

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

A NEUE SCHIFFS BORDGESCHICHTE V

DSR
Seeleute e.V.



BORDGESCHICHTEN V

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR – Seeleute

DSR – Seeleute e.V. Freiberg
und

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock

Freiberg / Rostock



„Was der Seemann nicht missen wollte, Teil 2“

Buchreihe **BORDGESCHICHTEN** des DSR-Seeleute e.V. Freiberg und der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock. Ausgabe Nr. 5/2005, limitierte Auflage von 1300 Exemplaren

Impressum

Herausgeber: DSR-Seeleute e.V. Freiberg
Postfach 500133; 09589 Freiberg
Tel.-Nr. 03731/33 718
DSR-Seeleute-Homepage <http://www.seeleute.de>
Bankverbindung: Kreissparkasse Freiberg
BLZ: 870 520 00 Konto-Nr. 322 0000 540
und
Schifffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock
Schwaaner Landstraße 162; 18059 Rostock
Tel./Fax.-Nr. 0381/400 37 86
e-mail: j.stahlmaritim@freenet.de; SGO-Homepage: <http://www.sgo-news.de>
Bankverbindung: Ostseesparkasse Rostock
BLZ: 130 500 00 Konto-Nr. 2050 14089

Redaktion: Wolfgang Jacob, Freiberg und Lothar Vogel, Falkenau
Organisatorische Mitarbeit Kurt-Werner Langer, Güstrow
e-mail: bordgeschichten@seeleute.de

Umschlagentwurf: U. Schwarz u. L. Vogel, Werbeagentur „made in Flöha“, 09557 Flöha

Gesamtgestaltung und Druck: druckspecht, offsetdruck & service GmbH, Chemnitz/Langenstriegis

Preis: 9.50 Euro, bei Versand 11,- Euro gegen Vorkasse

Redaktionsschluss: 31. Dezember 2004

© 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

Und ewig rauscht das Meer ...

Stundenlang könnte man an seinem Gestade stehen und ihm lauschen. Und die beneiden, die es befahren, eins sind mit der Urgewalt, aus dem alles Leben kam. Der Neid jedoch wird zur Bewunderung, wenn die See schreit, tobt, sich von ihrer unerbittlichen Seite zeigt. Denn auch das gehört zur Seefahrt. Gut vorstellbar, dass sie ein Leben prägt wie kaum ein anderer Beruf.

Wie aber mag es einem Seemann zumute sein, wenn sein Schiff, auf dem er mit einer guten Mannschaft jahrelang die Meere befuhr, nicht mehr sein Schiff sein darf, weil es verkauft oder verschrottet wird, weil seine Reederei „abgewickelt“ wird?

Für mich gehört Peter Guttings Geschichte um die Übergabe der EICHWALDE zu den berührendsten dieses Bandes. Unwiederbringlich ging mit der Deutschen Seereederei Rostock auch ein Lebenskapitel vieler Tausender Menschen zu Ende, die an ihm gern noch weiter geschrieben hätten. Doch wenigstens schreiben viele von ihnen an den BORDGESCHICHTEN mit, erzählen von ihren Erlebnissen auf den DSR-Schiffen, die heiter und traurig, beschaulich und gefährlich und manchmal auch nicht schön waren.

Wer schreibt, der bleibt, heißt es. Die BORDGESCHICHTEN sind auch so etwas wie ein Denkmal für alle, die unter der blau-rot-blauen Flagge die Meere befuhren und ihnen einen Teil ihres Lebens widmeten.

„Wenn einen erst die See gepackt hat, lässt sie einen auch nicht mehr los“, schreibt „Doc“ Egon Pfeil.

Sie haben das Meer erlebt in seinen vielen Wesenszügen, die Seeleute der DSR. Und sie werden bestimmt noch manche Bordgeschichte zu erzählen haben. Uns Landratten aber bleibt der sehnsüchtige Blick ins ewige Rauschen - und vielleicht mal eine Fahrt mit der Fähre oder auf einem Urlauberschiff. Aber was ist das schon gegen den Seemannsaltag?

Gudrun Frohmader
Augustusburg im März 2005



Lotse an Bord, die Leinen los, in deinem Halse sitzt ein Kloß.

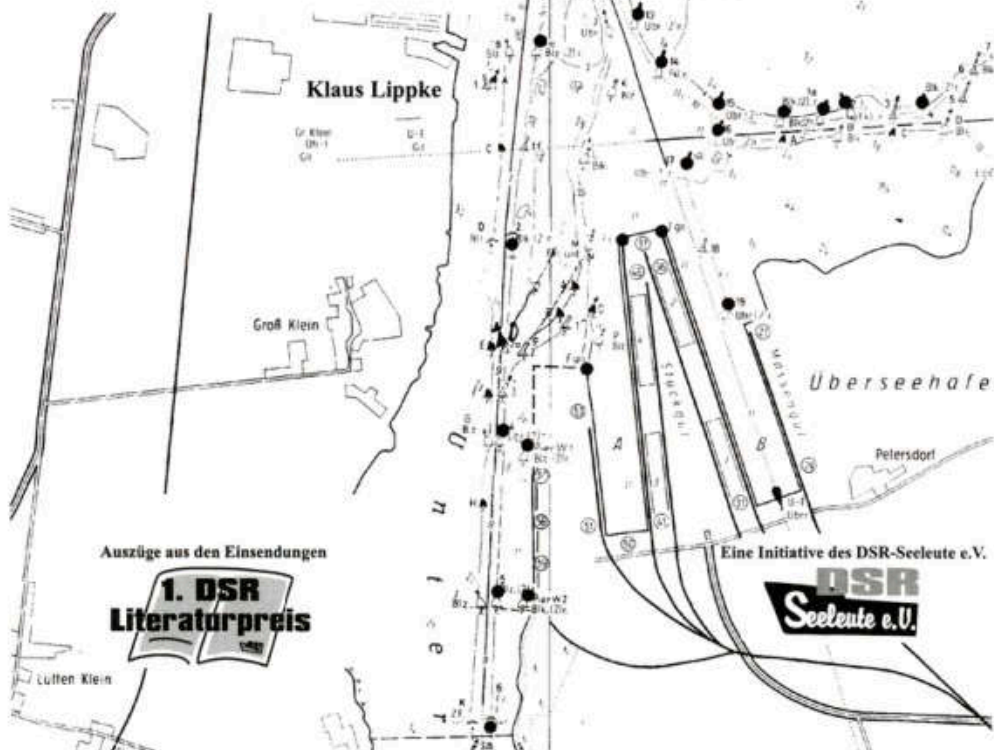
Am Pier weinen die Kleinen bloß, dem Weib vertrocknet ganz der Schoß.

Wenn in den Rahen pfeift der Wind, was schert dich Weib, was schert dich Kind,
eilst du ganz frohgemut, geschwind - nach Santos, wo die Mädchen sind.



Das Schiff ist fest, der Zoll von Bord,
die Freude groß, die Angst ist fort.

Nun schnell nach Haus mit all den Sachen
die unsere Lieben glücklich machen.



Auszüge aus den Einsendungen

**1. DSR
Literaturpreis**

Eine Initiative des DSR-Seelente e.V.

**DSR
Seelente e.V.**

Inhaltsverzeichnis

Peter Gutting	Mein letzter Gang von Bord	6
Peter Volk	Mein Freund Charly, der legendäre Bootsmann der DSR	8
Prof. Dr. Bruno Jenssen	Als Wustrower Seefahrtsschullehrer an Bord	14
Volkmar Gagonal,		
Heinz Liebscher	Mit MS THEODOR STORM rund um die Welt	21
Joachim Meitzner	Die letzte Reise der THEODOR STORM	28
Harald Schuricke	SOS in Bangkok	31
Frank Thürmer	Lehrklasse VM14/1973 auf dem Steinkreuzer „Mukran“	36
Udo Döring	Als der Regen aufwärts fiel – mit der ERFURT im Taifun	40
Jörg Eichstädt	Rettung des MS PIONEER SEA aus Seenot	43
Karl-Heinz Hübscher	Deckspassagiere	46
Walter Jangel	Reisebekanntschaften	47
Bernd Warmuth	Als Passagier auf MS ROSTOCK	52
Kay Gottschewsky	Hinter den Kulissen	55
Christine Längricht	Wer den Schaden hat	59
Reinhold Lindner	Tele-Bord-Empfang auf der KARL-MARX-STADT	61
Dieter Krauß	Der Soßentank	63
Dietrich Hildebrandt,		
Gerhard Engel,	Schwergutreise des MS BROCKEN von	
Friedrich Prell	Dünkirchen/Frankreich nach Corpus Christi/USA	64
Peter Pietsch	Eine Reise auf dem Leimtanker MS BELLATRIX	76
Brigitte Müller	Als mitreisende Ehefrau an Bord von MS WEIMAR	79
Friedrich Seibicke	Mit „THEO“ nach Mexiko	82
Gerhard-Karl Winkler	Flaschenpost	89
Lutz Ehlert	Die Bratpfanne	90
Dieter Stürzekarn	Niagara – „Donnerndes Wasser“	92
Redaktion	Bilderserie	94
Redaktion	Der Bildermacher	98
Herbert Jark	Technische Kontrolle	101
Dietrich Schmidt	Familienpost	102
Gesine Braun,		
Gerhard Franz	Das gute alte „Hafenbräu“	104
Lothar Vogel	Der lange Weg zurück	110
Heinz Tabbert	Landgang in Afrika	114
Dr. Egon Pfeil	Aus dem Tagebuch eines Schiffsarztes	124
Günter Scarbarth	Kolbenziehen	130
Peter Voß	Die Instandhaltung der ehemaligen DSR-Flotte	133
Fred Siewert	Meine letzte Reise auf der ALDEBARAN	140
Heinz-Jürgen Marnau	Vorsicht! Spannung!	144
Gerhard Kleist	36 Jahre als Schiffs-Elektro-Ingenieur an Bord	149
Wolfgang Jacob	Die Holzfrachtschiffe der Serie „Hellerau“	153

Mein letzter Gang von Bord

Die Wende 1989 brachte auch an Bord der DSR-Schiffe einschneidende Veränderungen. Wenn auch nicht schlagartig, so wurden doch nach und nach wesentliche Neuregelungen in der Dienstdurchführung, in den einzelnen Fahrtbereichen sowie in der Zusammenarbeit mit Behörden und Institutionen im In- und Ausland wirksam. Nicht nur die Rückführung bisheriger Politoffiziere als Passagiere oder Decksmänner in den Heimathafen und die Personalreduzierung, auch das so genannte „Gesundschrupfen“ der Flotte wurden von uns noch Fahrenden mit einer gewissen Skepsis und Unruhe verfolgt. Dennoch waren wir uns unserer Aufgabe voll bewusst, unser Schiff sicher von A nach B zu fahren, egal, unter welchem Schirmherrn.

Als dann am 3. Oktober 1990 mitten im Atlantik, 170 Seemeilen nordwestlich der Azoren, unter Teilnahme der noch 18-köpfigen Besatzung der angewiesene Flaggenwechsel an Bord vollzogen wurde, sah ich nur in nachdenkliche Gesichter, als wollten sie sagen: „Nun, Kapitän, sag was, wie geht es weiter mit uns, mit dem Schiff und mit der Flotte!“ Eine Antwort darauf konnte ich auch nicht geben – noch nicht.

Die Reise verlief planmäßig und ohne Zwischenfälle über Guatemala, Honduras, Mexiko und Kolumbien zurück nach Westeuropa. Man gewöhnte sich relativ schnell an neue Gepflogenheiten im Bordleben, neue Dienst- und Wachaufteilungen und sogar an die neuen, nicht immer ganz einfach zu nehmenden Mitarbeiter bundesdeutscher Botschaften im Ausland, deren erste Frage grundsätzlich lautete: „Und wer bezahlt das?“

Als wir nach einer erneuten Mittel- und Südamerikareise am 16. Dezember 1992 in Hamburg einliefen und unsere Ablöserbesatzung gerade per Bus den Liegeplatz erreichte, freuten sich alle, nach fünf Monaten ein ruhiges und schönes Weihnachtsfest mit den Angehörigen verbringen zu können. Das kam auch in der ausgelassenen Stimmung während der Busfahrt nach Rostock und Wismar zum Ausdruck. Als wir den ehemaligen Grenzstreifen in Selmsdorf passierten, hatte ich den Eindruck, dass alle ein wenig nachdenklich geworden waren. Dennoch war die Verabschiedung in Wismar und Rostock herzlich und mit dem Wunsch verbunden, die nächste Reise nach den Feiertagen wieder gemeinsam anzutreten. Nach kurzem Aufenthalt in der Verwaltung und Reiseauswertung in der Inspektion erreichte ich am 17. Dezember per Bahn meinen Heimatort.

Am Heiligabend, es war ein schöner Wintertag mit leichtem Schneegriesel, fand ich im Briefkasten einen Brief der DSR. Mit einem flauen Gefühl in der Magengegend setzte ich mich in eine Sofaecke und öffnete ihn. Es war meine Kündigung per 31. März 1993 aus betriebsbedingten Gründen. Ich sollte doch am 28. Dezember zu einem Kadergespräch in Rostock erscheinen. Wie lange ich das Schreiben in der Hand hielt und die Wand ansah, weiß ich nicht. Nur dass meine Frau mich mehrfach aus unendlicher Ferne anzusprechen versuchte, nahm ich wahr. Wortlos reichte ich ihr das Schriftstück zum Lesen. Wie viele und welche Gedanken da durch den Kopf gingen, kann ich nicht mehr sagen. Aber eines war klar geworden: Aus der verbleibenden Zeit musste ich das Beste machen.

In dem Gespräch am 28. Dezember versuchten der damalige Chefinspektor und der Kaderleiter, mir die Notwendigkeit dieser Maßnahme und die Gründe einer Sozialauswahl zu erklären, ohne dass ich sie verstand. Meine Kündigung war jedenfalls rechtskräftig und mit der Information, am 3. Januar 1994 meinen letzten Einsatz anzutreten, fuhr ich wieder nach Hause.

Am 5. Januar 1994 war es dann soweit. Ich lief mit MS EICHWALDE zu meiner letzten Reise ins Mittelmeer aus. Das Kuriose daran war, es sollte auch die letzte Reise des Schiffes unter DSR-Flagge sein. Mit der Reiseinstruktion erhielt ich die Nachricht, dass das Schiff nach Abgang im letzten Löschhafen in Limassol/Zypern an einen Reeder in Hongkong verkauft wird.

Geladen wurde in Rostock, Hamburg und Antwerpen für die Häfen Alexandria, Haifa und Limassol. Die Decksladung, bestehend aus Pappelholzstämmen, ging bei schwerem Wetter in

der Biskaya teilweise über Bord. Die Laschgang in Antwerpen hatte wieder einmal versagt. Da ein Nachlaschen auf See für die Crew zu gefährlich war, entschloss ich mich, La Coruna als Schutzhafen anzulaufen.

Zwei Tage später setzten wir mit neu gelaschter Decksladung die Reise fort und erreichten ohne weitere Zwischenfälle die Löschhäfen. Der in La Coruna abgelegte Seeprotest musste in Haifa erweitert werden, da auch in der Luke an der Palettenladung Dachziegel erheblicher Schaden aufgetreten war. Nachdem die letzte Ladung in Limassol von Bord gegangen war, wurde noch Wasser gebunkert und Proviant übernommen. Am ruhigen Ankerplatz Reede Limassol warteten wir nun auf die Abwicklung des Verkaufs unseres Schiffes. Die Zeit wurde dennoch nicht lang. Es mussten ja noch alle nicht zum Verkauf bestimmten Gegenstände und Dokumentationen sortiert und in einem Container verstaut werden, der zur Rückführung bestimmt war. Durch die ständigen telefonischen Kontakte mit der Agentur und der DSR in Rostock erfuhren wir den Verkaufsfortschritt und Übergabetermin an die chinesische Besatzung. Der Termin wurde jedoch ständig verschoben. Dann war es soweit. Die Agentur informierte mich, dass am 23. März eine Vorabbesichtigung durch die neue Schiffsführung erfolgen sollte. Kapitän, Chiefmate, Chief und Funker erschienen im weißen Overall und inspizierten das Schiff. Das Problem dabei war, dass nur der Funker Englisch sprach (allerdings kaum verständlich), sodass unsere Antworten auf Fragen, Erläuterungen und Hinweise mit Gesten und Verrenkungen der Arme untermauert werden mussten. Alle Armaturen, Schalter, Hinweisschilder und Bedienungsrichtlinien wurden vom Funker mit chinesischen Schriftzeichen gekennzeichnet. Obwohl wir am Abend ganz schön geschafft waren, verlief die erste Einweisung relativ unproblematisch. Zwischenzeitlich wurden von unserer Besatzung sechs Mann nach Hause beordert. Zwölf blieben zur Übergabe an Bord.

Am 26. März wurde es dann ernst. Um 9 Uhr näherten sich unserem Schiff zwei Boote der Agentur. Ich habe sie nicht gezählt, aber der Chiefmate berichtete mir später, dass es mindestens 40 Mann waren, die das Schiff bevölkerten. Unser Funker hatte in der Nacht per Blindfunk von der DSR die Nachricht empfangen, dass alle rechtlichen und finanziellen Angelegenheiten zum Verkauf geklärt sind und dass das Schiff am 26. März übergeben werden kann. Nachdem nun auch die restliche Besatzung eingewiesen und die letzten Protokolle unterzeichnet vorlagen, hätte um 13 Uhr der Flaggenwechsel vollzogen werden können. Da das Schiff unter Malteser Flagge, seine nächste Reise beginnen sollte, bat ich den Kapitän um Aushändigung dieser Flagge um alles vorbereiten zu lassen. Verständnislos sah er mich an – es war keine Flagge an Bord! Und es war zu spät, diese an Land zu besorgen. Also musste improvisiert werden. Aus dem Flaggenschrank wurde eine Gastlandsflagge von Malta geholt und zum Flaggenwechsel vorbereitet. Der Heimathafen Rostock am Heck war bereits grau übermalt. Mit einem Glas Sekt in der Hand sahen wir mit gemischten Gefühlen zu, wie unser Bootsmann die deutsche Flagge einholte und der chinesische Bootsmann die etwas zu klein geratene Malteserflagge am Stock setzte. Pünktlich um 14 Uhr holte uns das Boot der Agentur ab. Während der Überfahrt, „unser“ vor Anker liegendes Schiff wurde immer kleiner – sprach kaum einer ein Wort.

Nun war alles entschieden. Wir saßen im Hotel und warteten auf den für den nächsten Tag geplanten Heimflug. Vom Balkon des Hotels konnten wir das Schiff vor Anker liegen sehen. Nach Sonnenuntergang sah mich der Chiefmate auf dem Balkon an und fragte: „Ob die Chinesen den Lichtschalter finden?“ Ich konnte ihm nicht antworten, aber nach einer geraumen und schweigsamen Zeit, es war bereits dunkel geworden, flammten plötzlich die Deckslichter der EICHWALDE auf. Ein „Na also, es klappt doch“, war sein Kommentar.

Am frühen Morgen des 27. März 1993 flogen wir, die restlichen zwölf Besatzungsmitglieder, von Larnaca über Köln nach Berlin-Tegel, wo sich unsere Wege endgültig trennten. Somit war meine Seefahrtzeit nach 32 Jahren, 6 Monaten und 27 Tagen beendet:

Zwei Jahre Lehrzeit, zwei Jahre Matrosenzeit, drei Jahre Seefahrtsschule, sechs Jahre III. und II. Steuermann, vier Jahre Chiefmate und fünfzehn Jahre Kapitän lagen hinter mir.

Mein Freund Charly, der legendäre Bootsmann der DSR

Meine erste Begegnung mit Charly (Carl Wolters) ergab sich Ende August des Jahres 1956 auf dem Dampfer WISMAR am Liegeplatz in Rostock-Kaputzenhof. Ich hatte gerade mein Studium zum Funkoffizier an der Seefahrtsschule Wustrow erfolgreich abgeschlossen und einen wunderschönen Urlaub hinter mir. Bei der DSR schaute ich nur vorbei, um mich zu erkundigen, ob der vertragsgemäße Dienstantritt am 1. September noch aktuell war. Eigentlich wollte ich ja wieder zurück zum Fischkombinat Rostock, um anständig Kohle zu machen. Andererseits reizte mich natürlich die große weite Welt. Letztendlich entschied ich mich für das kleinere Übel mit den besseren Aussichten.

Kaderchef Otto Engel hatte vergeblich nach mir gefahndet, da die WISMAR am nächsten Tag zum Laden von Kali nach Wismar verholen sollte. Der bisherige Funkoffizier H. W. hatte bereits in Hamburg seine Koffer gepackt. Vorzeitiger Arbeitsantritt ohne Einweisung und ohne korrekte Übergabe der Funkstation durch den Vorgänger war die erste Herausforderung, die es zu meistern galt. Nachdem mich Otto Engel in sein bescheidenes Büro in der Baracke am Kaputzenhof dem damaligen Direktor Knapp vorgestellt hatte, gingen wir gemeinsam an Bord.



Als wir die Gangway passiert hatten, begrüßte mich zunächst ein weißhaariger Hüne mit den Worten: „Ich bin der Bootsmann und du bist wohl der neue Puster. Wenn du bei uns fahren willst, da drüben ist der Kiosk, ich trinke Klaren.“ Als armer Student herrschte aber Ebbe in der Kasse. Die zwei rührigen Damen der Verwaltung der DSR gaben mir jedoch großzügig einen bescheidenen Vorschuss, sodass ich meiner Verpflichtung nachkommen konnte. Damals wurde die Heuer noch an Bord bar ausgezahlt!

Schließlich musste ich ja auch noch meine damalige Leipziger Freundin Annemarie irgendwo unterbringen, da eine Mitreise nach Wismar vom Kapitän nicht etwa aus politischen, sondern aus moralischen Gründen abgelehnt wurde. Charly wusste Rat und stellte ihr ohne zu zögern sein Bett bei seiner Lebensgefährtin Anni Gottschalk in der Strandstraße 32, direkt neben der „Kogge“, zur Verfügung.

