Erfolg, nur einen zum sicheren Misserfolg: Es jedem recht machen zu wollen.

bleibt gesund und schreibfreudig

Eure Redaktion

Freiberg, den 1. Mai 2010

Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild: Collage: Lothar Vogel; Foto Stewardess - Kathrin Richter

Hintergrundbild „Achterwasser“ Sammlung Wolfgang Jacob

Rücktitel: Bilder: r.o. MS SCHWERIN (2) Foto: Heike Metz; r.u. MS HEINZ KAPELLE Foto: Karola Matz

l.o. MS SCHWERIN (2) Foto: Heike Metz; l.u. MS RONNEBURG Foto: Friedrich Seibicke

Grafik „Frauen an Bord“: Heinz Tabbert

Innentitel: „Oben Frau, unten Tau – Lecksicherungskisten als Sonnenbank“

Foto: Friedrich Seibicke

Zum Inhalt:

Fotos: H. Heinecke: Seite 7 (u.), U. Vogelsänger: 11, 13, I. Reiter: 18, B. Macholdt: 19, 22, 23, 24, 25, H. Metz: 27, G. Bodner: 29, K.-H. Bengelsdorf: 37 (2) (u.), E. Schultdt: 39, St. Thiem: 41, Dr. B. Kudevita: 46 (3), 47, F. Seibicke: 56, 57, 77 (u.), 86, W. Jangel: 94, I. Kleist: 70, R. Gaworski: 72 (o.), K. Matz: 74 (2), 76 (u.), 77 (o.), E. Ruzicka: 75, M. Noack: 76 (u.), P. Frei: 78 (o.), W. Clemens: 78 (u.), U. Meier: 79, J. Prescher: 83 (o.), 85, A. Balzer: 90, 91 (3), 92, H. Wazlawik: 93 (2), U. u. St. Thieme: 97, R. Wolter: 99, J. Domagala: 101, M. Rümmler: 106 (o.), V. Kluge: 108, W. Beer: 116, 117, 118, 119, A. Basedow: 120 (2), J. Müller: 123, P. Hubbe: 127, 129, 130, 131, R. Müller: 73, 135, 136, U. Heilmann: 141 (2), 142, 143, 145, 146, R. Krumbiegel: 147, 150, G. Wiese: 157 (u.), W. G. Wagner: 155, 156 (o.), R. Rilke: 156 (u.), 157 (o.)

Sammlungen: H.-J. Marnau: Seite 7(o.), U. Vogelsänger: 12, 16, B. Weyrich: 21, 69, 80, 81, 102, G. Bodner: S. 33 (u.), 34, 36, D. Stobel: S.32, 33(o.), 158, K.-H. Bengelsdorf: 30, K.-W. Langer: 31, W. Jacob (Foto J. Meitzner): 48, F. Seibicke: 51 (o.), 58, 59 (o.), 60, 72 (u.), 125, P. H. Becker: 52., R. Marschner: 53, F. Ruppert: 54 (o.), H. Busch: 54 (u.), K. Gottschewsky: 51, 55, W. Jangel: 59 (2/u.), I. Kleist: 68, G. Werner: 71, U. Meier: 80 (o.), J. Prescher: 84, 87, INFOPOOL Axel Springer AG: 88, 89, Ingo Bochart: 106 (u.), 152 (2), 153 (2), 154 (2), J. Hetzer: 133, P. Tschursch (Foto M. Lennon): 137, R. Krumbiegel: 149,

Tabelle: Sg. H.-J. Marnau Seite 9, **Grafik/Beitrag MS MANSFELD:** F. Elschiepp u. M. Kretzschmar Seite 37 (oben)

Karikaturen: Lichtblau Seiten 4, 27, 42, 62, 126, Detlef Dietze Seite 44, Heinz Tabbert Seiten 82, 151

Foto DVD/Bedruck: Lutz Weidner

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: DSR-Seeleute e.V., Lichtblau, Lothar Vogel, Heinz Tabbert, Detlef Dietze, F. Elschiepp u. M. Kretzschmar, INFOPOOL Axel Springer AG



Wieder findet der Leser in BORDGESCHICHTEN zahlreiche Momentaufnahmen aus der Geschichte der Deutschen Seereederei Rostock, der einst größten Universalreederei Europas. In diesem Band aber haben vor allem "Frauen an Bord" das Sagen.

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Denn gemeinsam mit anderen östlichen Staatsreedereien hatte die DSR in punkto Gleichberechtigung auf See eine Vorreiterrolle inne. Sie leitete damit eine Entwicklung ein, ohne die heute kein modernes Kreuzfahrtschiff in Fahrt käme.

In sehr persönlichen, auch kritischen Beiträgen kommen dabei viele Frauen selbst zu Wort.

Auch dieser Band unterstreicht das immer noch anhaltende Gefühl des Miteinanders der Fahrensleute von einst. Er erzählt von charakteristischen und heiteren Begebenheiten aus dem Seefahreralltag. Für Dramatik sorgen ein Augenzeugenbericht über den Verlust der MANSFELD an der portugiesischen Küste und eine Reflexion über den Untergang des Tankers BÖHLEN vor der Bretagne.



Herausgeber der Buchreihe
BORDGESCHICHTEN

mit Unterstützung
durch

DSR
Seeleute e.V.



DEUTSCHE SEEREDEEREI