An Bord herrschte ziemlich gedrückte Stimmung, da auf dem Dampfer ROSTOCK, ebenfalls an der Pier am Kaputzenhof liegend, der E-Ingenieur nach dem Landgang an der Gangway gestürzt, ins Wasser gefallen und ertrunken war. Da kam

mein Einstand beim Bootsmann gerade recht, obwohl dies von einigen Offizieren gar nicht so gern gesehen wurde. Charly informierte mich an diesem Abend über alle Besonderheiten an Bord und an Land sowie über spezielle Dinge der christlichen Seefahrt im allgemeinen, so dass ich bestens aufgeklärt meine verantwortungsvolle Tätigkeit im Funkraum auf dem Brückendeck aufnehmen konnte.

Aufgrund meiner bisherigen Erfahrungen bei der Fischerei war mir klar, dass mir in meiner Dienststellung als Funkoffizier, der dem Kapitän direkt unterstellt war, nur ein Konsens zwischen allen Besatzungsmitgliedern den nötigen Rückhalt an Bord verschaffen würde, um entsprechend akzeptiert zu werden. Charly hatte am Ausbau dieser Beziehungen wesentlichen Anteil, obwohl dies, wie bereits gesagt, von der Obrigkeit nicht immer so gern gesehen wurde. Aufgrund meiner Ausbildung als Funkoffizier und der Verpflichtung zur Einhaltung

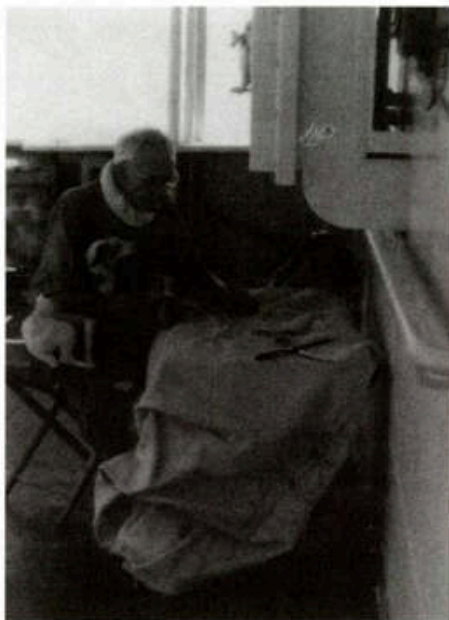
des „Postgeheimnisses“ konnte ich jedoch stets zwischen Dienstlichem und Privatem unterscheiden und bin damit eigentlich auch immer recht gut gefahren. Charly hat mit seiner Lebenserfahrung, seiner Menschenkenntnis und seinem schlitzohrigen Lebensstil viel zu meiner eigenen Entwicklung und persönlichen Erfahrung beigetragen.



Blick auf den Dampfer Rostock

Unsere erste gemeinsame Reise ins Schwarze Meer

Die Ausreise von Wismar ins Mittelmeer war für mich als „Newcomer“ in der Handelsschifffahrt eindrucksvoll und fast täglich voller neuer Überraschungen. Neugierig wollte ich natürlich überall reinriechen, um so überhaupt mitreden zu können. Dies war schon mein Prinzip bei der Fischerei, als ich heimlich die Netzeinstellungen der Kapitäne aufzeichnete, um später bei passender Gelegenheit mein „Wissen“ anderen Kapitänen so ganz nebenbei und selbstverständlich zu offerieren. Also versuchte ich in meiner Freizeit, meine Kenntnisse auf der Brücke, an Deck, in der Maschine und in der Kombüse zu vervollständigen. Meine guten Kontakte zu Charly halfen mir dabei.



Die erste Bewährungsprobe gab es in Messina auf Sizilien. Unser Dampfer brauchte als Brennstoff ja Steinkohle. Die musste aber auf halber Strecke nachgebunkert werden. Das erste Mal Landgang in Italien. Charly lehnte grundsätzlich ab, besonders da wir von italienischen Schlapphüten verfolgt wurden und nur in Gruppen an Land gehen durften. Beim Bunkern von Kohle in Messina war es üblich, dass der Agent aus Dankbarkeit für das gute Geschäft, drei 10-Liter-„Demijohns“ (Korbflaschen) Malagawein an Bord lieferte. Charly hatte dem Agenten klargemacht, dass diesmal einer davon bei ihm für seine Lords sowie die Heizer und Assis abgeliefert werden sollte, da sie schließlich die Arbeit hätten, die Kohle unter Deck zu befördern. Trotz Sturmwarnung liefen wir aus, nachdem der Letzte Hiev an Deck abgesetzt war. Die Heizer und Assis hatten stundenlang die Steinkohle in die Bunker getrimmt. Die restliche Kohle an Deck war Aufgabe der

Matrosen. Als wir jedoch die Nase um die Ecke gesteckt hatten und der offenen See ausgesetzt waren, spülten einige Brecher die restlichen Tonnen Steinkohle von Deck.

Für Bootsmann Charly der Anlass, die Arbeiten an Deck einstellen zu lassen und endlich dem „trom“ (Posaune) den Kopf abzuschlagen. Ich kam gerade dazu, als der Chieffmate dem Treiben ein Ende setzen wollte. Meine Schlichtungsversuche waren zwar von Erfolg gekrönt, brachten mir aber bei der Schiffsleitung keine Punkte ein.

Charly und die weißen Bohnen

Kurz vor Einlaufen in Constanta/Rumänien im Schwarzen Meer erhielten wir über Funk die Order, dass wir heimkehrend auch für Rotterdam 200 Tonnen weiße Bohnen laden sollten. Vom Kapitän wurde ich ausdrücklich auf das Postgeheimnis hingewiesen, um zu verhindern, dass die Besatzungsmitglieder eventuell anstatt Lei in Rumänien, Gulden in harter Währung in Holland aufnehmen würden. Selten habe ich mich in so einer prekären Situation befunden. Sollte ich wirklich mit ansehen, dass die Seeleute in Rotterdam nicht einmal ein Bierchen trinken konnten? Alle indirekten Hinweise waren wenig Erfolg versprechend. Die letzte Rettung war Charly. Er ging zwar sowieso nicht an Land, weder in Constanta noch in Rotterdam, aber einen „JENEVER“ hätte er doch bestimmt auch gerne getrunken. Also versuchte ich ihm klarzumachen, dass ja völlig offen war, ob wir auf Heimreise nicht doch noch einen anderen Hafen anlaufen würden. Er und einige andere habens dann geschwallt und in Rotterdam beim Agenten einen ganzen „trom“ JENEVER geordert, den er dann, großzügig wie er war, in Rostock ausgeschenkt hat.

Mit Charly 1958 in Shanghai

Kurz vor Weihnachten 1957 erhielt ich persönlich vom damaligen Direktor der DSR die Order, vom MS FRIEDEN auf das MS FREUNDSCHAFT umzusteigen, zur ersten Reise eines DSR-Schiffes nach Ostasien. Nach heftigen Protesten meinerseits willigte ich schließlich ein, da die Gegebenheiten immerhin ziemlich günstig waren. Beide Schiffe lagen im Päckchen, also



Empfang von MS FREUNDSCHAFT in Shanghai

nebeneinander im engen Hafenbecken von Wismar. Ich brauchte meine Klamotten nur von Nock zu Nock rüberzureichen und schon war alles erledigt. Wer begrüßte mich dort zu meiner Freude und half mir dabei? Mein alter Freund Charly. Die Reederei hatte ihm trotz seiner 72 Jahre noch einmal die Gelegenheit gegeben, als II. Bootsmann auf einem Schiff anzuheuern. Noch einmal nach Shanghai, in diesem Alter wohl nach wie vor ein Traum für jeden echten Seemann.

Unser unverhofftes Wiedersehen wurde natürlich ausgiebig gefeiert. Das Laden dauerte zwei bis drei Wochen, da die Ladung per Bahn mühsam herangeschafft werden musste. Über unsere erste Reise mit der FREUNDSCHAFT nach China ist so viel berichtet worden, dass ich mir weitere Einzelheiten eigentlich ersparen kann. Es war ein unvergessliches Erlebnis für alle, trotz aller Einschränkungen und klimatischen Unannehmlichkeiten. „Es gibt kein Bier auf Hawaii“ war damals der Hit an Bord. Das später haltbar gemachte „Rostocker Hafenbräu“ war zu jener Zeit noch nicht erfunden. Dafür gab es in Shanghai im „Seamen's-Club“ ganz billig für einen Yuan (ein Dollar) eine ganze Buddel (0,33 Liter) „Mahodia“, ein fürchterliches Gesöff an der damals mit 32 Barhockern angeblich längsten Bar der Welt aus britischen Kolonialzeiten. Da konnte auch Charly nicht widerstehen und ließ sich endlich einmal überreden, mit an Land zu kommen. Schließlich kannte er fast alle Spelunken in den Häfen der Welt, aber zu seiner Zeit war ja der „Seamens-Club“ den englischen Kolonialherren vorbehalten. Aus Neugier, und nicht etwa nur wegen des „Mahodias“, gelang es uns, ihn endlich einmal an Land zu ziehen.

Bei eisigen Temperaturen ließ sich Charly schließlich im neuen weißen Lammfellmantel in einer Riksha vorfahren und staunte nicht schlecht über so viel Prunk. Wegen seiner Größe von 1,90 Metern, seines aufrechten Gangs und seiner tiefen Stimme erregte er unter den relativ kleinen Chinesen ordentlich viel Aufsehen, was er aber wohl gewohnt war. Unser Menü an der Bar, bestehend aus Shrimps mit Bambusspitzen und Reis sowie Shanghai-Beer, war so richtig nach seinem Geschmack.

Zu vorgerückter Stunde lud uns ein australischer Kapitän nebst Chief von einem Seelenverkäufer aus Hongkong noch zu einem Drink an Bord ein. Er wollte uns unbedingt noch einige Platten seiner „Zara-Leander-Sammlung“ vorspielen. Der chinesische Wachposten mit der Kalaschnikow auf den Knien lehnte jedoch in der Kapitänskabine jeden Drink ab und atmete sichtlich auf, als wir um Mitternacht von Bord gingen. Auf der Rückreise hatten wir als Passagiere die Familie Speer aus Thüringen an Bord. Als Brückenbaumeister hatte er in China einige Jahre mehrere Brückenbauobjekte in die Wege geleitet und beaufsichtigt. Nun war Charly in seinem Element und an vielen Abenden an Deck Alleinunterhalter für die Landratten.

Charly in Thüringen

Ich erwähne die Familie Speer, weil sie Charly einige Zeit später einen Landurlaub in Thüringen ermöglichte. Jahrelang hatten die rührigen Damen der DSR versucht, Charly einen Urlaubsplatz in Thüringen schmackhaft zu machen. Charly kannte zwar viele Häfen in aller Welt, aber ein Trip ins Binnenland war nicht nach seinem Geschmack. Nein, und dann noch mehrere Stunden mit der Eisenbahn mit Umsteigen und so, das war nicht sein Ding. Familie Speer sorgte dann für die Überraschung. Als stolze Besitzer eines neuen PKW „Wartburg 311“ übernahmen sie Charlys An- und Abtransport von Rostock nach Cursdorf bei Oberweißbach in Thüringen. In der „Leimrute“ in Cursdorf hatte Charly dann drei Wochen lang die Gäste mit seinem Seemannsgarn unterhalten, denn aus seinem persönlichen Leben gab er eigentlich selten etwas preis.

Charlys Domizil in Rostock

Nach dem Krieg hatte Charly bei einer Kriegerwitwe namens Anni Gottschalk in Rostock in der Strandstraße 32, direkt neben der „Kogge“ Unterschlupf gefunden. Eine sehr einfühlsame und geduldige Partnerin, die zusammen mit ihrem weißen Spitz dem Seebären Charly viele Jahre zur Seite stand. Wenn Charly an Land war, war ständig Besuch in der kleinen Wohnung, sofern Charly nicht nebenan in der „Kogge“ saß. Ich gehörte auch hin und wieder zu seinen Gästen. Nach dem Tod seiner Anni hatte sich Charly verändert, er war eigentlich noch verschlossener geworden, als er es bisher schon war. Wie oft er um Kap Hoorn gesegelt und wie oft er mit welchem Schiff abgesoffen war, darüber sprach Charly grundsätzlich nicht.

Im Frühjahr 1961, als ich bei ihm für einige Zeit als Untermieter wohnte, gelang es mir aber doch, einiges aus seiner Biografie in Erfahrung zu bringen. Seine persönlichen Unterlagen aus der Seefahrtszeit, Seefahrtsbücher, Empfehlungsschreiben und Beurteilungen, habe ich nach seinem Tod dem Schifffahrtsmuseum in Rostock zur Verfügung gestellt, so dass ich einige Daten leider nicht mehr genau belegen kann.

Charlys Biografie

Geburtstag hatte er am 1. Mai, den konnte man also schon einmal nicht vergessen. Da er 1901 mit 14 Jahren mit der Seefahrt begonnen hatte, muss er also im Jahre 1887 geboren worden sein. Ich glaube, in einem Dorf in der Nähe von Hamburg.

Als Moses heuerte er in Hamburg auf einer Dreimastbark an und verdiente sich sein eigenes Brot, nachdem er heimlich von zu Hause ausgerissen war. Hunger, Schläge und alle Drecksarbeiten an Deck und in der Kombüse gehörten zu seinem Alltag. Später segelte er bei der Reederei *F. Laeisz* auf der Salpeterroute auf Großseglern um Kap Hoorn nach Chile und zurück nach Europa. Dann wollte er auch die andere Seite der Erdkugel kennen lernen und wechselte zur *Hamburg Süd*, die die Route nach Australien bediente. Auf einer Fahrt nach Indonesien hatte er einen Schimpansen eingetauscht und lachend erzählte er, wie er im schwarzen Anzug mit offener Kutsche und mit dem Schimpansen über die Reeperbahn kutschiert ist, um ihn dann nach einigen gemeinsamen Lokalbesuchen doch lieber bei *Hagenbeck* in bessere Pflege zu geben. Rohes Fleisch soll übrigens gut gegen dicke Klüsen sein, die er sich trotz seiner Bärenkräfte ab und zu geholt haben soll. Wie Papageien geschmuggelt werden, hat er mir in diesem Zusammenhang auch verraten, dies bleibt aber mein Geheimnis.

Der Not gehorchend, fuhr er zwischenzeitlich auch wieder auf Küstenschonern und zeitweilig auf einem Walfänger in der Antarktis und nach dem Ersten Weltkrieg auch auf einigen ausländischen Schiffen als Matrose und als Bootsmann. Wenn er jedoch von seinen Reisen auf dem geliebten Großsegler *PADUA*, der heutigen *KRUSENSTERN* erzählte, strahlten seine blauen Augen wie bei Hans Albers und dann wurden alle Zuhörer buchstäblich in seinen Bann gezogen.

Im Jahre 1937 heuerte er erneut auf einem Walfänger an und während des Zweiten Weltkrieges als Bootsmann auf einem Munitionsfrachter. Mit diesem Schiff landete er bei Kriegsende in Rostock. Als an seinem Geburtstag am 1. Mai 1945 die russischen Panzer in Warnemünde auftauchten, versuchte er noch, mit seiner wertvollen Münzsammlung das Weite zu gewinnen. Das kleine Boot, mit dem er fliehen wollte, wurde jedoch aufgebracht und Charly landete erstmal im Knast. Die Münzsammlung wurde beschlagnahmt und er wurde wegen Schmuggels verurteilt, wohl aber auf Bewährung.

Wieder in Freiheit, versuchte sich Charly als Festmacher und später als Hafenmeister in Warnemünde. Das war aber wohl nicht sein Ding. Als jedoch 1948 auf der *Neptun-Werft* in Rostock dringend ein Taklermeister für die Reparatur der als Reparationsleistung für die



Charly genießt die Sonne

Sowjetunion beschlagnahmten Segelschiffe gesucht wurde, war Charly sofort zur Stelle und endlich wieder in seinem Element. Im Jahre 1954 wurden die beiden auf der *Neptun-Werft* gebauten Dampfer *ROSTOCK* und *WISMAR* von der Deutschen Seereederei Rostock in Dienst gestellt. Charly heuerte mit 68 Jahren noch einmal als Bootsmann an. Drei Jahre lang konnte er auf dem Dampfer *WISMAR* sein fachliches seemännisches Wissen den jungen Offizieren, Matrosen und Lehrlingen vermitteln und mit seiner Lebenserfahrung erzieherisch auf seine „Lords“, wie er immer zu sagen pflegte, einwirken.

Aus gesundheitlichen Gründen musste er 1956 zunächst seine Tätigkeit beenden.

Als jedoch am 25. Dezember 1956 das MS *FREUNDSCHAFT* den Ostasiendienst der DSR eröffnete, trafen wir uns an Bord in Wismar wieder. Großzügigerweise hatte die DSR ihn noch einmal mit 72 Jahren als II. Bootsmann gemustert. Auf diesem Schiff hatte er seine letzten großen Auftritte.

Das Bücken nach einer Skatkarte beendete das ereignisreiche Leben eines legendären Seemanns im Pflegeheim in Rostock-Stadtweide im Jahre 1964 oder 1965. Seinem Wunsch entsprechend, wurde seine Urne unter großer Anteilnahme der Seeleute der DSR und von Bekannten bei seiner Anni auf dem Neuen Friedhof in Rostock beigesetzt.

Ich freue mich, durch diesen Beitrag in den *BORDGESCHICHTEN* des DSR-Seeleute e.V. an meinen Freund, den Bootsmann Carl Wolters, erinnern zu dürfen.



Als Wustrower Seefahrtsschullehrer an Bord

Es scheint darin nichts Besonderes zu liegen, wenn ein Seefahrtsschullehrer an Bord eines Schiffes geht. Was aber, wenn er – wie in meinem Fall – weder Matrose, Nautiker noch Schiffsingenieur ist? Diese Frage soll zunächst geklärt werden.

Wie andere Jungen vom Lokomotivführer schwärmen, war mein Traum, solange ich zurückdenken kann, Kapitän zu werden. Als ich dann 1949/50 über meine Zukunft tatsächlich zu entscheiden hatte, gab es in Deutschland gar keine Handelsflotte. Ich behielt aber meinen Berufswunsch im Kopf. Da ergab es sich kurz vor meinem Abitur, dass einer meiner Lehrer mich fragte: „Jenssen, was willst denn du studieren?“ Ich antwortete ihm, dass ich Mathematik studieren will, um dann später leichter zu einer Ausbildung als Nautiker wechseln zu können, weil ich nämlich Kapitän werden möchte. Nun folgte ein Satz meines Lehrers, der für mein weiteres Leben entscheidend war: „Bis Deutschland wieder eine eigene Handelsflotte hat, wirst du viel zu alt sein, um noch Kapitän werden zu können.“

Ich komme aus einer Arbeiterfamilie und hatte von daher keine Ratschläge über die Auswahl eines Studienfaches zu erwarten, weshalb ich die Meinung meines Lehrers sehr ernst nahm, zumal er mir noch einen konkreten Vorschlag unterbreitete. „Neben deinem Engagement für die Mathematik, das ich aus deiner Zirkeltätigkeit an unserer Oberschule kenne, bist du doch auch politisch interessiert. Deshalb wäre für dich ein Studium der Ökonomie genau die richtige Kombination. Dann kannst du später deine beiden Interessengebiete bestens miteinander verbinden.“ Das leuchtete mir ein und ich befolgte den Rat und studierte in Berlin Ökonomie. Bei der Wahl meiner Spezialisierungsrichtung ließ ich mich aber doch von meinem ungebrochenen Interesse für die Seefahrt leiten und wählte die Fachrichtung Ökonomik des Transports. Ich habe dann über alle Transportzweige Vorlesungen gehört, allerdings leider mit einer Ausnahme – der Schifffahrt! Die einzige Lehrveranstaltung war ein Spezialseminar von sechs Stunden über die Binnenschifffahrt – und das habe ich als Hilfsassistent selber durchgeführt. Ich absolvierte aber mein Praktikum im Seehafen Rostock und diplomierte mit einem maritimen Thema über diesen Hafen. Nach dem Studium wollte ich bei der gerade vier Jahre alten DSR anfangen, aber ich erhielt keine Stelle. Die Begründung lautete, man hätte schon einen Diplomwirtschaftler. Nun gab mir der damalige Rostocker Hafendirektor Kessler dankenswerterweise den Tipp, dass die Seefahrtsschule Wustrow einen Dozenten für Betriebsökonomie sucht. Das wäre doch ein Sprungbrett für eine Karriere in der maritimen Wirtschaft. Auf diese Weise kam ich 1956 an die Seefahrtsschule Wustrow, nach meinen ursprünglichen Plänen für zwei, drei Jahre. Es dauerte dann fast mein ganzes Berufsleben.

Nebenbei bemerkt, wurde ich damit der erste Lehrer für Betriebswirtschaft an einer deutschen Seefahrtsschule. Es gab zunächst noch hämische Kommentare im westdeutschen Blätterwald, unter anderem in der *Hansa*. Aber recht bald zogen die westdeutschen Seefahrtsschulen nach. Es dauerte gar nicht lange, da hatte dort das Fach Betriebswirtschaftslehre sogar einen größeren Stellenwert als bei uns, teilweise mit einem doppelten Stundenvolumen.

Mein erster Chef in Wustrow war der verdienstvolle Seefahrtsschuldirektor Dr. Gerhard Schirdewahn. Das vorrangige Anliegen seiner Leitungstätigkeit war, möglichst enge Beziehungen zu den Betrieben der Seewirtschaft herzustellen, vor allem zur Deutschen Seereederei und zu den Fischkombinaten. Dabei galt der Grundsatz, dass jeder Lehrer an der Seefahrtsschule einmal im Jahr ein Praktikum auf einem Handels- oder Fischereischiff absolvieren sollte, egal, ob er eines der „Brotfächer“, wie Navigation oder Maschinenkunde, oder ein Nebenfach, wie eben Betriebsökonomie, vertrat. Ich habe mich darüber sehr gefreut.

So kam ich nun doch an Bord von richtigen Handelsschiffen – wenn auch nicht als Kapitän. Ich habe diese Möglichkeit so oft wie möglich genutzt. Der Einsatz der Seefahrtsschullehrer erfolgte als Ausbildungsoffizier, wenn gleichzeitig auch Seefahrtsschüler zu einem Praktikum an Bord waren. Um in einer Funktion gemustert zu werden, gab es für mich als Ökonomen nur die Funktion des Politoffiziers, die ich auch dreimal auf verschiedenen Schiffen ausübte. Obwohl ich die Voreingenommenheit der Seeleute gegenüber den Politoffizieren kannte, war es politisch für mich kein Problem, weil ich grundsätzlich mit der Politik der DDR einverstanden war. Ich hatte mich nach meinem Abitur bewusst für die DDR entschieden. Ich erinnere mich nicht an irgendwelche Probleme mit den Besatzungen. Auf einer Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal wollte der Chiefmate mir den Auftrag erteilen, eventuell „flüchtige“ Seeleute mit Gewalt zurückzuhalten. Ich habe dieses Ansinnen – der Chiefmate war übrigens parteilos – als eine Provokation empfunden und die Sache auf sich beruhen lassen. Einen Vorwurf handelte ich mir nur bei den Zuständigen an Land ein, als ich den Vorschlag unterbreitete, nicht auf jedem Schiff einen Politoffizier einzusetzen, da dieser einfach nicht ausgelastet wäre.

Einmal erhielt ich sogar höchstes offizielles Lob. Das ergab sich nach einer Reise auf der ERNST MORITZ ARNDT unter Kapitän Jühlke. Der hatte die Angewohnheit, nach dem Mittagessen einen 20-minütigen Spaziergang über Deck zu machen. Nach Möglichkeit wollte



Kapitän Jühlke und der Autor

er seinen Ersten, den Chief und mich dabei haben. Eines Tages erreichte uns während eines solchen Spaziergangs die Meldung, dass die Schiffssirene am Schornstein nicht mehr richtig funktionierte. Es dauerte nicht lange, da stand die Spazierrunde auf dem Peildeck und alle bemusterten mehr oder weniger fachmännisch das alte Dampftyphon. Der Kapitän ließ nicht lange auf sein Urteil warten: „Kiek an, uns EMA hāt wat an de Fläut.“

Während dieser Reise auf der ERNST MORITZ ARNDT stieß ich an Bord auf Bemühungen, die Schiffsleitung als ein Organ zur kollektiven Leitung umzufunktionieren. Dies war nun wirklich mal ein Problem, zu dem ich als Schifffahrt-ökonom mit Sachkenntnis aufwarten konnte.

Meine Argumentation war sehr einfach und eindeutig. Eine kollektive Leitung an Bord anzustreben, wäre schlicht falsch. Jeder Kapitän hätte sein Schiff nach dem Prinzip der Einzelleitung und der persönlichen Verantwortung zu führen. Dazu gäbe es objektiv auch im Sozialismus keine Alternative. Für die kollektive Beratung gäbe es auch an Bord Gremien genug! Als ein schifffahrtsspezifisches Organ zur kollektiven Beratung des Kapitäns bestünde gemäß der Seemannsordnung der Schiffsrat, der gemäß deutschen Traditionen in der Seeschifffahrt also nicht erst erfunden werden müsse. Kapitän Jühlke hatte keine Einwände. Die Idee von der kollektiven Schiffsleitung war wohl auch nicht von ihm gekommen. Wie wir alle auf See und an Land oft erlitten, gab es für kollektive Beratungen sogar zu viele Leitungsorgane. Ich schrieb über meine Erfahrungen und Auffassungen zur Leitung an Bord in der Betriebszeitung der DSR „Vorwärts“. Die offizielle Reaktion war angenehm. Es wäre der Artikel des Jahres gewesen, ließ man mich wissen. Zumindest theoretisch gab es fortan mit der Einzelleitung des Kapitäns auf Handelsschiffen der DSR keine Schwierigkeiten mehr. Während unserer einwöchigen Liegezeit im Hafen von Murmansk habe ich viele Eindrücke in guter Erinnerung behalten. Zum Beispiel spielte einmal eine Mannschaft unseres Schiffes

gegen eine sowjetische Mannschaft Volleyball. Wir hatten nicht die Spur einer Chance. So hörte ich während des Spiels, dass ein Spieler der Murmanskter Mannschaft seinen Kameraden vorschlug, ab sofort nach Möglichkeit nur noch mit einer Hand zu spielen. Wir gewannen trotzdem nicht. Doch unsere haushohe Niederlage tat dem Spaß am Sport keinen Abbruch. Während wir uns unmittelbar neben dem Spielfeld wieder umzogen, kam ein Matrose zu mir und teilte mir mit, dass seine Armbanduhr gestohlen worden wäre. Er hätte sie vor dem Spiel in seine Hosentasche gesteckt und jetzt wäre sie weg. Unter den gegebenen Umständen hielt ich das durchaus für möglich. Von den Zuschauern hatten einige in der Nähe unserer Kleidungsstücke gestanden. Und geklaut wird schließlich überall in der Welt,



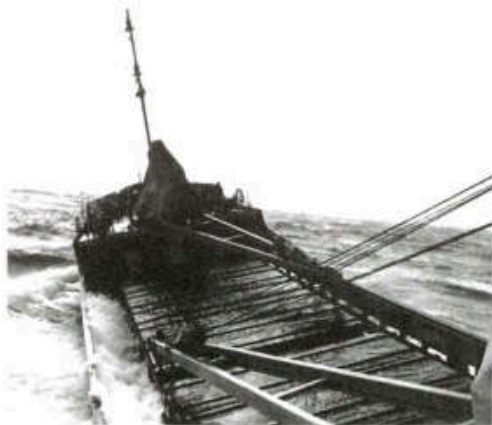
Das Sportstadion von Murmansk

ging es mir durch den Kopf. Ich hätte von mir aus nichts weiter unternommen. Diese Rechnung hatte ich aber ohne den Wirt in Gestalt einer mitreisenden Ehefrau gemacht, die mit noch anderen Mitreisenden unserem Spiel zugehört hatte. Ihre Vorwürfe mir gegenüber gipfelten in der Feststellung: „Gegen Ihre sowjetischen Freunde wollen Sie wohl nichts unternehmen!“ Ich merkte spätestens jetzt, sie meinte es politisch. Ich besann mich meiner offiziellen Funktion an Bord und erklärte mich bereit, mit Verantwortlichen der Sportanlage zu sprechen. Ich hatte bald einen Sportfunktionär gefunden und erklärte ihm den Sachverhalt. Unser Disput erregte Aufmerksamkeit und der Matrose und ich waren bald von einer Traube

Murmanskter Sportler und Zuschauer umringt. Wir waren schon so weit, dass wir nächsten Morgen zur Direktion des Sportstadions kommen sollten. Man würde mit uns gemeinsam eine gleichwertige sowjetische Uhr kaufen. Da sagte plötzlich der Matrose neben mir: „Vielleicht habe ich die Uhr noch an Bord und gar nicht zum Sportplatz mitgenommen.“ Ich schnauzte ihn an, er solle den Mund halten, wenn hier einer der Anwesenden Deutsch verstehen würde. Ich verabedete mich also mit dem Verantwortlichen für den nächsten Morgen zum Uhrenkauf. Als wir dann endlich allein waren, erhielt der Matrose noch eine Standpauke und ich schickte ihn zurück an Bord. Er sollte mir sofort im Murmanskter Interklub Bescheid sagen, was Sache wäre. Vom Schiff zurück, war er ehrlich genug und teilte mir mit hängenden Ohren mit, dass die Uhr an Bord wäre.

Die Sache war peinlich. Ich wollte aber gegenüber der sowjetischen Seite nicht zugeben, dass unser Matrose so leichtfertig von einem Diebstahl gesprochen hatte. Ich griff deshalb zu einer Notlüge. Ich legte mir die folgende Story zurecht: Der Matrose hätte beim Umziehen vor dem Spiel seine gute Uhr aus Versehen in das Jackett eines anderen gesteckt. Derjenige hätte aber die Uhr erst an Bord entdeckt und sie dann seinem Kameraden zurückgegeben. Ich prägte mir diese Ausrede in Russisch ein. Dabei fragte ich einen Kollegen der Seefahrtsschule, der auch an Bord war und sich oft seiner Russischkenntnisse rühmte, wie ich mich auf Russisch entschuldigen sollte. Mit diesem Text im Kopf fand ich mich gemäß der neuen Sachlage und ohne den Matrosen zur verabedeten Zeit in der Direktion des Sportstadions ein, wo zwei Verantwortliche schon bereit waren, mit uns die Ersatzuhr kaufen zu gehen. Als ich meine Story erzählt hatte, waren meine Gesprächspartner offensichtlich belustigt. Ich deutete das als ihre Freude, dass sie keine Uhr mehr kaufen mussten. Ich wiederholte – höflich, wie ich sein wollte – mehrere Male meine vermeintliche Entschuldigungsformel, erhielt noch einige Abzeichen und Wimpel und wurde freundlichst verabschiedet. In dem

Moment, als ich aus dem Büro heraus war, fiel mir ein, wie man sich in Russisch entschuldigt. „Iswnitje, poschalista!“ Was aber hatte ich, dem Rat meines Kollegen folgend, gesagt? „Wnimanije! Wnimanije!“ Das heißt doch: „Achtung! Achtung!“ Genauso schlagartig wurde mir klar, warum meine Gesprächspartner so belustigt gewesen waren. Fremdsprachen sind in der Seefahrt immer wichtig.



Meine erste Reise machte ich bereits 1956 auf einem Kümo 500, der AHRENSHOOP, übrigens als „Badegast“. Die Reise führte von Rostock via Szczecin nach Antwerpen. Auf der Hinfahrt nahmen wir voll Schiff losen polnischen Buchweizen und zurück nach Rostock Schiffsbleche. Mir war sofort klar, dass bei dieser Ladung mit kürzesten Hafenzeiten zu rechnen war. Trotz aller betriebswirtschaftlichen Kenntnisse über die negativen Konsequenzen langer Hafenzeiten für die Reederei hoffte ich auf Verzögerungen in den Häfen. Ich war mit dieser Hoffnung nicht allein. Während sich die Seeleute des Schiffes möglichst lange Hafenzeiten wünschten, weil das Devisen-Handgeld nach der Anzahl der Hafentage berechnet wurde, wollte ich bei meiner ersten Auslandsfahrt möglichst viel Zeit für Sightseeing zur Verfügung haben. Unsere Wünsche wurden erfüllt. Wir lagen sechs Tage in Antwerpen. Die Ladung wurde partieweise gelöscht. Es gab viele Unterbrechungen wegen Regens und in der Woche lag noch ein belgischer Feiertag, an dem auch im Hafen nicht gearbeitet wurde. Doch es gab noch eine andere Verzögerung:

An den Abenden ging ich mit Angehörigen der Besatzung an Land, natürlich nicht ins Theater. Es ergab sich, dass wir eine Gruppe westdeutscher Seeleute trafen und uns mit ihnen sehr gut verstanden. Zu dieser Zeit gab es in der DSR zum Glück noch nicht die späteren, weit überzogenen Restriktionen für den Landgang. Beide Seiten wussten schnell, wie wir uns zum fröhlichen Umtrunk gegenseitig ergänzen konnten. Die westdeutschen Seeleute hatten die nötigen DM, um den obligatorischen Verzehr in unserer Gaststätte zu bezahlen, und wir brachten von Bord den preisgünstigen Wodka mit. Wir hatten uns viel zu erzählen von unseren unterschiedlichen Welten, in denen wir lebten, und auch über unsere doch schon sehr verschiedenen Ansichten und Auffassungen. Selbstverständlich gehörten zu der Gaststätte auch einschlägige Mädchen. Sie nahmen es uns nicht übel, dass wir keinen Bedarf hatten, wenn sie sich nur hin und wieder einen Schluck unseres köstlichen Nasses abholen konnten. Am letzten Abend hielt es ein Seemann aus unserer Runde doch nicht aus und verholte sich an einen Tisch mit zwei wirklich hübschen Damen. Sie hatten ein Niveau, dass mir sofort klar war, die kann unser Mann gar nicht bezahlen. Ich hatte noch die Naivität, zweimal zu versuchen, ihn wieder zu uns zu holen, aber ohne Erfolg. Wir feierten unsere Abschiedsparty eben ohne ihn und kamen wohlbehalten zu unserem Schiff zurück. Am sehr

frühen Morgen wurde ich durch eine außergewöhnliche Betriebsamkeit auf unserem Schiff geweckt. Belgische Polizei war an Bord gekommen und hatte den Kapitän unterrichtet, dass unser Seemann mit den zwei Damen in der Nacht verhaftet worden war. Der Grund: Versuchte Vergewaltigung! Das Schiff dürfe nicht eher auslaufen, bis der Kapitän eine bestimmte Summe gezahlt hätte. Denn unser Seemann hatte kein Geld! Sobald der Kapitän bezahlen würde, wäre unser Seemann vor Auslaufen wieder an Bord. Bis dahin bliebe er inhaftiert. Sie nahmen seine persönlichen Sachen mit. Der Kapitän wickelte die notwendigen Formalitäten über den Makler der DSR ab und tatsächlich, unmittelbar vor unserem Ablegen brachte die belgische Polizei unseren Seemann wieder zurück an Bord.

Ich beobachtete nun den Mann, als er seine Arbeit an Deck verrichtete. Er tat mir leid. Ich glaubte auch zu bemerken, dass die anderen von der Besatzung ihn mieden. Hätte er doch meinen Ratschlag befolgt, ging es mir durch den Kopf. So kam ich zu dem Schluss, ich müsste zu ihm gehen und versuchen, ihn zu trösten. Ich erlebte aber eine große Überraschung. Ich wollte ihn rücksichtsvoll auf den vorangegangenen Abend ansprechen, aber er ließ mich gar nicht zu Wort kommen. Mit freudigem Blick fiel er mir ins Wort: „Das war doch mal endlich ein richtiges Erlebnis an Land.“ Ich begriff sehr schnell: Trost war das, was der Matrose am wenigsten brauchte.

Meine Reisen waren ohne Zweifel für meine Tätigkeit als Seefahrtsschullehrer sehr nützlich. Bis Anfang der 1970er Jahre spielte die kommerzielle Seite der Ladungsabwicklung noch eine entscheidend größere Rolle als heute. Insbesondere der Papierkrieg, mit Charterpartien, Konnossementen, Steuermannsquittungen, akkreditivgefährdeten Gütern und ähnlichem konnte die Ladungsoffiziere an Bord heftig ins Schwitzen bringen. Ich hatte so manches Mal auch Gelegenheit zu helfen, wenn es zum Beispiel darum ging, die langen Zahlenreihen der verschiedenen Dokumentenarten mit primitiven Addiermaschinen rechnerisch in Übereinstimmung zu bringen. Noch wichtiger war, dass ich an Bord Kenntnisse und Erfahrungen über das Ladungsgeschäft gewann, die ich in meinen Lehrveranstaltungen wiedergeben konnte. Auf diese Weise profitierten auch die Studenten der Seefahrtsschule von meinen Aufenthalten an Bord. Die genannten Aspekte des Ladungsgeschäfts haben nach meiner Meinung an Bord leider an Bedeutung verloren.

Neben diesem rein Fachlichen lernte ich auf meinen Reisen ganz unmittelbar auch das berufliche Umfeld meiner Seefahrtsschüler kennen. Ich erfuhr sehr viel über ihre Auffassungen, ihre Wünsche und Hoffnungen und nicht zuletzt auch über ihre Sorgen und Nöte. Das alles interessierte mich seit langem. Schon als junger Praktikant im Seehafen Rostock hatte ich die Chance, ein paar Wochen als Vertreter der Schiffsmaklerei tätig zu sein. Ich nutzte die geschäftlichen Besuche an Bord der von uns betreuten Schiffe, um mit den Kapitänen und Offizieren möglichst viel über ihren Beruf zu diskutieren. Zu damaliger Zeit war ein Student im Hafen noch eine Seltenheit und ich erfuhr große Aufmerksamkeit. Egal, ob es eigene oder fremde Schiffe waren. Ich erlebte dabei jedes Mal eine regelrechte Enttäuschung. Ich hatte mir angewöhnt, dem jeweiligen Kapitän oder Schiffsoffizier die Frage zu stellen, wie ihm sein Beruf gefällt. Zu meiner großen Überraschung lautete die durchweg einheitliche Antwort: Wenn ich ihnen einen gut bezahlten Job an Land anbieten könnte, dann würden sie sofort absteigen. Später, bei meinen eigenen Reisen, habe ich hierfür ein besseres Verständnis gewonnen: Offen gestanden, erhielt meine vorbehaltlose Begeisterung für den Beruf des Kapitäns sogar einen gewissen Dämpfer. Auch diese Erfahrungen erwiesen sich als sehr nützlich für meine Lehrtätigkeit als Seefahrtsschullehrer.

Eine andere Erfahrung, die ich an Bord gewann, ließ aber die Faszination für den Beruf des Kapitäns nicht verblassen. Ich meine die Kontakte zu den Menschen aus anderen Ländern, häufig aus ganz anderen Lebensverhältnissen und Kulturkreisen. Diese Begegnungen erweiterten den Horizont und ließen das eigene Leben in einem objektiveren Licht erscheinen.

Das war für mein politisches Denken sehr wichtig, in dem Völkerverständigung, Überwindung der schreienden Rückständigkeit und Armut in vielen Ländern der Welt und der Wunsch nach einer Welt ohne Krieg immer an erster Stelle standen – und stehen. Ein gutes Beispiel hierfür war eine Reise mit der J. G. FICHTE nach Kuba. Ich war zusammen mit anderen Seefahrtsschullehrern als Ausbildungssoffizier gemustert. Wir hatten nicht nur Seefahrtsschüler,



„Lehrerpause“ an Deck der J.G. FICHTE
Links: Professor Ulrich Scharnow, Seefahrtsschule Wustrow;
Rechts sitzend: Dr. Carl Lucko, Universität Rostock

sondern auch Lateinamerika-Studenten der Rostocker Universität an Bord. Wir nutzten die Anwesenheit von Lateinamerikawissenschaftlern auch während der Reise für einen Spanisch-Intensivkurs. Das war für den unmittelbaren Kontakt mit den Kubanern, an dem mir so viel gelegen war, sehr günstig. Erfreulich war für uns auch die Tatsache, dass unser Aufenthalt in verschiedenen kubanischen Häfen mehrere Wochen dauerte.

Ein Seefahrtsschüler, der mein Interesse an möglichst unmittelbaren Kontakten mit der Bevölkerung kannte, schlug mir vor, mit ihm in Havanna eine kubanische Familie, die er schon von vorausgegangenen Reisen kannte, zu besuchen. Ich war hoch erfreut. Als wir eines Tages den kubanischen Zoll zusammen mit anderen Seeleuten unseres Schiffes passierten, steckte mir der Seefahrtsschüler unmittelbar, nachdem ich von dem Zöllner abgefertigt wurde, etwas in meine Jacketttasche, bevor ich irgendwie reagieren konnte. Gleich nach mir passierte der Seefahrtsschüler den Zoll, lächelte mich siegesbewusst an und meinte: „Das hat ja geklappt!“ Bei der Konterbande handelte es sich um einen guten Füllfederhalter, den der Seefahrtsschüler schon in der DDR für seine kubanischen Freunde gekauft hatte. Meinem Vorwurf, er hätte mich einweihen sollen, begegnete er mit der Feststellung: „Dann wären sie nicht unbefangen durch den Zoll gegangen.“

Der Besuch bei der kubanischen Familie wurde für mich ein unvergessliches Erlebnis. Aus ihm entwickelten sich viele Kontakte mit der Familie und insbesondere mit dem Familien-

überhaupt. Unser Schiff lief Havanna zweimal an und einmal war ich zwischendurch wegen eines operierten Seefahrtschülers noch allein in Havanna.

Tirso, so hieß das Familienoberhaupt, arbeitete bei dem kubanischen Exportunternehmen CUBATABACO und war ein glühender Anhänger der kubanischen Revolution. Er führte uns mit Kollegen seiner Firma zusammen, organisierte Besuche von Kooperativen außerhalb Havannas und lud mich mit seiner Frau zum Besuch einer Aufführung im berühmten Tropicana ein. Ich ergriff die Initiative zu einem Gegenbesuch an Bord unseres Schiffes. Der Kapitän gewährte mir die Bitte unter der Bedingung, dass ich die Kosten übernehme. Obwohl wir „German time“ verabredet hatten, staunte ich nicht schlecht. Fast genau zu dem vereinbarten Termin erschien Tirso, aber nicht nur mit seiner Frau, sondern mit vielen Verwandten. So hatte er meine Einladung nach kubanischer Sitte verstanden. Es wurde zwar sehr eng in meiner Kammer, aber das tat der Herzlichkeit der Begegnung keinen Abbruch.

Eine letzte Begegnung mit Tirso gab es am Tag unseres Auslaufens. Tirso war noch einmal zu unserem Schiff gekommen. Er teilte mir mit, ich sollte nicht auf Post von ihm hoffen, denn er schreibe niemandem, obwohl ich dann später doch ein paar sogar ausführliche Briefe als Antwort auf meine erhielt. Was aber für ihn das Wichtigste war, erklärte er mir so: „Meine Familie hat in letzter Zeit zwei Verluste erlitten. Einer meiner Brüder ist als Pilot der kubanischen Luftwaffe gefallen. Eine Schwester hat uns verraten, weil sie nach Amerika ging. Sie ist auch für uns gestorben. Du bist jetzt an die Stelle meines Bruders getreten. Du gehörst jetzt zu unserer Familie und bist mit deiner Frau bei uns jederzeit willkommen und ihr werdet immer Aufnahme finden.“ Diesen Abschied von Tirso konnte ich nie vergessen. Die Jahre danach waren dann leider so, dass unserer Freundschaft nur Erinnerung blieb.



Praktikanten der Seefahrtsschule Wustrow an Bord der J.G. FICHTE
Rechts: Professor Ulrich Scharnow; links der Autor

Meine Reisen als Seefahrtsschullehrer an Bord von Schiffen der DSR waren wichtig für meine Tätigkeit an der Seefahrtsschule Wustrow, aber sie waren mir immer mehr als ein bloßes Praktikum.

Mit MS THEODOR STORM rund um die Welt

Im Jahre 1972 machte die THEODOR STORM in Charter der schwedischen SALEN-Reederei zwei Weltumsegelungen. Über die zweite Reise, zu der wir gemustert wurden, möchten wir hier berichten.

Es war schon ein erhebender Augenblick, an Bord dieses weißen Schiffes zu gehen, nachdem wir auf den Bulkcarriern unserer Reederei groß geworden waren und ständig mit den staubigen Bestandteilen einer Erz- oder Apatitladung zu kämpfen hatten. Es war ein ganz anderes Flair auf diesem Schiff. Nicht nur, dass sich der ganze Landbereich ein „Stelldichein“ gab. Irgendwie hatten wir den Eindruck, auf einem Jugendschiff gelandet zu sein. Es ging jedenfalls sehr temperamentvoll zu. Wir fuhren beide in der Maschine, der eine als Maschinen-Assistent, der andere als II. Technischer Offizier. Für uns war die automatisierte Maschinenanlage Neuland. Das bedeutete „hineinknien“ in die neue Technik, hatte aber auch den Vorteil eines geregelten Tagesdienstes.

Und dann ging es endlich los. Die Hauptmaschine wurde auf Nenndrehzahl gefahren und die Anlage wachfrei gemacht. An Deck angelangt – das erste Staunen. Mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 21 Knoten schoss das Schiff nur so durch die Wellen, während die alten Bulkcarrier mit ihren 13 bis 15 Knoten dahindümpelten. In Kiel angekommen, wurden in der Schleuse von Holtenau noch einige Ausrüstungsgegenstände übernommen. Die Kanalpassage verlief ohne Probleme und bald verschwand Brunsbüttel im Achterwasser unseres Schiffes, wir hatten das offene Meer, die Nordsee, erreicht.

Die THEODOR STORM machte ihre letzte Reise in SALEN-Charter. Der Chartervertrag sah etwa folgendermaßen aus: Das Schiff fuhr weiter unter DDR-Flagge mit Heimathafen Rostock, hatte aber einen blauen Schornstein mit dem großen weißen „S“ der SALEN-Reederei. Der Charterer zahlte monatlich einen festgesetzten Betrag an die DSR und übernahm die Brennstoff- und Hafenkosten des Schiffes. Dafür verpflichtete sich die DSR, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20,5 bis 21 Knoten zu gewährleisten. Somit konnte der Charterer Hafendurchläufe und Kanalpassagen exakt planen.

Unser Reiseauftrag bestand darin, im europäischen Bereich Fisch von japanischen Trawlern zu übernehmen und in Ekuador Bananen für japanische Zielhäfen zuzuladen. Der weitere Verlauf der Reise stand noch nicht fest. Unser erster Ladehafen war Las Palmas auf Gran Canaria. Die Fahrt dorthin verlief recht ordentlich. Im Maschinenbereich mussten noch einige Reparaturen an den Hilfsdieseln und der Kühlanlage durchgeführt werden. Die Laderäume wurden gründlich gereinigt und für die Übernahme der Frostware heruntergekühlt. Es zeichnete sich ab, dass es eine gute Reise werden würde. Der Kapitän und der Chief hatten ihre Ehefrauen mit an Bord. Ein Garant dafür, etwas mehr von den Sehenswürdigkeiten dieser Welt kennen zu lernen.

In Las Palmas machte unser Schiff am Pier der Kühllagerhallen fest und übernahm eine Teilladung gefrosteten, in Kartons verpackten Fisches. Es handelte sich dabei um Heilbuttfilet und Tintenfisch. Wir verbrachten hier insgesamt vier Tage. Viel Zeit, um uns umzuschauen. Die Stadt war allein schon die Reise wert. Mitten im Sommer pulsierte hier das Leben. Nicht nur die Touristen aus dem westlichen Europa tummelten sich am Strand und auf der Promenade, auch die heimische Jugend verstand es, den schönen Dingen des Lebens ausgelassen zu frönen. Es war ein Erlebnis, diesem Treiben zuzuschauen.

Von Las Palmas ging es wieder zurück nach Vigo in Nordwest-Spanien. Dort haben wir den Fisch direkt von japanischen Trawlern übernommen. Während der dreitägigen Ladezeit konnten wir uns von der Schönheit der Stadt und ihrer Umgebung überzeugen. Mit halbvol-

lem Schiffsbauch ging es nun über den großen Teich in Richtung Panamakanal. Bei dem herrlichen Wetter auf dem Atlantik bot es sich einfach an, das erste Fischerfest zu feiern. Lichterketten wurden montiert, das Bootsdeck wurde mit Fischernetzen überspannt und die festliche Tafel hergerichtet. Der Heilbutt wurde über Holzkohle gegrillt und unser Koch, der ebenfalls seine erste Reise auf diesem Schiff machte, war ein Meister beim Zubereiten des Tintenfisches. Mit den entsprechenden Gewürzen in Öl gebacken, wurde er ein Gaumenschmaus. Bei der langen Reise bis nach Japan folgten noch mehrere derartige Feierlichkeiten und auch danach gab es noch genug Fisch für unsere verwöhnten Gaumen.

Die Panamakanalpassage war ein Erlebnis. Schon vor Einlaufen durch die Molen von Cristobal kam uns die LIVERPOOL BAY entgegen. Ein Containerschiff der 3. Generation, welches nach den Abmessungen der Schleusenkammern gebaut wurde. Für einen Schiffslover ein beeindruckender Anblick. Der Panamakanal ist der einzige Seeweg, bei dem nicht der Kapitän, sondern der Lotse die volle Verantwortung für das Schiff übernimmt. Voraussetzung dafür ist natürlich eine einwandfrei funktionierende Maschinenanlage. Entsprechende Kontrollen wurden von den Behörden auch durchgeführt. Jede freie Minute verbrachten wir während der Passage an Deck und hielten alles Sehenswerte im Bild fest. Wir dachten dabei aber auch an die vielen Menschen, die den Bau des Kanals mit ihrem Leben bezahlen mussten.



Puerto Bolivar, Stadt im Morast

Auslaufend Panamakanal, brauchten wir gut einen Tag bis zu unserem Ladehafen Puerto Bolivar in Ekuador. So klangvoll dieser Name auch ist, es sah elendig in diesem Ort aus. Die einzige befestigte Straße war der Weg von der Bananenplantage zur Verladepier. Zu den einzelnen Häusern ging es über hölzerne Laufstege, unter denen während der Flut das Wasser lief und während der Ebbe dort die Kinder mit den Schweinen und Ratten im Schlamm spielten. Wehe dem Seemann, der hier sein Schiff verpasst. Über die große Not in der Welt machte sich natürlich auch der DSR-Seemann so seine Gedanken.

Die Chiquita-Bananen wurden innerhalb eines Tages in den restlichen Decks verstaut und schon hatte uns der Pazifik wieder in seine Arme geschlossen. Die 18 Tage bis nach Japan waren keineswegs langweilig. Kaum einen Tag auf See, schipperten wir schon durch die Galapagosinseln in Richtung nördliche Halbkugel. Diese Inseln sind ein wahres Naturparadies, das einzigartig auf der Welt ist. Vom Tourismus verschont geblieben, leben hier viele Urtiere, wie Meerechsen, Riesenschildkröten, und natürlich alle Arten von Seevögeln. Nachdem wir den Äquator das zweite Mal überquert hatten, fand auch die obligatorische Äquatortaufe statt. Täuflinge gab es genug und die dreckigen Nordhalbkugelbewohner wurden nicht nur mit bunten Lebensmittelfarben geschmückt. Zufällig musste an diesem Tag der Schweröl-Separator gereinigt werden. Abends konnten die Täuflinge dann stolz ihre Tauscheine in Empfang nehmen, nachdem jeder noch etwas Kulturelles zum Besten gegeben hatte. So sang mancher ein Lied, sagte ein Gedicht auf oder machte auf der Back einen Kopfstand.

Wir waren eine gute Truppe. Die alten Hasen wussten, worum es geht, und wir Neulinge hatten uns schnell angepasst. Alkoholverstöße gehörten nicht zum Alltag, obwohl sich jeder bei der Transitausgabe so viel Alkohol kaufen konnte, wie es ihm beliebte. Das Transitlemit wurde eingehalten. Was darüber hinausging, musste in harter Währung bezahlt werden. Oft fand auf dieser Reise ein niveauvoller Barabend statt. Ein großer Teil der Getränke musste ebenfalls in harter Währung bezahlt werden. Das schmerzte niemanden, denn Dollars hatten wir auf dieser Charterreise ausreichend. Die letzten Gäste waren spätestens um 1 Uhr in der Koje verschwunden, sodass am nächsten Tag nicht der Dienst darunter litt. Die Feierlichkeiten fanden in dem von der Besatzung selbst gestalteten Salon statt, der auch einen herrlichen Bartresen beherbergte. Hinter diesem servierte uns ein in erster Garnitur gekleideter Barkeeper die Getränke. Manchmal wurde er auch von unseren beiden schmucken Stewardessen abgelöst. Jeder der Gäste kam ordentlich gekleidet zu den Festlichkeiten. Man hatte dadurch das Gefühl, in einer vornehmen Bar, wie beispielsweise der Skybar des Hotels Neptun, zu sein und nicht fernab aller Zivilisation auf dem weiten Ozean. Jeder, der während dieser Reise Geburtstag hatte, war stolz darauf, einen Barabend zu gestalten, und jedes Besatzungsmitglied war dann auch herzlich eingeladen.

Ein weiteres Ereignis dieser Reise sei ebenfalls erwähnt. Es war an einem Sonntagvormittag, die frisch gebackenen Brötchen mundeten wie immer, der Dienst im Maschinenraum hatte bereits begonnen und die regelmäßigen Arbeiten wurden gerade in Angriff genommen. Plötzlich ein Anruf von der Brücke. Die Maschine wurde heruntergefahren. Der Grund war eine kleine Segeljacht, die auf dem Weg von den USA nach den Hawaiiinseln war. Sie befand sich nicht in Seenot, dafür war das Wetter auch viel zu schön. Der Kapitän hatte mit dem dort segelnden Ehepaar Kontakt aufgenommen und sich nach deren Befinden erkundigt. Als gute Geste, wie es unter Seeleuten üblich ist, ließ er ein großes Paket mit frisch gebackenen Brötchen, einem aufgebackenen Brot, gereiften Bananen und einigen weiteren schmackhaften Lebensmitteln vorbereiten. Das Paket ging zu Wasser. Nachdem es die Segler wohlbehalten an Bord gezogen hatten, verabschiedeten wir uns mit einer Ehrenrunde. Als dann unser Typhon gezogen wurde, ging es einem durch und durch. Es war ein ähnliches Gefühl, als wenn heute in Warnemünde eines der großen Passagierschiffe ablegt, die Melodie „Time to say good bye“ und für die amerikanischen Passagiere im Anschluss Elvis' „Muss i denn zum Städtele hinaus“ gespielt wird. Wenn dann zum Abschied noch dreimal lang das Typhon brüllt, sind all die Erinnerungen an die eigene Seefahrtszeit wieder da. Es war eine schöne Geste vom Kapitän, diesen Menschen im Segelboot eine Freude zu machen.

Unser nächstes Erlebnis war mit dem Passieren der Hawaiiinseln verbunden. Um Mitternacht sahen wir den roten Feuerschein des aktiven Vulkans auf der Insel Hawaii. Am näch-

sten Mittag passierten wir Honolulu. Die Hauptstadt der Hawaiian Islands auf der Insel Oahu war zum Fotografieren nah. Knapp drei Tage später überquerte unser Schiff die Datums-grenze, das heißt, den 180sten Längengrad. Während unsere Position bisher in westlicher Länge angegeben wurde, so versiegelten wir jetzt östlicher Länge. Das war aber nicht die einzige Besonderheit. Da wir stets in westlicher Richtung fuhren, wurden aller 15 Längen- grade die Uhren eine Stunde zurückgestellt. Auf diesem Längengrad lagen wir Greenwich gegenüber einen halben Tag zurück. Jetzt fuhren wir aber gegen 0° östlicher Länge, das heißt, wir waren Greenwich gegenüber einen halben Tag voraus. Dazu mussten wir aber einen ganzen Tag überspringen. Die wachhabenden Nautiker und Matrosen hatten sich diesen Tag aber durch das ständige Zurückstellen der Uhren verdient. Wir im Tagesdienst Beschäftigten konnten nachts eine Stunde länger schlafen und bekamen diesen übersprun- genen Tag auch noch bezahlt. Für dieses außergewöhnliche Ereignis erhielten wir ein handgemaltes Dateline-Certificate.

In unserem Bericht ist die Arbeit bisher etwas zu kurz gekommen. Wir fuhren zwar auf einem weißen Schiff, aber nicht auf einem Passagierschiff. Es wurden wie auf allen anderen DSR- Schiffen Wartungs- und Konservierungsarbeiten durchgeführt. Bei einem Kühlschiff bean- sprucht die Ladungsbetreuung einen großen Zeitaufwand und besonders dann, wenn noch verschiedene Kühlgüter transportiert werden. Während der Fisch bei Temperaturen unter minus 20°C lagerte, wurden die Bananen auf etwa plus 12°C (52,5°F) gehalten. Während eine Frostladung relativ unproblematisch ist, benötigt eine Bananenladung große Aufmerk- samkeit. Der Reifeprozess dieser Frucht muss so gut es geht gestoppt werden. Das anfallen-

de Kohlendioxid und Äthylen wird abgesaugt, da es den Reifeprozess fördert, und parallel dazu muss Frischluft zugeführt werden, damit die Banane nicht austrocknet. Es ist schon eine Wissenschaft für sich, solch eine Ladung gut zum Zielhafen zu bringen.

Und dann war es soweit. Wir fuhren durch die Bucht von Yokohama. Der Fujiyama war wie so oft in den Wol- ken bzw. im Dunst verschwunden. Das Löschen der Bananen in Tokio verlief unproblematisch. Die Seiten- pforten wurden geöffnet, Förderbän- der herangerollt und schon mar- schierten die Chiquitakartons in die Kühlhallen. Einen Tag später befan- den wir uns wieder auf See. Es stan- den jedoch etwa 2000 Kartons von der halben in Tokio gelöschten Ba- nanenladung an Deck herum, die auf einer vorgegebenen Position außenbords geworfen werden mussten. Für uns Neulinge auf dem Kühlschiff kaum zu begreifen. Aber der Name „Chiquita“ bürgt für Qua- lität. Wenn eine Banane im Karton



Angereifte Bananen für das Meer

etwas gelb aussah, ging dieser nicht von Bord. Die Frucht hat an Land im Reifekeller gelb zu werden, aber nicht an Bord. Wenn man daran denkt, dass damals wegen Devisenmangels in der DDR kaum eine Banane zu bekommen war, blieb dies unfassbar. In Osaka wurden dann die restlichen Bananen gelöscht und man nahm die Fischladung in Angriff. Dabei ließ man sich viel Zeit. Fisch ist für die Japaner ein hochwertiges Lebensmittel. Es wurde jede Palette gründlich in Augenschein genommen und die Ware auf Qualität und Vollzähligkeit geprüft.

Für uns gab es so ausgiebig Zeit, Land und Leute kennen zu lernen. Die Einkaufspassagen und Kaufhäuser übertrafen alles, was wir vom westlichen Europa bisher kannten. Bereits im Foyer eines großen Kaufhauses wurden wir von einer schmucken Japanerin in perfektem Deutsch angesprochen, die uns während unseres zweistündigen Geschäftsbummels nicht von der Seite wich und uns mit Rat und Tat begleitete. Beliebtes Ziel war hier die Spielzeugabteilung. Abends präsentierten dann die jungen Familienväter an Bord die für ihre Kinder erworbenen Geschenke. Die Gänge in den Aufbauten verwandelten sich zu richtigen Spielstraßen. Es fanden sich täglich viele Händler ein, die bei uns auch guten Umsatz machten. Zu erwähnen seien hier die handgemalten Kaffeeservices des „Hey Dankeschön“, eines kleinen Japaners, der ein gutes Deutsch sprach. Seine kleine Manufaktur kam mit der Produktion kaum nach, so gefragt war sein Porzellan. Man konnte sich aber auch auf einem Gemälde des Schiffes mit seinem Porträt verewigen lassen.

Wieder zurück nach Tokio versiegelt, mussten wir erst einmal einen kleinen Taifun abwettern, bevor im Hafen die Restladung Fisch gelöscht werden konnte. Der Landgang wurde jetzt weniger zum Einkaufen genutzt, denn das Handgeld ging allmählich zur Neige. Aber Tokio hat auch viele Sehenswürdigkeiten zu bieten. Nicht nur die Ginzastrasse ist sehenswert. Ein Besuch auf dem Flughafen wurde für uns zu einem bleibenden Erlebnis. Es war schon fantastisch anzusehen, wie sich die Jumbojets in die Luft erhoben, begleitet von wehenden Tüchern, mit denen die Japaner ihre Gäste verabschiedeten. Die Fahrt mit der Schwebbahn zurück in die Stadt war ebenfalls einmalig. Die Abende wurden von uns Fotoamateuren genutzt, um das Lichtermeer der Stadt festzuhalten. Tokio ist bekannt für seine tausend Leuchtklammern.

Und dann begann die Rückreise. Wir verließen Tokio in Richtung Indischer Ozean, fuhren an Taiwan vorbei, übernahmen auf Singapur-Reede noch ein paar Kleinigkeiten und erreichten nach Passage der Malaka-Straße den Indischen Ozean. Da der nächste Ladehafen noch



Ladetechnologie in Merca



Zugabe für den
Fotografen

nicht feststand, bekamen wir von SALEN Order, die Maschine zu stoppen. Zeit für die Maschinen-Crew, einige dringende Reparaturen am Hauptmotor durchzuführen, und für die Matrosen, ein paar respektable Haie aus dem Wasser zu ziehen.

Als nächstes Ziel wurde uns Merca in Somalia telegraphiert. Es gab dort keinen Hafen. Nur eine kurze Pier ragte in den Indischen Ozean, an der die Bananen in Schuten verladen wurden. Die Bananen gelangten über an der Außenhaut verzurrte Stellagen an Deck und über viele Rutschen bis in die untersten Decks der Laderäume. Es war schon erstaunlich, wie allein mit Muskelkraft innerhalb kürzester Zeit ein Schiff beladen werden kann. Der zweite Ladehafen war Chisimayo (Kismaanyo) in Somalia. Hier gab es einen Hafen mit einer einzigen befestigten Pier. Mit dem eigenen Ladegeschirr wurden die restlichen Bananen im Schiff verstaut. Die Zeit nach Feierabend nutzten viele Besatzungsmitglieder, um am Hafenrand nach Korallen und Seesternen zu tauchen.

Wieder vom Indischen Ozean in Empfang genommen, versiegelten wir gen Süden mit Zielhafen Rostock. Wir mussten den Weg über Kapstadt wählen, da zu dieser Zeit der Suez-Kanal noch geschlossen war. Dafür erwartete den DDR-Bürger die wohlschmeckendste Banane, die es überhaupt gibt. Das Logo auf der Banane war ein springender Leopard.

Wenn die gereifte Banane so aussah wie das Fell des Leoparden, also gelb mit braunen Punkten, dann war sie reif und schmeckte süß und saftig. Da konnten keine Chiquitas mithalten. Diese waren eigentlich nur größer. Bis Rostock war es noch ein weiter Weg. Entlang der ostafrikanischen Küste ging es erst einmal zum Bunkern nach Durban in Südafrika. Landgang gab es für uns von der Maschine kaum, denn das Bebunkern der Schweröltanks erforderte schon unsere ganze Aufmerksamkeit. Das machten hier grundsätzlich nur schwarze Südafrikaner. Wir staunten nicht schlecht darüber, wie die Arbeit in puncto Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit organisiert war.

Nach Auslaufen Durban hatte uns Rasmus nach dieser schon recht langen Reise das erste Mal in den Griff bekommen. Der Wind blies von vorn mit einer Neun bis Zehn. Bei dem voll beladenen Schiff gingen die großen Brecher über das ganze Deck. Wenn man zusah, wie die Wassermassen sich gegen die Schiffsfenster Hauptdeck Vorkante warfen, konnte einem himmelangst und bange werden. Aber das Glas hielt den Belastungen stand. An Schlaf war in dieser Nacht nicht zu denken. Der nächste Tag sah aber schon viel freundlicher aus.



Bordfest

Nachdem wir das Kap der Guten Hoffnung umrundet hatten und Kapstadt mit seinem Tafelberg grüßte, wurde der Kurs in Richtung Norden abgesteckt und der Zielhafen Rostock ins Visier genommen. Die restlichen 20 Tage nutzten wir bei guter Wetterlage, um das Schiff herauszuputzen. So erreichten wir dann am 19. September 1972 unseren Heimathafen.

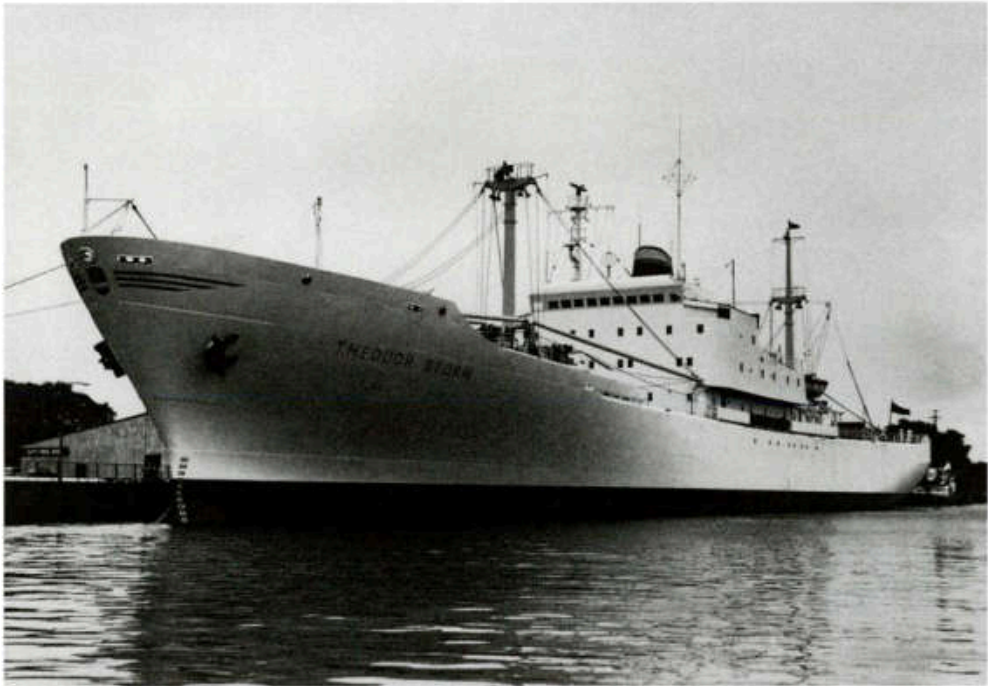
Es war eine herrliche Reise, die uns immer in Erinnerung bleiben wird. Wir waren ein prima Kollektiv, mit dem man nicht nur fröhliche Feste feiern konnte.

In der Maschine gab es keine Probleme, die Diesel hielten alle durch. Das Wetter hatte es gut mit uns gemeint. Wir hatten viel gesehen und jeder fuhr mit neuen Eindrücken in die Heimat.

Das Schiff ging anschließend in die Werft nach Göteborg und fuhr danach in eigener Regie für den „Deutfracht-Reefer-Service“.

Die letzte Reise der THEODOR STORM

Ein erfolgreiches Leben hatte die THEODOR STORM vor sich, als sie am 30. September 1966 als damals wohl modernstes Schiff der DSR in Dienst gestellt wurde. Schon ein Jahr später begann auf der Reise von Yokohama nach Guayaquil die Zeit der Automatisierung mit teilweise unbesetztem Maschinenraum. Über 24 Jahre war die THEODOR STORM auf allen Ozeanen unterwegs. Es waren wohl ökonomische Probleme, die ein so langes Leben erlaubten. Doch die Reparaturlisten am Ende der Reisen wurden immer länger und immer häufiger war zusätzliche körperliche und geistige Arbeitskraft durch die Besatzung aufzubringen, um das vertraute und nach Seemannsart geliebte Schiff in Fahrt zu halten.



Kühlschiff THEODOR STORM

Die Wende in der DDR brachten die THEODOR STORM zusammen mit dem Schwesterschiff THEODOR FONTANE am 30. Juni 1990 als Auflieger in die Wohlenberger Wiek, nachdem die Schiffe lange ohne Beschäftigung auf der Reede von Warnemünde gelegen hatten. Beide wurden an der dort vorhandenen Panzerverladepier festgemacht.

Meine Ablöserbesatzung war nun für sie verantwortlich. Die Enttäuschung darüber, dass die zuständigen Leute der Befrachtung keine Ladung für die Schiffe bekommen konnten und die Unsicherheiten über unsere Zukunft prägten die Stimmung unter der Besatzung. Um die hohen täglichen Kosten zu verringern, wurden für Urlauber bezahlte Schiffsbesichtigungen durchgeführt und die Mannschaftsmesse entwickelte sich zum öffentlichen Restaurant. Die so erzielten Einnahmen waren sicher Peanuts, trotzdem wurde mit viel Elan und Einfallsreichtum gearbeitet. Die Führungen für interessierte Leute endeten oft in langen Gesprächen.

Bald kam es zur Besichtigung der Schiffe durch den potenziellen Käufer. Als MS RAVEN begann für die THEODOR FONTANE eine neue Zukunft. Reeder war jetzt die *Full Moon Shipping Ltd. Panama*. Die Führungscrew der Stammbesatzung wurde übernommen und ging mit auf Reise. Hochstimmung herrschte trotzdem nicht bei diesen Männern, als das Schiff von der zurückbleibenden THEODOR STORM ablegte. Laut „Lloyds Register“ wurde die ehemalige THEODOR FONTANE bald darauf in der Nähe von Falmouth im River Fal aufgelegt.

Am 21. September war auch für unser Schiff die außergewöhnliche Beschäftigungslosigkeit vorüber. Doch es gab keinen Grund zur Freude. Die bevorstehende Reise sollte auch die letzte sein, denn am Ende stand die Verschrottung in Alang.

Herzlich verabschiedet, auch von zahlreichen Feriengästen, legten wir am 21. September 1990 vormittags bei stürmischem Wetter von der Pier ab. An den Tagen zuvor wurden die Bordbibliothek, alle Filme und viele Ausrüstungsgegenstände von Bord genommen. Das Schiff kam ja nie mehr zurück. Zunächst gab es Charter für die *Reederei Lauritzen* in Kopenhagen, für eine Reise mit Tiefkühlladung von Brest nach Jeddah. In Brunsbüttel erfolgte die Bebunkerung für den Törn ins Rote Meer und weiter nach Indien. Am 28. September verließen wir Brest mit über 3100 Tonnen Hähnchen. Die Ladung wurde mit minus 18 Grad Celsius gut gekühlt. Nachdem der Lotse von Bord war, wurde auf der THEODOR STORM letztmalig die Flagge der DDR eingeholt. Beim Einlaufen in Port Said kam am 6. Oktober die alte schwarz-rot-goldene Gastlandsflagge zu neuen Ehren!

Als Nummer eins im Konvoi und schnellstes Schiff passierten wir den Suezkanal. Der Golf von Suez und das Rote Meer brachten den üblichen Klimawechsel, die Luft war nun heiß und trocken. Die notwendigen Laderaumtemperaturen konnten jedoch gut gehalten werden. In Jeddah wurde rund um die Uhr gelöscht, nur in der heißesten Tageszeit, von 12 bis 15 Uhr, blieben die Luken geschlossen. Die Arbeiter hatten es schwer in den frostig kalten Laderäumen, bei gleichzeitig hoher Außentemperatur. Trotz ehrlicher Bemühungen des Maklers gab es keinen Landgang für die Besatzung. Für die Behörden waren wir weiterhin „gefährliche Kommunisten“. Daran konnte auch die neue Flagge ohne Hammer und Zirkel nichts ändern. Allerdings waren auch dort unruhige Zeiten. Der erste Golfkrieg stand unmittelbar bevor.

Nach drei Tagen Löschzeit ging die letzte Hieve von Bord und die Reise nach Indien konnte beginnen. Der Indische Ozean war fast so glatt wie das Rote Meer, denn die Zeit des Monsuns war vorüber. Nach acht Tagen erreichten wir das letzte Ziel. Der Anker fiel im Golf von Kambay, 25 Seemeilen südlich von Bhavnagar. Auf dieser Reede warteten schon einige Schiffe auf ihr Ende am Strand von Alang. In Sichtweite lagen die schon verstümmelten Schicksalsgefährten aufgereiht am Ufer. Einstmals prächtige und stolze Kreuzfahrer, Frachter und Kriegsschiffe wurden von vielen billigen Arbeitskräften und mit primitivsten Mitteln zerlegt.

Für die THEODOR STORM blieb noch eine schmerzliche Gnadenfrist, weil sich der endgültige Verkauf an eine der vielen Verschrottungsfirmen verzögerte. Zweiundzwanzig Tage drehte sich unser Schiff mit den wechselnden Gezeiten vor dieser traurigen Kulisse. Auf eine so lange Reedezeit waren wir natürlich nicht eingerichtet. Proviant, Getränke und Frischwasser konnten nur mit viel Mühe beschafft werden. Die Besatzung sorgte wie immer für die Sicherheit des Schiffes, doch die früher üblichen Arbeiten an ihm konnten nun unterbleiben. Also gab es viel Freizeit. Die Shufflebordfelder an Deck wurden besonders intensiv genutzt. Schließlich war der Verkauf abgeschlossen. Unsere Reederei erzielte einen Preis von 870.000 US Dollar. Den Termin des Strandens legte man auf die günstigste Mondphase mit dem höchsten Hochwasser fest. Also mussten wir noch einige Tage warten.

Dann war es soweit. In der bevorstehenden Nacht würde die Flut auf dem höchsten Stand des Monats sein. In die für unser Schiff bestimmte Lücke zwischen den am Strand liegenden Wracks wurden Richtfeuer aufgestellt, damit wir das nun wirklich letzte Ziel der Reise auch in der Dunkelheit genau erreichten. Nun galt es noch letzte Vorbereitungen zu treffen. Zum Beispiel wurden der Trimm des Schiffes verändert, das Ladegeschirr abgelegt und gesichert sowie das Motorrettungsboot ausgeschwungen und mit dem Gepäck der Besatzung beladen.

Am 17. November kurz nach Mitternacht kam zum letzten Mal ein Lotse an Bord. Bald war der Anker gehievt und nach kurzem Warten auf den Zeitpunkt der höchsten Flut startete der Hauptmotor. Jetzt musste der 10.400-PS-Motor schnell und rücksichtslos auf hohe Drehzahl gebracht werden. Die THEODOR STORM sollte aus dem Stand heraus mit möglichst hoher Fahrt stranden. Das jetzt leichte Schiff mit großem achterlichen Trimm erreichte schnell die gewünschte Geschwindigkeit. Der Rudergänger nahm die Richtfeuer voraus und der dunkle Küstenstreifen mit den vielen Wracks an Backbord und Steuerbord rückte schnell näher. Den nun bald auf der Brücke spürbaren Flachwassereinfluss auf die Steuerfähigkeit und die Geschwindigkeit des Schiffes hatte ich zum Glück in meiner Seefahrtszeit bisher nicht erlebt!

Die Hecksee wurde zur Brandsee und die THEODOR STORM kam relativ sanft am Grund fest. Beide Anker wurden geworfen und die Maschine lief weiter mit „Voll Voraus“. Erst als nach kurzer Zeit das Wasser zu fallen begann, wurde gestoppt. Bald darauf schwiegen auch die Hilfsdiesel. Die letzten 30 Meter zum Ufer legten wir mit dem Rettungsboot zurück. Als ich zwei Stunden später noch einmal mit den Zöllnern an Bord musste, lag das Schiff in seiner ganzen Länge trocken.

Die Zollkontrolle, der wir uns unterziehen mussten, glich eher einem Überfall von Wegelagerern. Nach Stunden war auch das mit einigen Verlusten überstanden. Es folgte eine unbeschreibliche und lange Busfahrt über Bhavnagar nach Bombay. Dort wohnten wir drei Tage im Flughafenhotel und hatten viel Zeit, um die Schönheit und das Elend dieser Großstadt zu erleben. Der Heimflug führte über Frankfurt nach Berlin. In Tegel ging unsere tüchtige und fähige Crew auseinander und nur wenige habe ich auf späteren Reisen wiedergesehen.

Anmerkung der Redaktion zum Schiff:

Die THEODOR STORM lief am 7. Mai 1966 auf der belgischen Werft J. Boel et Fils, Tamise unter der Baunummer 1433 vom Stapel. Von dieser Reederei stammten auch die ähnlichen, unter belgischer Flagge im Einsatz gewesenen Kühlschiffe POMONA und PONTOS der Reederei F. Laeisz. Schon am 30. September des gleichen Jahres erfolgte die Ablieferung an die DSR. Ihr folgte ein viertel Jahr später das Schwesterschiff THEODOR FONTANE. Beide waren die ersten Kühlschiffsneubauten der Deutschen Seereederei Rostock. Mit dem Zeitpunkt der Indienstellung dienten sie zunächst im Rahmen des DSR-Reefer-Service speziell zum Transport von Südfrüchten aus Mittelamerika und Westafrika in die DDR. Am 29. September 1967, auf der Reise von Yokohama nach Guayaquil, fuhr die THEODOR STORM als erstes Schiff der DSR mit zeitweilig unbesetztem Maschinenraum und leitete damit die Automatisierung des Schiffsbetriebes in der DSR ein. Am Anfang und in Folge kam die THEODOR STORM im Wechsel von Zeitcharter und eigener Rechnung, mit den anderen Kühlschiffen weltweit zum Einsatz und beteiligte sich aktiv am Projekt der Wetterrouting über den Nordatlantik in kooperativer Zusammenarbeit mit dem Seewetteramt in Warnemünde und dem Seewetterdienst in Washington. Die dabei gemachten Erfahrungen wurden anderen Schiffen übermittelt. In der Seemannssprache nannte man diese Kühl- und Frachtschiffe „Arbeitsbienen des Atlantiks“.

SOS in Bangkok

Nach vielen Südamerikareisen mit der ALTENBURG war es die erste Reise nach Fernost. Wir lagen in Bangkok, als uns der SOS-Ruf der NIENBURG erreichte. Schnell wurde in der Besatzung bekannt, dass sich die NIENBURG in Seenot befand. Die Gerüchteküche kochte. Wir wussten nur, dass sie auf ein Riff gelaufen und die Lage sehr bedenklich war. Das Schiff konnte ohne fremde Hilfe nicht freikommen. Die Löscharbeiten an Bord der ALTENBURG waren gerade abgeschlossen und das Schiff wurde sofort seeklar gemacht. Reederei und Schiffsleitung vereinbarten, dass wir dem Havaristen zu Hilfe eilen sollten. Es musste zunächst noch eine entsprechende detaillierte Seekarte geordert werden, dann begann der Einsatz. Etwa vier Tage waren wir bei rauer See unterwegs. Während des Törns stellten wir uns immerzu die Frage: Sind die Besatzung und das Schiff in akuter Gefahr? Wie hoch und wie schräg liegt es? Beide Schiffsleitungen hatten von Beginn an Funkkontakt. Nach Ankunft am Bombay Reef lief das weitere Gespräch über UKW. Als wir beim Havaristen eintrafen, trieben schon ein chinesisches Bergungsschiff und zwei Hochseeschlepper (holländisch und philippinisch) in unmittelbarer Nähe der NIENBURG. Die lag so, als ob sie dort zum Löschen angelaufen wäre. So bedrohlich, wie wir anfangs dachten, sah es aus unserer sicheren Entfernung gar nicht aus. Wenn nicht der Seegang ständig am Schiff vorbei geschlagen wäre, hätte man kaum einen Seenotfall vermutet, zumal das gesamte Achterschiff noch im Wasser war. Die Maschinenanlage einschließlich Hauptantriebsanlage war zum Glück voll funktionstüchtig.



MS NIENBURG am 22.11.1974 nach dem Auflaufen auf das Bombay Reef der Paracel Islands

Die Leitungen beider Schiffe verständigten sich über verschiedene Bergungsmöglichkeiten. Wir empfanden, dass der Kapitän der NIENBURG keine Zweifel darüber aufkommen ließ, in dieser Situation jederzeit Herr der Lage zu sein. Wir legten unseren Seeschleppdraht an Deck bereit. Für mich ein willkommener Anlass, endlich die „Möhlecke“ im Keller des Kabelgatts aufzuräumen und einen Hängeboden für Seeschlepper einzubauen. Der Seeschleppdraht lag bis dato im äußersten Winkel am Steven zwischen den Spanten.

Inzwischen ergab die Abstimmung der Schiffsleitungen, dass wir als eine Notvariante die Bergung der Besatzung der NIENBURG quer über das Bombay Reef realisieren sollten. Dies musste natürlich vorab geprobt werden. Dazu ging unser Motorrettungsboot (Boot 1) mit einer Crew von acht Personen zu Wasser. Ausgerüstet mit einem Walkie-Talkie Marke „Funkhaus Köpenick“ und mit allen verfügbaren Akkus sowie einem Zweitgerät, wurde unsere nicht ungefährliche Expedition gestartet. Das Ausklinken des Bootes klappte sehr gut und die Heißblöcke wurden mittels Leinen sofort aus unserem Gefahrenbereich befördert. Trotzdem unser Kapitän R. Schmolinske gut Lee gemacht hatte, erfasste die starke Dünung sofort das Boot und hob und senkte es um mehrere Meter. Da an Bord des Rettungsbootes ausschließlich erfahrene und gut ausgebildete Seeleute waren, wurde diese kritische Situation bestens gemeistert.

Nun ging es in Richtung Bombay Reef. Wir suchten eine Furt durch die Korallenbänke, die es laut Seekarte geben musste. Das Risiko auf ein Korallenriff zu laufen war recht groß, da die Dünung das Rettungsboot immer wieder stark versetzte. Vorsichtig, an Steuerbord und Backbord jeweils mit Bootshaken zum Loten und Wegschieben ausgerüstete Leute, voraus ein Mann zum Einweisen – so tasteten wir uns langsam und behutsam voran. Die ersten beiden Versuche waren vergeblich, beim dritten Anlauf hat es dann geklappt und wir konnten die Furt finden. Sie wurde gleich in der Seekarte festgehalten. Wir hatten uns durch den Außenring des Riffs in das Innere durchgekämpft. Im Inneren herrschte, bedingt durch den starken Wind, eine beträchtliche Gegenströmung. Wir mussten auf Untiefen Acht geben. Unser Bootsführer, Chieftmate Manne Haasch, entschloss sich nach Bewältigung eines Drittels der Gesamtdistanz zur NIENBURG zur Umkehr. Unser Ziel hatten wir erreicht, denn wir hätten im äußersten Notfall die Besatzung der NIENBURG über das Riff bergen können.

Die Rückfahrt zur ALTENBURG verlief unspektakulär. Es war imposant zu erleben, wie klein man im Rettungsboot eigentlich ist und so zum Spielball der Gewalten werden kann. Mal sieht man das Schiff vom Wellenberg aus in voller Größe, dann sieht man im Wellental nur noch Wasser und Himmel – ein gigantisches Erlebnis! Ein schwieriges Unterfangen war nun das Aufnehmen des Rettungsbootes, denn die Verletzungsgefahr beim Einpicken der Heißblöcke war riesengroß. Uns half auch hier die hervorragende Seemannschaft unserer Besatzung. Mit Hilfe der vorderen und dann mit der achteren Fangleine brachten wir das Boot in eine ruhige Lage. Das Einpicken der Blöcke klappte prima und das Boot konnte gut aufgenommen und in die Davits eingeschwungen werden. Die Restarbeiten waren nun nur noch hundertfach geübte Routine. Wenig später machte ein unheimliches Geräusch die Runde. Die ALBATROS kommt! Bei ihr handelte es sich um einen sehr PS-starken bundesdeutschen Hochseeschlepper, der in Singapore stationiert war und auf solche SOS-Rufe, wie den der NIENBURG, wartete. Die ALBATROS hatte sich tatsächlich auf den Weg zum Havaristen gemacht und kam dann auch wenig später nach uns am Bombay Reef an. Inzwischen war es dem holländischen Hochseeschlepper gelungen, eine Schleppverbindung zur NIENBURG herzustellen. Gemeinsam mit dem Schleppgeschirr des chinesischen Bergungsschiffes, dem „Holländer“ und der Hauptantriebsanlage der NIENBURG, die ja noch voll funktionsfähig war, wurde versucht, das Schiff frei zu bekommen. Leider ohne Erfolg. Am Rande erlebten wir live den Konkurrenzkampf im

Bergungsgeschäft. Um effektiver wirken zu können und einen größeren Wirkungsgrad zu erzielen, hatten der holländische und der philippinische Hochseeschlepper untereinander eine Schleppverbindung hergestellt. Nun zogen beide gemeinsam, sozusagen an einem Strang. Aber auch dabei ohne Ergebnis. Als sich der Misserfolg dieser Mission abzeichnete, versuchte nun der „Philippino“ den „Holländer“ sachte aufs Riff zu ziehen. Das Ergebnis dieses Versuches, die Konkurrenz zu beseitigen, waren eine gekappte Schleppverbindung und das Aus im Rennen um die Bergung der NIENBURG. Dass ein solches Manöver auch erfolgreich sein kann, zeigte sich später. Nun überschlugen sich die Ereignisse. Ein Taifun war im Anmarsch, Eile war geboten.

Die Leitungen beider XD-Schiffe vereinbarten, dass gefährdete Besatzungsmitglieder und solche, die zur Bergung des Schiffes nicht benötigt wurden, wie die mitreisenden Ehefrauen und die Stewardessen, auf unser Schiff gebracht werden sollten. Auf der NIENBURG benötigte man Schlafplätze für die Helfer. Komischerweise wollte auch der Pope (Politoffizier) mit, er müsse unbedingt gerettet werden. Dies konnte man im Nachhinein auch so interpretieren, dass man auf ihn gut verzichten konnte. Eigentlich hätte man, von wenigen Ausnahmen abgesehen, auf diese Besatzungsmitglieder all die Jahre generell verzichten können und hätte obendrein noch sehr viel Geld gespart.

Zurück zur Bergung der NIENBURG. Die Besatzung hatte inzwischen damit begonnen, das Schiff zu leichtern. Um jedoch noch effektiver und schneller zu werden, denn der Taifun kam immer näher, fehlte es an allen Ecken und Enden an Händen, die zupacken und fachmännisch arbeiten konnten. Wir wurden um Hilfe gebeten. Ich war zusammen mit sieben weiteren Besatzungsmitgliedern der ALTENBURG freiwillig bereit.

Inzwischen waren die Frauen der NIENBURG auf unserem Schiff angekommen und wir acht Mann wurden auf dem Rückweg mit dem Brandungsboot des holländischen Hochseeschleppers an Bord der NIENBURG gebracht. Dort angekommen, wurden wir auch gleich eingewiesen und in die einzelnen Schichten eingeteilt. Da mir nachgesagt wurde, dass ich wie ein „Kana.....“ Geschirr fahre, war mir der Posten auch schon sicher. Auf dem Kran und am Ladegeschirr mit amerikanischer Stellung konnte ich nun mein Können beweisen. Ich brauchte mich meiner Lehrmeister (Typ IV MS HALBERSTADT) nicht zu schämen. Gelernt ist gelernt und wenn man diesen Beruf liebt, dann klappt das halt auch. Im Schichtsystem der NIENBURG eingetaktet, mussten wir uns nun auf die neuen Gegebenheiten einstellen. Zunächst wurden wir herzlich und großzügig von der Besatzung der NIENBURG unterstützt. Wir hatten kaum Sachen für einen längeren Einsatz an Bord. Unsere Koje tauschten wir praktisch mit der Backskiste in den Matrosenkammern. Duschen mit Frischwasser fand nicht statt, also blieb Salzwasserduschen die Regel. Nur zu bestimmten Zeiten konnte man sich warm und mit Frischwasser reinigen. Gegessen wurde in der Mannschaftsmesse, die nachts gleichzeitig als Schlafquartier für die an Bord mithelfenden Chinesen diente. Nachts, wenn man während der Schicht den Messekühlschrank nutzen wollte, musste man aufpassen, keinen zu ertreten. Auf und unter den Backs wurde jeder Freiraum als Schlafplatz genutzt.

Die Kombüsebesatzung leistete während dieser Zeit Hervorragendes. Es mussten in Spitzenzeiten fast 100 Leute versorgt werden und dies ist dem Koch und seinen Mannen ausgezeichnet gelungen. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass jemand während dieser Zeit über das Essen gemäkelt hätte. Es wurde an Bord ein 6 - 6 Schichtrhythmus eingeführt. Es ging schlichtweg nicht um irgendwelche Arbeitszeiten, sondern darum, das Schiff wieder frei zu bekommen. Also wurde mit angepackt, wenn Not am Mann war. So halfen wir auch bei der Herstellung von Schleppverbindungen mit den Hochseeschleppern und in anderen Situationen. Da die ALBATROS nun beim Havaristen war, sollte sehr schnell eine Schleppverbindung hergestellt werden, denn das aufkommende Wetter saß uns im

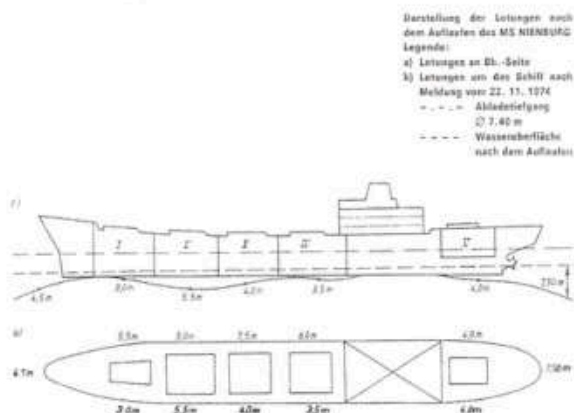
Nacken. Mittels eines Leinenwurfgerätes wurde bei starker Dünung und starkem Wind eine Wurfleine von der ALBATROS zu uns geschossen. Der Schuss war nicht der Beste, da die Wurfleine eher dazu gedient hätte, über die Toppen zu flaggen. Also musste ein Matrose in den Mast, um sie herunterzuholen.

Eile war geboten, da während einer solchen Aktion zur Herstellung einer Schleppverbindung die Manövrierfähigkeit des Hochseeschleppers sehr eingeschränkt ist. Mit der Wurfleine haben wir den ersten Vorläufer des Seeschleppdrahtes eingeholt. Dieser, aus 24er Polypropylentauwerk, wurde nun über das Spill der Ladewinde eingeholt. Der Kapitän der ALBATROS mahnte per Lautsprecher zur Eile, da der Schlepper durch die Dünung immer weiter in Richtung Riff versetzt wurde. Das Spill der Ladewinden 3 und 4 lief jedoch nicht sonderlich schnell, da auf Schwergutbetrieb geschiftet war. So driftete die ALBATROS immer mehr auf das Riff zu und der Kapitän des Schleppers musste ein Manöver zur Abwendung von Gefahren für den Seeschlepper einleiten. Doch dadurch brach der Vorläufer des Seeschleppdrahtes und die Schleppverbindung konnte nicht hergestellt werden. Andere Vorbereitungen zur Bergung des Schiffes waren hingegen gelungen. Alle Maßnahmen trugen letztendlich gemeinsam zum erfolgreichen Abschluss der Bergung bei. Auch das chinesische Team hatte Bergungsvorbereitungen an Bord der NIENBURG getroffen. Eine gigantische Gien wurde entlang des Hauptdecks backbord geschoren. Zwei riesige Stahlblöcke wurden zu einer, ich glaube zwölfscheibigen Gien mit sehr starkem Draht vorbereitet. Die holende Part war achtern auf dem Backbordspill belegt und am unteren Block war ein starker Draht angeschäkelt, der achteraus ging. An diesem Draht war wiederum ein Stockanker befestigt, der durch das chinesische Bergungsteam weit hinter dem Achterstern ausgebracht und versenkt wurde.

Wie schon erwähnt, bestand das ganze Glück im Unglück darin, dass sich die NIENBURG zum Auflaufen auf das Bombay Reef die einzige seichte Stelle ausgesucht hatte und das Achterschiff einschließlich der gesamten Versorgungsanlage im Wasser lag. Augenscheinlich lag das Schiff bis etwa in Höhe Luke 3 auf. Um das Schiff jedoch vor dem nahenden Tifun ohne weitere Schäden vom Riff zu ziehen, musste noch kräftig geleichtert werden. Die Ladeluken 1 bis 5 waren gut beladen und so musste für die einzelnen Partien, die „geschmissen“ werden sollten, von Rostock die Zustimmung eingeholt werden. Wir bekamen das OK und schon ging es los. Mittels Netzbrooken wurde die Ladung aus der Luke ge-

holt. Über dem Schanzkleid hängend, wurde ein Haken, der an Deck mit einem Stropp angeschäkelt war, in die Netzbrook eingepickt und diese nun weiter nach außenbords gefiert. Die Runner wurden soweit eingefiert, bis nur noch die leere Netzbrook am Hilfs-haken hing. Nun ging es wieder zurück. So und ähnlich, je nach Gutart, wurden mehrere hundert Tonnen Ladungsgüter, man sprach von etwa 2000 Tonnen, nach außenbords gelöscht. Das Freikommen des Schiffes hatte Priorität.

Es wurden die unterschiedlichsten Sachen von der „Multikultitruppe“ dem Meer übergeben. Inzwischen hatten auch die Hochseeschlepper Leute zu Hilfe geschickt. Unter der „geschmissenen“ Ladung befanden sich Edelmetalle aus Nordkorea, Zuschlagsstoffe für



die Hüttenindustrie, Kokosballen und verschiedenste Bekleidungsartikel aus China. Die beliebten Arbeitsanzüge Marke „Chineseneinheitsdunkelblau“, waren begehrt und wurden bei den Bergungsarbeiten täglich, manchmal sogar stündlich gewechselt, man hatte es ja. Auch wir hatten uns reichlich eingedeckt. Manches zum Verhökern, anderes für den Eigenbedarf. Wunderschöne Rollkragenpullover habe ich noch Jahre später als Arbeitspullover getragen. In Belawan/Indonesien waren diese Pullover und andere Sachen begehrte Tauschobjekte. Seefahrt, wie bist du schön!

Natürlich lag über all den Bergungsaktionen eine unheimliche Spannung. Der Wind und die Dünung wurden merklich stärker. So passierte es schon mal, dass einem an Steuerbordseite Hauptdeck oder im Gang der Aufbauten die volle Breitseite eines Brechers erwischte. Also schnell neue, trockene Klamotten an, es war ja genug davon da! Jeder Brecher, jede stärkere Welle erschütterte das Schiff von der Mastspitze bis zum Kiel, von achtern bis vorn und von Steuerbord nach Backbord. Gerade in Luke 4 konnte man diese Erschütterungen gut beobachten, da die vordere Partie durch einen Luftspalt von der achteren getrennt war. Erschütterte ein Brecher das Schiff, bewegten sich diese Partien gegensätzlich und das ganz schön heftig. Sicher dachte man in solchen Augenblicken auch daran, dass das Schiff bloß nicht auseinander brechen sollte. Geführt durch den souveränen Kapitän Fischer, hatten wir eigentlich immer die Zuversicht, alle Aktionen zum erfolgreichen Ende zu führen. Ich weiß nicht mehr, wie viele Schichten wir an Bord der NIENBURG gegangen sind, mögen es vier, fünf oder sechs gewesen sein. Wir saßen gerade gemütlich in der Polsterecke der Messe, manche sagten auch rote Ecke dazu. Wieder wurde ein Versuch unternommen, um das Schiff frei zu bekommen. Inzwischen hatten die ALBATROS und der „Holländer“ eine Schleppverbindung untereinander hergestellt. Nun wurde mit allen verfügbaren Mitteln versucht, das Schiff frei zubekommen. Die Schlepper und die Gien zogen, die Hauptantriebsanlage drehte voll zurück. Man wollte den Versuch eigentlich schon wieder abbrechen, als ein Ruck durch das Schiff ging. Wir dachten erst, dass es nur ein kleines Stück war. Dann aber ruckte es noch mal und noch mal und endlich schwamm die NIENBURG wieder frei, es war geschafft! Das war der ersehnte Augenblick, auf den wir alle gewartet hatten.

Nun hieß es jedoch, ganz schnell das Ladegeschirr zu sichern. Die Kranbommel schoss wie eine Rakete über Deck. Der Schwergutbaum musste mit dem Stag gesichert und das gesamte Ladegeschirr seeklar gemacht werden. Wir hatten also nun wiederum alle Hände voll zu tun und kaum Zeit zur Freudenfeier. Schließlich ist es allen Beteiligten gelungen, das Schiff ohne nennenswerte Schäden seeklar zu machen. Der Kabelgattmatrose und der Storekeeper hatten sofort mit dem Peilen der Tanks, Bilgen und der Kofferdämme begonnen. Nirgendwo war ein Wassereinbruch zu verzeichnen. Es lebe der DDR-Schiffbau! Die letzte spektakuläre Situation war die Rückfahrt zu unserer ALTENBURG. Nachdem die weiblichen Besatzungsmitglieder mit unserem Rettungsboot wieder zur NIENBURG zurückgebracht wurden, haben wir mit unserer „Bergungsbeute“ das Boot bestiegen und gelangten wieder sicher an Bord. Einen kleinen Wermutstropfen gab es zum Ende der Aktion doch noch. Wir, die wir an Bord der NIENBURG hohe Einsatzbereitschaft gezeigt und unserem Schiff dort alle Ehre gemacht hatten, sollten nun diese „Sachen“, die wir für unseren Eigenbedarf mitgebracht und aus unserer Sicht auch redlich verdient hatten, abgeben und auf Wunsch eines einzelnen Herrn an Bord versteigern. Das lehnten wir ab. Man drohte uns mit dem Tatbestand des angeblichen Ladungsdiebstahls. In Rostock passierte jedoch nichts, da wir schließlich nicht Besatzungsmitglieder der NIENBURG waren, uns an einer Bergung beteiligt hatten und nach internationalem Recht die Bekleidungsstücke behalten durften. Die Teilnahme an der erfolgreichen Bergung eines Schiffes der gleichen Reederei war für mich ein einmaliges und unvergessliches Erlebnis.

Lehrklasse VM 14/1973 auf dem Steinkreuzer „Mukran“

Auch für mich war die Faszination Seefahrt ein Beweggrund für meinen späteren Berufswunsch. Schon ziemlich früh, mit dem Halbjahreszeugnis der 9. Klasse der allgemeinbildenden Oberschule, wurden erste Kontakte aufgenommen und eine Bewerbung geschrieben. Bereits kurze Zeit später erhielt ich Personalbögen mit einer Unmenge an Fragen zur Person und Verwandtschaft. Zunächst war eine ärztliche Eignungsuntersuchung erforderlich, die natürlich mit einem positiven Ergebnis absolviert wurde. Danach hieß es wieder warten, denn die weiteren Auswahlverfahren wurden bekanntlich „hinter den Kulissen“ veranlasst und durchgeführt. Wie auch immer! Als dann nach unendlich langer Zeit der Lehrvertrag und damit die Aufnahme in den VEB Deutsche Seereederei Rostock (DSR) ins Haus flatterte, war die Freude riesig.

Die Lehrausbildung bei der DSR gliederte sich in diesen Jahren in verschiedene Teilbereiche. Für das erste Lehrjahr war wechselweise ein Ausbildungshalbjahr auf einem der Fracht- und Lehrschiiffe, der GEORG BÜCHNER oder der J. G. FICHTE, vorgesehen. Das andere Halbjahr an der Betriebsberufsschule am Krischanweg in Rostock. Während auf den beiden Fracht- und Lehrschiiffen vor allem die Vermittlung der seemännischen Grundbegriffe und die Umgänge an Bord im Vordergrund standen, wurden an der Berufsschule die theoretischen Grundfächer gemäß Lehrplan unterrichtet und abgeschlossen. Die Ausbildung im zweiten Lehrjahr erfolgte dann bis zum Facharbeiterabschluss ausschließlich auf einem der zahlreichen Frachtschiiffe der DSR. In der Annahme, dass der Lehrbeginn in Rostock stattfinden würde, staunten wir nicht schlecht, als Sassnitz und für einige der Mitlehrlinge Bergen als Anreisort genannt wurde. Was hatte die Reederei mit uns vor? Sollten wir erst einmal die „vormilitärische Ausbildung“, die seinerzeit hoch im Kurs stand, absolvieren oder gab es noch andere, uns nicht bekannte Gründe? Auf diese, unsere Fragen gab es schon bald eine Antwort. Bepackt mit all den sinnigen und auch unsinnigen Utensilien, die durch die Betriebsberufsschule für den Lehrbeginn schriftlich gefordert waren und worüber bereits an anderer Stelle in dieser Buchreihe berichtet wurde, bewältigten alle Teilnehmer die mehr oder weniger lange Anreise. Nachdem auch die Letzten eingetroffen waren, wurden wir in bereit stehende Busse verfrachtet und in das damals kleine und verschlafene Fischerdorf Mukran gefahren.

Dort empfing uns der Leiter des Ausbildungslehrganges, Genosse Seeliger. Im Rahmen der Begrüßungsansprache wurden uns zunächst die künftigen Lehrer und Lehrbootsleute vorgestellt. Anschließend erfolgte die Einteilung auf die einzelnen Klassen. Gleichzeitig erhielten wir die Antworten auf unsere Fragen. Die anwesenden etwa 90 Lehrlinge der Klassen VM 13, VM 14 und VM 15 des Jahrganges 1973, sollten im ersten Lehrhalbjahr auf dem Fracht- und Lehrschiiff J. G. FICHTE ausgebildet werden. Das Schiiff befand sich jedoch noch auf einer Chilereise und konnte durch den Putsch des damaligen Pinochetregimes gegen die Regierung von Dr. Salvador Allende nicht rechtzeitig die Rückreise antreten. Außerdem stand nach der Heimkehr ein Werftaufenthalt bereits fest. Also musste eine andere Lösung her. Durch das Improvisationsvermögen der verantwortlichen Leute der Kaderabteilung und Berufsausbildung wurde innerhalb kurzer Zeit ein Ausbildungshalbjahr geplant, zusammengestellt und in Angriff genommen. Anstatt in den engen Kammern und begrenzten Räumlichkeiten eines Fracht- und Lehrschiiffes wurden wir in den Gruppenzimmern einer Ferienlagerunterkunft auf dem Gelände eines Ferienheimes des Braunkohlenwerkes „Glück Auf“ Lübbenau einquartiert.



Der Autor, im Hintergrund der „Steinkreuzer“

Hier sollten wir nun die nächsten Wochen und Monate unserer Lehrausbildung auf dem Steinkreuzer „Mukran“ verbringen. Das Regime wurde wie auf dem Lehrschiff geführt. Um der halbmilitärischen Ausbildung für unseren zukünftigen Beruf den entsprechenden Nachdruck zu verleihen, erhielten wir bei der Einkleidung Bordpäckchen und Uniformen der Reederei. Für die Ansprache war das Wort „Genosse“ festgelegt. Der Haarschnitt aller Mitlehrlinge wurde durch eigens in Sassnitz angeheuerte Friseure in „Fasson“ gebracht. Für den späteren Spott in der Stadt

war damit gesorgt. Aufgeteilt in die bereits genannten Lehrklassen, bezogen wir in Gruppen von sechs bis acht Lehrlingen unsere neuen Unterkünfte und knüpften die ersten Bekanntschaften. Am Anfang waren wir in der Ferienlagerbaracke untergebracht. Später zogen wir in die Zimmer des Ferienheimes. Verpflegt wurden wir durch die Küche des Objekts. Zeitlich war die Esseneinnahme so geregelt, dass es nicht zur Störung des Urlauberbetriebes kam. Als später keine Urlauber mehr zu verpflegen waren, konnte endlich nur noch für uns gekocht werden.

Der theoretische Unterricht fand in provisorisch hergerichteten Räumen der Unterkunftsbaracke und in zeitweilig angemieteten Räumen von Gaststätten im Dorf Mukran statt. Hier wurden Grundlagenfächer wie Englisch, Russisch und Verkehrsgeografie so intensiv unterrichtet, dass noch in Mukran die Facharbeiterprüfungen abgelegt und die Abschlüsse erreicht werden konnten. Unser Klassenlehrer Günter Baguhl war dabei so richtig in seinem Element. Von seiner Erscheinung her kam er uns damals schon ziemlich alt vor. Dabei war er gerade etwas über 50 Jahre. Durch das Fehlen seiner rechten Hand war er zwar behindert, jedoch keineswegs benachteiligt. In seiner unnachahmlichen Art und Weise setzte er sich bei uns Jugendlichen durch. Für alle unvergessen bleibt das Einstudieren und tägliche Trällern der „Yellow Submarine“ im Englischunterricht. Aber auch mit seinen Anekdoten und Geschichten aus vorausgegangenen Ausbildungsjahrgängen sorgte er gleichermaßen für Heiterkeit und Nachdenklichkeit. Und sicher hatte er auch später viele Geschichten über uns zu erzählen. Neben diesen heiteren Augenblicken gab es auch zäh dahinplätschernde Unterrichtsstunden, deren Ende jedes Mal herbeigesehnt wurde.

Einmal in der Woche, und zwar jeden Dienstag, standen uns die Fachkabinette der Berufsschule der Hochseefischerei in Sassnitz samt Lehrpersonal zur Verfügung. Zu dieser Abwechslung im Unterricht wurden wir mit Bussen transportiert, wobei auf der Rücktour immer ein kurzer Abstecher zur eigenen Versorgung möglich war. Die praktische Ausbildung fand im Außenbereich rund um unsere Unterkunft statt. Neben den vielfältigen Knotenarten lernten wir das Spleißen von Tauwerk und Stahlseilen sowie verschiedene Nähte für das Nähen von Segeltuch oder das Betakeln von Tauen und Spleißaugen. Natürlich wurde bei diesen praktischen Übungen immer eine Art interner Wettkampf zwischen den Jungs aus dem Norden und denen aus dem Süden ausgefochten. Einen eindeutigen Sieger gab es jedoch nicht, denn in beiden Lagern waren neben Könnern auch weniger begabte Mitlehrlinge gleichmäßig verteilt.

Eine gern gesehene Abwechslung im praktischen Unterricht war die Ausbildung zum Rettungsbootsmann. Dazu fuhr man uns wiederum in Gruppen zu einem GST-Stützpunkt an den nahe liegenden Großen Jasmunder Bodden in die Nähe von Lietzow. Dort erlernten wir

unter der Anleitung und Aufsicht des Lehrbootsmannes Cremers mit mehr oder weniger Erfolg die Grundbegriffe des Kutterruderns eines K 10 oder das Führen einer Barkasse. Durchgefallen ist keiner. Diese Ausbildungsstunden erfreuten sich aufgrund der Lockerheit des Lehrbootsmannes allgemeiner Beliebtheit. Schade, dass er dann seinen „Ehrendienst“ bei der NVA antreten musste. Wir hätten bestimmt noch gemeinsam eine Menge Spaß gehabt. Unsere Freizeit, die zu einem erheblichen Teil durch die zu erledigenden Hausaufgaben aufgebraucht wurde, verbrachten wir ebenfalls auf dem Gelände in Mukran. Neben Sport oder Kartenspiel wurde auch so mancher Blödsinn verzapft. Schnell bildeten sich Freundschaften, denn gleichaltrige Jugendliche haben viele gemeinsame Interessen. Hierbei spielte die geografische Herkunft zwischen den „Südschweden“, den „Schluchtenjodlern“ und den anderen aus der restlichen Republik stammenden Mitgehlern eine untergeordnete Rolle. Wir verstanden uns im Großen und Ganzen ziemlich gut. Und Ausnahmen bestätigen immer die Regel!

Aufgrund vieler gleich lautender Vornamen gab man sich zur besseren Unterscheidung untereinander die obligatorischen Spitznamen. So manchen sollte dieser Spitzname noch die gesamte spätere Fahrzeit begleiten. Hier nur einige Beispiele: Kuddel, Kolja, Daisy, Elles oder Peggy.



v.l.n.r. Frank Kolbe, Matthias Korten, Klaus Jahn, Bernd Kuczynski

Landgang war nach entsprechendem Antrag auch möglich, hielt sich jedoch in Grenzen, denn nach der Urlaubersaison war in Mukran nichts mehr los. Anfangs sind wir ab und zu noch in der Ostsee baden gewesen. Später, als dies dann nicht mehr möglich war, beschränkten sich unsere Landgänge nur noch auf Gaststätten-

besuche. Und noch später ging gar nichts mehr, denn die paar vorhandenen Bürgersteige wurden auch noch hochgeklappt und Mukran hielt seinen Winterschlaf.

Nach Sassnitz konnte man nur in Gruppen fahren, denn dort gab es anfangs regelmäßig Zoff mit den Einheimischen und Lehrlingen des Fischereikombinates. Dieser Ärger ging sogar so weit, dass ein Mitgehl einer Parallelklasse derart verprügelt wurde, dass er ärztlich behandelt werden musste. In einer ersten Reaktion wollten wir alle los, um unseren Kollegen zu rächen. Doch unsere Ausbilder und Lehrer konnten uns von diesem Vorhaben abbringen. Ein kurzer Hinweis auf das Seefahrtbuch mit Sichtvermerk – der ein untadeliges Betragen voraussetzte – reichte. Einem Mitgehl unserer Klasse, einem gebürtigen und mit der damaligen Szene bestens vertrauten Sassnitzer, gelang es später, sowohl auf seine ehemaligen Kumpels und Schulfreunde, als auch auf uns einzuwirken. Damit hatten diese Feindseligkeiten ein Ende. Freundschaften wurden zwar nicht unbedingt geknüpft, aber wir konnten uns von diesem Zeitpunkt an unbehelligt in Sassnitz bewegen.

Ähnlich wie im richtigen Bordleben wurden für Lehrlinge und Lehrpersonal zur Abwechslung kulturelle Höhepunkte organisiert. Neben Kinovorstellungen fanden Rügenrundfahrten nach Stubbenkammer, Kap Arkona und zum Jagdschloss nach Granitz statt. Wir besuchten

Vorstellungen des Theaters in Putbus und unternahmen eine Dampferfahrt zur Insel Hiddensee. Somit vergingen die ersten Lernmonate bis Mitte Dezember ziemlich schnell. Der erste Abschnitt unserer Ausbildung, sozusagen unsere erste Reise, neigte sich dem Ende entgegen und ein erster kurzer Urlaub stand uns allen bevor. Das weitere Lehrprogramm des 1. Halbjahres absolvierten wir, aufgeteilt in zwei große Gruppen, auf den Fährschiffen der damaligen Deutschen Reichsbahn, WARNEMÜNDE und SASSNITZ. Die Erlebnisse dort, sollten schon wieder Stoff für eine neue Bordgeschichte sein.



Klaus Jahn im Gespräch mit Günther Baguhl

Am 8. 11. 2003 fand in Rostock im „Kölsch und Altbierhaus zum Stauer“ das erste Klassentreffen der ehemaligen Ausbildungsklasse VM 14 des Lehrjahres 1973 statt. Nach 30 Jahren konnten wir ehemaligen Lehrlinge unseren inzwischen 81 Jahre alten Klassenlehrer Günther Baguhl herzlich begrüßen und mit ihm über alte Zeiten plaudern. Wir 17 Teilnehmer haben uns fest vorgenommen, diese Tradition regelmäßig fortzusetzen und weitere ehemalige Mittelehringe ausfindig zu machen und einzubeziehen. Übrigens haben wir unseren Herrn Baguhl mit „Yellow Submarine“ begrüßt und zu fortgeschrittener Stunde auch verabschiedet! Leider mussten wir nun erfahren, dass Günther Baguhl verstorben ist. Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.



v.l.n.r. Klaus Stüwe, Peter Ermisch, Olaf Kahnt, Bernhardt Watzel, Norbert Cordt, Norbert Elsässer, Bernd Weinhold, Hans-Jürgen Matz, Peter Reichhart, Günther Baguhl, Detlef Damboldt, Klaus Buchholz, Thomas Branitz, Frank Thümer

Als der Regen aufwärts fiel – mit der ERFURT im Taifun



Der Autor

Es war eigentlich eine Fernostreise wie jede andere. Im Mai 1987 sind wir mit dem MS ERFURT aus Rostock ausgelaufen. Zunächst nach Hamburg, Rotterdam und Antwerpen. Also das übliche Westeuropa-Programm. Auch die Überfahrt verlief ruhig und normal.

Doch ab Korea sollte es dann mit der angenehmen Reise vorbei sein. Schon von Hongkong in Richtung Busan/Südkorea wurden wir ganz ordentlich durchgeschüttelt. Irgendwo da draußen im Pazifik tobte ein mächtiger Sturm und seine Ausläufer bekam auch die ERFURT zu spüren. Am 11. Juli 1987 liefen wir in Busan ein. Es war ein trüber und feuchter Tag. Da es sehr viel regnete, blieben die Luken dicht und die Besatzung hatte ausreichend Gelegenheit an Land zu gehen.

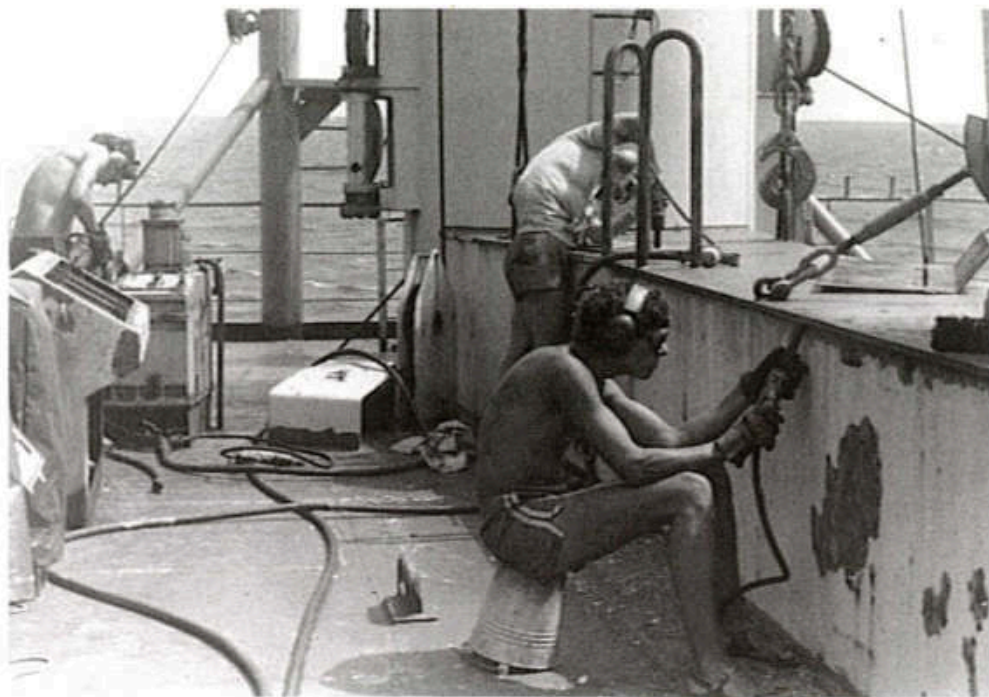
So verlief unsere Liegezeit bis zum 15. Juli. Dieser Mittwoch sollte ein Tag werden, den ich wohl nie in meinem Leben vergesse. Der Morgen begann dabei ganz normal. In meinem 8-12-Törn ging ich in Luke 3 Raumwache. Nach dem Mittagessen bekamen wir dann von der Hafenbehörde eine Taifunwarnung. Dass sich da etwas zusammenbraute, war uns längst klar. Der Himmel wurde zusehends grauer und der Regen nahm immer mehr zu. Musste es aber gleich ein Taifun sein?

Die gesamte Mannschaft zog los, um alle Leinen auszubringen, die wir zur Sicherheit mit an Bord hatten. Nach getaner Arbeit lag unser Schiff vorn und achtern mit jeweils 4:8 Leinen fest. Da konnte der Taifun ruhig kommen. Uns würde schon nichts passieren. Nach getaner Arbeit mit den vielen Überstunden war es an der Zeit, einen Schluck Gin zu probieren. Der „Kabelede“ war der gleichen Ansicht und so setzte sich die Deckscrew in einer Kammer zusammen. Doch das Vergnügen sollte nicht lange dauern. Bereits gegen 16 Uhr mussten wir wieder alle an Deck. Sämtliche Leinen wurden noch einmal durchgeholt und kontrolliert. Etwa 20 Uhr, natürlich in meiner Wache, begann dann der Taifun sein wahres Gesicht zu

zeigen. Der Sturm tobte so sehr, dass sich kaum noch einer von uns aufrecht halten konnte. Dazu ein ohrenbetäubender Lärm. Ein Gemisch aus Brummen, Dröhnen, Pfeifen und Donnern. Jede halbe Stunde mussten wir an Deck, um die Leinen zu kontrollieren. Noch hielten sie und trotzten dem Sturm. Es regnete inzwischen so sehr, dass man kaum noch fünf Meter weit sehen konnte. Wir hatten den Eindruck, *dass der Regen von unten nach oben fiel!*

Im Hafenbecken hatten sich einige kleinere Schiffe von ihren Leinen losgerissen und trieben manövrierunfähig im Hafen. Einige hatten schon unsanfte Berührungen mit der Kai-mauer. Unsere ERFURT schaukelte inzwischen so sehr, dass man meinen konnte, sie wäre auf See. Gegen 23 Uhr traf es auch uns. Die erste Leine brach! Gemeinsam mit dem Chiefmate musste ich auf die Pier, denn es galt, die gebrochene Vorspring zu erneuern. Es war schon äußerst gewagt, von unserer Gangway hinüber an Land zu gelangen, schaukelte doch der Dampfer mehrere Meter auf und nieder. Doch es sollte noch viel schlimmer kommen! Ich hatte mich nach meiner Wache gerade hingelegt, als der Bootsmann, genannt „Teufel“, kam, um alle Mann wieder an Deck zu holen. Es könnten ja alle Leinen brechen und dann wurde jeder Mann sofort gebraucht. Auch das Maschinenpersonal musste mit ran. Als ich zehn Minuten später an Deck kam, waren wir schon etwa 20 Meter von der Pier abgeklappt. Noch immer tobte dieser wahnsinnige Lärm und noch immer fiel der Regen aufwärts. Der Taifun hatte nun seinen Höhepunkt erreicht. Vorn und achtern waren uns mehrere Leinen gebrochen, einige hielten jedoch dem Druck noch stand. Das Deck war in das gespenstische Licht der Scheinwerfer gehüllt. Dazu kreischten die Mooringwinden.

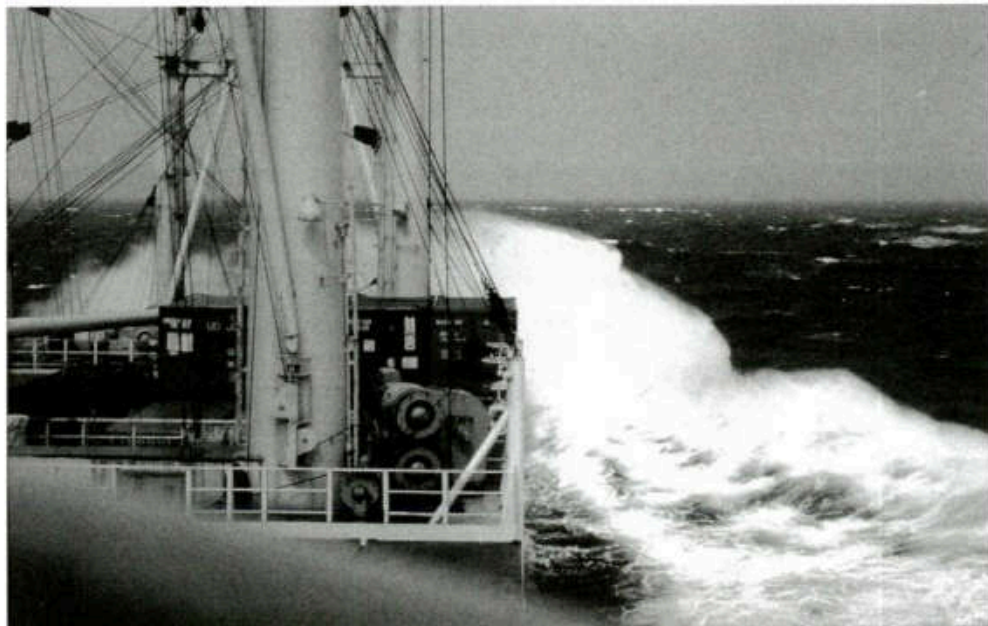
In der folgenden halben Stunde brachen alle achteren Leinen. Der Sturm tobte so sehr, dass keiner mehr freihändig an Deck stehen konnte. Jedes gesprochene oder besser geschriene Wort ging im Tosen des Sturmes unter. Wir versuchten fieberhaft, die gebrochenen Leinen per Hand einzuholen, damit die Schraube klar blieb. Die ERFURT klappte achtern immer mehr von der Pier ab. Doch noch hielten zwei Vorleinen. Damit war es jedoch auch bald



Liebingsbeschäftigung Konservierungsarbeiten

vorbei. Die letzten Leinen brachen und das Schiff trieb frei im Hafenbecken. Wir drehten mit der Maschine volle Kraft zurück. Doch davon ließ sich unser Frachter nicht im geringsten beeindrucken. Er ging keinen Meter rückwärts. Der Taifun hatte gewonnen und uns jetzt voll in seinem Griff. Schiff und Mannschaft waren ihm völlig hilflos ausgeliefert.

Querschiffs trieben wir nun mit sehr hoher Geschwindigkeit durch das Hafenbecken. Unter uns bebte das Deck bei voller Rückwärtsdrehung der Schraube. Die ERFURT trieb auf ein polnisches Schiff zu, welches an der gegenüberliegenden Pier lag. Als wir mit diesem kollidierten, krachte es gewaltig und das Knirschen von Metall auf Metall war Furcht erregend. Mit einem Ruck legten wir uns mit unserer Steuerbordseite an den polnischen Frach-



Sturmfahrt Korea

ter. Der Pole wurde dabei ziemlich beschädigt. Unter Beteiligung aller wurde nun versucht, zwischen beiden Schiffen Fender auszubringen. Nach einer Stunde musste dieses Vorhaben aufgegeben werden, da alle Fender aufgrund der enormen Schiffsbewegungen abgerissen wurden.

Langsam beruhigte sich jedoch der Sturm und wir konnten damit beginnen, unsere Decks wieder aufzuklären. Sämtliche Leinen, die im Einsatz waren, mussten neu gespleißt werden. Zwei Schlepper brachten uns gegen 5 Uhr an den alten Liegeplatz zurück. Um 7 Uhr konnte die ERFURT wieder festmachen. Beim anschließenden Frühstück wäre ich bald eingeschlafen. Als die Sonne aufging, schien es, als wäre nie etwas gewesen und als hätten wir die Ereignisse der letzten Nacht nur geträumt.

Später war zu erfahren, dass der Taifun in Busan selbst viele Schäden angerichtet hatte. Fast 200 Menschen verloren ihr Leben. Viele Häuser waren zerstört. Da hatten wir ja noch regelrechtes Glück gehabt. Die Leinen waren zu ersetzen und der verpasste Schlaf ließ sich nachholen. Wie durch ein Wunder hatte keiner von uns Verletzungen davongetragen. Der Rest der Reise verlief wieder ruhig und harmonisch. Was blieb, sind die Erinnerungen an die Nacht vom 15. zum 16. Juli 1987. Ende September kamen wir wohlbehalten wieder in Rostock an.

Rettung des MS PIONEER SEA aus Seenot

Die Nacht vom 4. zum 5. Januar 1990 sollte aufregend werden. 20 Uhr begann ich meine Wache. Unser Schiff MS THEMAR befand sich an diesem nasskalten Januarabend mit einer Schüttgutladung an Bord auf der Überfahrt von Bordeaux nach Antwerpen. Das Passieren der Biskaya war für die kommende Nacht vorgesehen. Gegen 22.30 Uhr sah ich meinen Wachoffizier auf der Brücke aufgeregt zum UKW laufen. Er stellte den Ton lauter, um den Rufer etwas besser verstehen zu können. Nach genauerem Hinhören verstanden wir den anderen mit dem eindeutigen Anruf des Schiffes PIONEER SEA: „We have fire on board – SOS – fire on board“. Das Schiff meldete sich nach unseren Feststellungen aus der näheren Umgebung. Der Ill. Offizier informierte mit einer gewissen Anspannung den Kapitän, bestimmte unseren genauen Ort und berechnete nach nochmaliger Abfrage der Position der PIONEER SEA unseren Abstand. Inzwischen war auch der Kapitän auf der Brücke und der Ill. Offizier informierte ihn über den Stand der Dinge. Mit Kursänderung nahmen wir nun Fahrt in Richtung des Havaristen auf.

Der Kapitän übernahm sofort den Funkverkehr mit der PIONEER SEA und erhielt ständig aktuelle Informationen über den Standort und die Lage. Er erfuhr vom Il. Offizier, wie weit sich das Feuer schon ausgebreitet hatte. Es war im Maschinenraum ausgebrochen und man versuchte, es mit eigenen Löschmitteln in den Griff zu bekommen. Der Maschinenraum war zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr besetzt. Ob der Löschangriff erfolgreich sein werde, konnte der Il. Offizier noch nicht sagen.

Wir näherten uns mit voller Fahrt dem in Seenot geratenen Schiff. Als Wachmatrose erhielt ich die Anweisung zum Ausguck in der Steuerbordnock. Dabei ließ ich das Fernglas nicht von den Augen. Gegen 23.30 Uhr erblickten wir erstmalig die mittlerweile manövrierunfähige PIONEER SEA.



Während der Fahrt erhielten wir per UKW ständig Informationen über die Situation an Bord des Havaristen. Der eigene Löschversuch war nicht erfolgreich gewesen. Bei unserem Eintreffen musste bereits die Brücke aufgegeben werden. Das Feuer hatte schon erhebliche Schäden hinterlassen. Der Funkverkehr wurde dann vom französischen *Port-Control* übernommen. Da ich in der Nock stand, bekam ich nicht den ganzen Funkverkehr mit und wartete auf die nächsten Anweisungen. Mir wurde der Auftrag erteilt, die Decksgang zu wecken und sie über die derzeitige Situation zu informieren. Sie sollte sich für den Fall der Abbergung der in Seenot geratenen Besatzung bereithalten. Bis dahin waren die Rettung und das Abbergen noch nicht geklärt.

Wir erreichten den Havaristen auf Sichtnähe. Außer uns waren noch andere Schiffe am Unglücksort, darunter auch einige der DSR. Mittlerweile hatte ich meinen neuen Platz am großen Suchscheinwerfer auf dem Peildeck eingenommen und war mit dem Ausleuchten des Unglücksschiffes beauftragt. So kann ich zu den Absprachen, die währenddessen per UKW getätigt wurden, nur von späteren Erzählungen berichten. Aber mittlerweile war es sicher, dass die THEMAR die Abbergung übernehmen sollte, da wir als einzige noch offene Rettungsboote an Bord hatten, womit eine schnelle Bergung möglich war.

Inzwischen umkreisten wir den Havaristen ein zweites Mal. Ich hatte vom Peildeck aus immer das Schiff und besonders den Vorsteven im Scheinwerferlicht. Die Decksgang bekam Bescheid, dass ein Bootsmanöver durchgeführt werden würde, um die anderen Seeleute vom Schiff zu retten. Die Stewardess und der Koch sollten in der Messe Decken und heiße Getränke bereit stellen. Die Besatzung der PIONEER SEA stand mittlerweile auf dem Vorschiff und war somit der Kälte voll ausgesetzt. Man bedenke, es war Januar mit vier Grad Plus und manche Besatzungsmitglieder waren nur mit Jogginganzügen und Badelatschen bekleidet. Es drangen auch erste Hilferufe „Help me!“ zu uns herüber. An den Aufbauten konnte man jetzt erkennen, wie weit sich das Feuer schon ausgebreitet hatte. Von den vier Aufbautendecks waren inzwischen zwei völlig vom Feuer eingenommen und die Flammen schlugen aus den Bullaugen.

Auf unserer THEMAR wurden die Rettungsboote klar zum Aussetzen gemacht. An den Schanzkleidern an Steuerbord brachte die Gang zusätzlich zur Lotsenleiter Netzbrocken aus. Unser Dampfperd steuerte nun in die zum Abbergen richtige Position. Wir legten uns in die leicht vorhandene Dünung und begannen nach Rücksprache mit *Port-Control* das Rettungsbootmanöver. Das Boot wurde mit dem Bootsmann und vier weiteren Matrosen besetzt, von Bord gefiert und nach dem Slip in Richtung PIONEER SEA in Fahrt gesetzt. Es war bald in der dunklen Nacht verschwunden. Ich konnte es mit dem Kegel meines Scheinwerfers nicht mehr erfassen. Nach den Berichten der Bootsbesatzung waren die Seeleute der PIONEER SEA nicht so recht überzeugt von unserem offenen Rettungsboot und dessen Größe. Sie wurden aber dennoch mit einer mehr oder weniger kräftigen Überzeugungsarbeit ins Boot geholt. Vom Scheinwerferlicht begleitet, wurde unsere Rettungsbootsmannschaft mit den ersten abgeborgenen Seeleuten an der Steuerbordseite der THEMAR zurück erwartet. Sie legte an der Lotsenleiter an und die ersten Geretteten wurden an Bord genommen. Kurz darauf legte das Boot wieder ab, um die restliche Besatzung der PIONEER SEA zu bergen. Mein Standort war immer noch das Peildeck und ich folgte den Anweisungen unseres Rettungsbootes, es so lange wie möglich im Licht des Scheinwerfers zu halten. Unser Bootsmann hatte die Rettungsaktion voll unter Kontrolle und brachte auch noch die anderen Seeleute sicher zur THEMAR. Zwei Besatzungsmitglieder der PIONEER SEA, darunter auch der II. Offizier, stiegen nicht in unser Boot. Sie bestanden auf Rettung durch einen Hubschrauber. Es muss erwähnt werden, dass auch ein Abbergen per Hubschraubern in Betracht gezogen war. Sie kreisten ständig über uns. Doch wegen der Zeitersparnis bevorzugte man letztlich die Rettung mit unseren Booten.

Wir hatten nun die Besatzung der PIONEER SEA an Bord. Vom Peildeck konnte man das ganze Ausmaß des Feuers sehen. Inzwischen brannten die gesamten Aufbauten bis in Höhe der Brücke und des Peildeckes. Ein letztes Mal umfuhr die THEMAR das brennende Schiff. Inzwischen war auch ein Löschboot eingetroffen, das uns fast in die Seite gelaufen wäre. Unser Kapitän gab schnell ein Signal mit dem Typhon und konnte so eine Kollision verhindern. Die Rettungsboote wurden wieder seeklar gemacht und dabei brach beim Einfieren der Bootsläufer. Aber zum Glück hing das Boot schon sicher in den Davids. Die Besatzung des Havaristen hatte sich in der Messe platziert, war mit heißen Getränken und warmen Decken versorgt und sollte nach Brest gebracht werden. Gegen 3.30 Uhr Ortszeit nahmen wir Fahrt zu dem britischen Hafen auf. Meine Ablösung übernahm die Wache und ich konnte mich zur Ruhe begeben. Zur Abgabe der Seeleute weckte man mich nicht. Ich weiß aber, dass sie von einem Bus abgeholt wurden. Wir legten ab in Richtung Zielhafen Amsterdam.



Nach dieser Aktion erhielten alle Beteiligten für die hohe Einsatzbereitschaft von der Reederei ein großes Lob und eine Prämie in unterschiedlicher Höhe.

Ich bekam nach meinen Erinnerungen 50 oder 100 Mark. Die an der Rettung beteiligte Besatzung des Schiffes erhielt die „Ehrenmedaille des Seenotrettungsdienstes der DDR“ in Bronze. Unsere Rettungsaktion wurde auch in der örtlichen Presse und in der „Voll Voraus“ unter der Überschrift: „DDR Motorschiff MS THEMAR rettet Seeleute aus stürmischer Biskaya“ erwähnt.

Als persönliche Erinnerung blieben mir bis heute der Rettungsring der PIONEER SEA, der bei der Rettung mit zu uns an Bord gekommen war und eine Kopie der Auszeichnung.

Deckspassagiere

Mit dem MS LEIPZIG (1) waren wir September 1964 im Liniendienst eingesetzt, das heißt, von europäischen Häfen nach Häfen im Roten Meer und in Indien. Vom Hafen Port Sudan fragte man an, ob wir Passagierplätze nach Indien frei hätten. Allerdings wurden mehr Plätze gewünscht als frei waren. Bei Verhandlungen im Hafen ergab sich folgende Lage. Im Sudan lebten viele Inder, die sich im Land mit Handel aller Art befassten. Sie waren immer mit ihren Familien ansässig. In Indien sind die Familienbande traditionell stark und man trifft sich alljährlich in der Heimat, vor allem zu Hochzeiten.

Flugreisen waren zu damaliger Zeit noch sehr teuer. Deshalb kam nur eine Schiffspassage in Frage. Bei den Verhandlungen war auch der „Leader of the Indian Community of Sudan“ anwesend. Er drängte uns, gleich unter welchen Umständen, alle Passagiere mitzunehmen. Er versprach, dass es keinen Ärger geben würde und schlug vor, alle als Deckspassagiere zu buchen. Die Familienchefs werden sich bestimmt einigen, wer die Kabinenplätze bekommt. Außerdem verpflegen sich die Passagiere selbst, da sie Vegetarier sind. Die Reederei war einverstanden und so kamen sie mit Kisten und Kästen, Säcken und Bündeln, Töpfen und Pfannen an Bord. Der zuerst anwesende Familienvater belegte mit seiner Frau und seinen zwei Töchtern sofort die beiden Kabinen und schon ging der Streit los. Wir hielten uns raus und nach großem Palaver siegte sein Argument, dass die Töchter im heiratsfähigen Alter seien und nur in den Kabinen vor den Versuchungen des Lebens an Bord sicher sein würden. Das ging so weit, dass beide ständig unter Verschluss gehalten wurden. Selbst wenn nachts eine zur Toilette musste, wurde die andere eingeschlossen und der Vater hielt vor dem WC Wache.

Mit dem Kochen gab es den nächsten Ärger. Es war vereinbart worden, dass in den arbeitsfreien Zeiten der Kombüsenmitarbeiter die Inderinnen kochen durften. Doch waren die erst einmal in der Kombüse, ließen sie unsere Leute nicht wieder an den Herd. Sie mokierten sich außerdem ständig über den Fleischbrühtopf. So kam der ganze Küchenbetrieb durcheinander. Die Lösung war, dass wir mehrere elektrische Kochplatten auf Luke 2 Vorkante aufstellten. Ab sofort gab es bei der Crew und den Deckspassagieren wieder pünktlich zu essen. Allerdings zogen nun neben den Düften aus den Lebensmittelvorräten, die in den Kammern verstaut waren, auch die Kochdüfte durch die vorderen Aufbauten bis auf die Brücke. Wir gewöhnten uns daran, zumal man uns, wenn wir Interesse am Inhalt der Töpfe zeigten, bereitwillig zum Mitessen einlud.

Das Wetter war in der Zeit des Nord-Ost-Monsuns prächtig. Die Inder kauften in Aden, damals ein Einkaufsparadies, kräftig ein und die Tage bis Bombay verliefen ruhig und ohne weitere Probleme. Zufrieden verließen die Passagiere unser Schiff auf Bombay Reede und bedankten sich für die angenehme Überfahrt. Die langsam nachlassenden Duftwolken von Curry, Chili und Kurkuma in den vorderen Aufbauten erinnerten noch lange an unsere „Deckspassagiere“.

Reisebekanntschaften

Eine besondere Art Ladung sind die Bucher einer Kreuzfahrt zweiter Klasse, sprich Frachtschiffpassagiere. Oft waren sie eine willkommene Abwechslung im Bordalltag, vorausgesetzt, man gehörte nicht zum Stewardbereich. Dort waren sie meistens „Mehrarbeitszeit“.

Vorteilhaft war es für die Besatzung, wenn es höherrangige DDR-Politiker oder Leute mit Entscheidungsgewalt waren. So wurde zum Beispiel manche Bordbibliothek durch Büchergeschenke mittleren Ausmaßes erweitert oder der eine und andere konnte durch diesen Kontakt irgendwo einen schönen Urlaub verleben. Während solcher Reisen hatte man Zeit, sich angenehm zu unterhalten sowie andere Standpunkte, Lebensläufe und Sitten kennen zu lernen.

Am 7. März 1965 bestieg in Port Sudan eine größere indische Familie MS HALLE für eine Passage nach Bombay. Es war interessant zu beobachten, wie sie Familienleben verstanden. Ihre Mahlzeiten nahmen sie nach den Offizieren in der O-Messe ein. Sie waren alle samt Vegetarier. Mit ihnen kam jede Menge Gemüse an Bord. Der Obersteward deckte wie üblich in Weiß ein. Das war denen offensichtlich egal. Da flogen Speisereste zu Boden. Es wurde draufgetreten. Die beschmutzten Finger wurden an der Tischdecke abgewischt, obwohl Servietten eingedeckt waren. Das Resultat war, dass am nächsten Tag mit Wachstuch eingedeckt wurde. Durch solche Erfahrungen belehrt, war es kein Kulturschock mehr, später das Suppenschlürfen der Asiaten zu hören. Es stellte sich heraus, dass es auch Kulturrenegaten unter ihnen gab. Nach einigen Tagen verschwand regelmäßig nach dem Frühstück ein Inder beim O-Steward in der Kammer. Dort gab es ein zweites Frühstück. Spiegeleier, Schinken oder Bockwurst. Bei den Temperaturen in den Kammern – damals gab es noch keine Klimaanlage – hielt sich die Sippe abends lange und oft auf dem Verandadeck auf. Die hübschen Töchter Indiens in ihrer Landeskleidung waren immer einen Blick wert.

Auf der Rückreise von Fernost stieg am 15. August 1972 eine Malayin mit ihrem kleinen Sohn in Singapore zur Reise ums Kap nach Rotterdam auf. Ihr Gatte, ein Engländer, kam kurz vor Ablauf seines Manager-Kontraktes in einer Raffinerie mit dem Flieger nach. Da das Niveau der Passagierkammern auf XD-Schiffen nicht sonderlich hoch war, war auch ihr Wohlbefinden in den ersten Tagen nicht gerade berauschend. Es ist nicht jedermanns Sache, über den Gang zur Toilette zu müssen. Schon nach kurzer Zeit hatte sie sich in ihr Schicksal gefügt und fing an, sich wohl zu fühlen. Die coffee-times und die allabendlichen Runden in der O-Messe gefielen ihr. Grillabende, Barabende und den lockeren Umgang hatte sie auf unserem Frachter nicht erwartet. In Gesprächen erfuhr man gegenseitig etwas über Lebensansichten und -verhältnisse. Da sie sich schon recht familiär mit uns fühlte, hat sie die Offizierscrew sogar einmal mit ihren Backkünsten „verwöhnt“. Zum Einlaufen Rotterdam wurde sie von ihrem Ehemann abgeholt. Beim Verlassen des Schiffes liefen der Frau die Tränen. Hatte es ihr bei uns so gut gefallen oder war da noch irgendwo etwas mehr gewesen?

Am 28. Dezember 1975 verließ MS NIENBURG Rostock zu einer Fernost-Reise. Die Route führte wie üblich über Westeuropa. An Bord waren drei Passagiere. Der DDR- und DSR-weit bekannte Zeichner Gerhard Vontra und das Ehepaar Dunkelmann. Er ehemaliger Werftchef von *Neptun* Rostock und sie Schauspielerin (Ehefrau im Thälmann-Film). Oft wusste man

bei ihr nicht, ob ihre momentane Haltung natürlich oder beruflich war. In Hamburg stieg noch eine Österreicherin auf.

Die Reise begann ungewöhnlich. Das Schiff wurde in den Seenotfall CAPELLA verwickelt. Beim Ranfahren zum Havaristen kam das Schiff zu spät zum Stehen. Durchsage sinngemäß „Festhalten, das Schiff muss drehen“. Die Schauspielerin wollte das wohl ganz genau mitbekommen und stand vor ihrer Kammer. Bei 54 Grad Krängung landete sie fast im freien Fall mit voller Frontseite an der Kammerwand des III. Nautischen Offiziers. Neben den gesundheitlichen Bedenken bestand je nach ärztlichem Untersuchungsergebnis auch die Gefahr des Abbruchs der Reise. Und das war sogar für einen prominenten DDR-Bürger tiefer Grund zur Besorgnis und zum Kojenhüten. Nachdem der Arzt in Antwerpen jedoch keine Bedenken hatte, ging das Bordleben für sie wie gewohnt weiter, allerdings mit den sich ändernden Gesichtsfarben eines arg vermöbelten Boxers. Es hatte sich wieder einmal erwiesen: Wer zu neugierig ist oder anderen Leuten in Gefahrensituationen nicht glaubt, landet oft mit hartem Aufschlag.

Ihr Gatte war eine angenehme, im DDR-Werftleben geläuterte und durch nichts zu erschütternde Person. An Bord waren drei zünftige Skatspieler. Das war auch seine Passion. Und so wurde oftmals die Zeit nach dem Abendbrot mit dem Skatblatt verbracht. Ihr war es verständlicherweise allein in der Kammer zu langweilig und so schaute sie oftmals zu, ohne sich dabei still zu verhalten. Mit einem Blick über die Brille und „Hest da ook Ahnung vun?“ wurde sie von ihrem Mann ruhig gestellt.

Kein Verständnis fand der Zeichner auf dem Brückendeck, als er während der Seenotaktion, die Havariesituation skizzierte. Man hat es ihm jedoch nachgesehen. Er war eben ein Momentfesthalter mit Leib und Seele. Später sprach ich die pensionierte Österreicherin auf den Seenotfall und unsere Situation darin an, ob man ihr diese Geschichte auch zu Hause glauben werde. „Ich denk' schon. Das ist nicht meine erste Seereise. Ich musste einmal ein Schiff vor dem Sinken verlassen.“ Wumm! Das hatte man nicht erwartet. War sie der personifizierte Jonas in eleganter Erscheinung?

So verging die Reise ums Kap bis Singapore in Routine und mit bordüblichen Auflockerungen. Vor Singapore die schreckliche Nachricht: Es kommen noch vier Passagiere – alles Männer! Zwei von ihnen waren frisch gebackene Ingenieure aus England. Sie belohnten sich für ihren erfolgreichen Abschluss mit einer kleinen Reise in ferne Gefilde mit Japan als Ziel. Sollte es mit der transsibirischen Eisenbahn für die Rückfahrt nach Europa nicht klappen, würden sie mit dem Schiff nach Europa mitkommen. So gut hatte es ihnen schon nach einer Woche bei uns gefallen.

Passagier Nummer drei war ein englischer Lehrer, Ende zwanzig mit Anstellung in Brunei. Er war auf dem Wege nach Hongkong zur Weiterbildung. Für mich war seine Reise auch eine viertägige Weiterbildung in Sachen Englisch ohne Wörterbuch. Fehlende Worte wurden durch Frage und Antwort erarbeitet. Passagier Nummer vier war ein junger Holländer auf Tippetour durch die Welt. Er hatte gerade Indonesien, alte holländische Gefilde, hinter sich und wollte nach Japan. Von dort weiter Richtung USA. Einem Holländer etwas von Käse zu erzählen, wäre vergleichbar mit Eulen nach Athen zu tragen. Und doch hatte er sein Aha-Erlebnis in Sachen Käse. Harzer in der damals guten Qualität war ihm total unbekannt. Die restlichen ausländischen Passagiere machten einen Bogen um das streng riechende Zeug. Er war mutig und probierte. Sein Urteil: Stinkt wie Hölle, schmeckt wie Himmell!

Zwei Stunden vor Auslaufen kommt ein nicht gerade wie ein Gentleman gekleideter Engländer mit seiner Gespielin an Bord. Eventuell kannten sie den Flower-Ort Goa in Indien. „Kapitän, wir müssen unbedingt nach Japan, ich habe dort einen Job als Englischlehrer.“ Tut mir leid, aber da ist keine Kabine mehr frei. „Egal, wir brauchen keine Kabine, wir brauchen nur den Transport nach Japan.“ „Okay, wenn ihnen die Kojen im Hospital genügt,

können sie kommen.“

Damit waren alle Kojen belegt! In Japan verließen uns einige Passagiere. Die beiden Engländer hatten wohl Plätze in der transsibirischen Eisenbahn belegt und ihre Reiseerlebnisse damit mehren können.

Liegezeit 24. bis 27. Juni 1975 in Yokohama. Seit drei Jahren betrieb ich das Rundfunk-Fernempfangs-Hobby. Mir fehlten noch Bestätigungskarten des japanischen Rundfunks NHK. Warum nicht mal dort anrufen? Der freundliche Wachmann an der Gangway hatte ja einen Landanschluss und er sprach etwas Englisch. Nach wenigen Minuten hatte ich einen deutschen Sprecher der deutschen Redaktion. Ob er mich besuchen könne? Ja, warum nicht. Nächsten Abend war er mit seiner taiwanesischen Frau an Bord. Zufällig war aber auch eine offizielle Party des Reedereivertreters im Gange.

Die Unterhaltung der Ehepartner wurde in Französisch geführt! Ihre beiderseitigen Japanischkenntnisse waren noch nicht sonderlich. In seinem Hauptjob war er Student der japanischen Wirtschaftspolitik. Dann das übliche Prozedere. Schiff besichtigen. In der Zwischenzeit wurde ein kleines Buffet, abgezweigt vom Großen, in der Kammer angerichtet. Das war eine echte Überraschung für die Beiden. Die abendliche Unterhaltung über Job, Hobby, Land und Sitten verlief in angenehmer Atmosphäre. Nach kurzer dienstlicher Abwesenheit im Funkraum kam ich in die Kammer zurück. Meine Gäste mussten sich wohl die geografische Karte in der Kammer etwas genauer angesehen haben. „Das Schiff kommt wohl aus der DDR?“ „Ja, na und?“ „Das hatten wir nicht erwartet.“ Zu vorgerückter Stunde gesellte man sich zu den restlichen Partygästen an Bord. Es ging mit dem Restevertilgen munter weiter bis 2 Uhr früh. Eine Rückkehr nach Tokio war zu dieser Zeit reichlich schwierig. Da der Bäcker sowieso bald an den Backtrog wollte, wurden in seiner Kammer die beiden Kojen bezogen. Früh frische Brötchen! Auch das eine Überraschung fernab deutscher Lande. Insgesamt war es, dank günstiger Umstände, ein gelungener Abend. Er hat den Beiden mehr über DDR-Leute und DSR-Schiffahrt vermittelt, als es „Radio Berlin International“ in einem größeren Sendeumfang hätte erreichen können. Offensichtlich hatte es ihnen auch gefallen. Bei Rückkehr Rostock lag eine Karte aus Japan mit Grüßen und Dankesworten vor. Simpel adressiert an: Funkoffizier des MS NIENBURG, DSR Rostock. Zehn Jahre später wäre so ein privates Treffen für den Job fast tödlich gewesen.

Auf MS NIENBURG stiegen am 4. Januar 1977 in Rostock zwei Rentner auf. Einer war aus der DDR, zum ersten Mal auf so einer Reise und verständlicherweise recht happy. Der andere, Wohnsitz Westberlin, war ein so genannter „Repeater“ und ehemaliger Fahrensmann der BRD-Schiffahrt. Er machte schon seine sechste DSR-Reise. Ihm gefiel das Bordklima bei der DSR. Er kannte sich bestens in den Bordgepflogenheiten aus. Er wusste, wie es zum Grillabend an Deck zugeht und hatte sogar seinen „Kameradenbetrüger“ von zu Hause mitgebracht. In Tampico und Vera Cruz taute er dann richtig auf. Da kannte er seine alten Hallodriaplätze. Die zur Realität gewordenen Erinnerungen gingen mit ihm förmlich durch. Unsereins hat deren nur noch stille. Eventuell werden sie auch mal real.

Neben den gewohnten und bekannten Bedingungen hinsichtlich der so genannten Reisefreiheit gab es doch Ausnahmen. Es könnten aber auch vermutlich Inkognitoreisen gewesen sein. So kam am 23. September 1977 ein Lehrerehepaar aus Leipzig zur Rundreise Rostock-Westeuropa-Indien-Rostock an Bord. Das Ungewöhnliche daran war, dass es seinen schulpflichtigen Sohn mit auf die Reise nehmen durfte. Die Reisedauer war mit etwa vier Monaten kalkuliert. Zur Sorge über viele Versäumnisse in der Schule war bei solchen Eltern kein Anlass. Der Junge war auch sonst recht piffig.

Darauf angesprochen, wie sie zu dieser Reise gekommen waren, klang die Antwort recht plausibel. Sie hörten davon, dass auf DSR-Schiffen die Möglichkeit einer Mitreise besteht.

Sie haben sich natürlich nicht im Reisebüro darum bemüht. Es hat dann nach mehrmaligen Versuchen geklappt. Die Reputation muss aber schon gestimmt haben. Zur Republikflucht bestand wohl auch keine Annahme, da ein Körperschaden des Familienvaters bei den Behörden die garantierte Rückkehr in gesicherte soziale Verhältnisse vermuten ließ. Die Reise war für sie ein Erlebnis. Nach jedem Landgang kamen sie voller Eindrücken happy und erschlagen zurück. Ein zusätzlicher Höhepunkt war für sie, dass das Schiff vom 14. bis 17. Januar 1978 im Hafen von Port Said löschte. Das wurde natürlich für einen Trip zu den Pyramiden genutzt. Wer wusste damals schon, ob er jemals im Leben diese Chance noch einmal bekommen würde? Damit es auch sicher klappte, fuhr man schon abends an Land, um früh dann auch tatsächlich den Zug nach Kairo zu bekommen. Auf das vage Versprechen der „Alis“ hatten sich die Drei nach einer Vorwarnung nicht eingelassen. Von der vier Monate und zehn Tage langen Reise werden sie bis zum Ende der DDR vermutlich noch oft geträumt haben.

MS BERLIN. Zum Auslaufen Hamburg am 13. November 1979 kommt ein Ehepaar zur Reise nach Mexiko an Bord. Er körperlich lädiert. Sie froh, frisch und munter. Man hatte an so manchem Barabend Zeit, ihre Lebensgeschichte zu erfahren. Er war Zahnarzt mit gut gehender Praxis und sie war Rechtsanwältin. Einen sehr schweren Unfall auf der Autobahn mit seinem Porsche überlebte er zwar, war aber anschließend berufsunfähig. Da er dann auf Begleitung angewiesen war, bot sich seine Frau dafür natürlich sehr günstig an. Die Berufsunfähigkeitsversicherung zahlte. Auch sie bekam für ihre neue Tätigkeit eine Entlohnung. Was macht man, wenn man körperlich etwas eingeschränkt, geistig aber noch intakt ist und die Finanzen stimmen? Man legt sich ein Hobby zu. Beide erkoren sich die Azteken, Mayas und Inkas aus. Sie lernten spanisch und gingen auf Reisen. Nicht luxuriös, aber gut. Zuerst mit dem Schiff über den Teich, dann in Eigenregie mit dem Überlandbus von Hotel zu Hotel und von Kulturstätte zu Kulturstätte. Unter diesen Voraussetzungen alles in allem auch ein angenehmes Leben.

Am 18. März 1980 verließ das MS NIENBURG Rostock zu einer Mexiko-Kuba-Reise. An Bord ein Ost-Berliner Ehepaar in jungen Jahren. Man fragte sich, welche Beziehungen oder welche Aufgaben diese Reise ermöglicht hatten. Ebenfalls mit an Bord ein Rentner, promoviert und an der Humboldtuniversität in Berlin beschäftigt gewesen. Das Schiff war eine völlig neue Umgebung für ihn. Das konnte man als normal betrachten. Völlig neu waren aber auch simple alltägliche Dinge. Eine Waschmaschine hatte er vorher zwar gesehen, aber noch nie bedient. Für den Beruf war er hochgerüstet, fürs tagtägliche Leben war er ein Behinderter. Da kann jeder Seemann stolz sein, neben dem Beruf auch den Umgang mit Waschmaschine und Bügeleisen, Handfeger und Scheuerlappen gelernt zu haben. Die Seefahrt – immer auch eine praktische Lebensschule.

Am 18. April 1993 zum Abgang des MS HALLE aus Hamburg nach Westafrika war ein pensionierter Österreicher als Passagier an Bord. Sehr bald merkte man, dass er nicht in die üblichen Klischees passte. Er hatte als Arzt gearbeitet und bisher kaum Urlaub gemacht. Die Familie fuhr ohne ihn ins Ferienhaus nach Italien. Er kam nur zu Stippvisiten an den Wochenenden. Nun holte er alles auf seine Weise nach. Auf der Hurtigroute die norwegische Küste entlang sind schon viele gefahren. Kaum aber jemand im Winter, wenn alles beizeiten dunkel ist. Er schon. Eine Reise in den Urwald von Papua Neu Guinea organisierte er ebenfalls selbst. Eine Hotelanschrift genügte dafür. Er traf dann dort noch Landsleute, so freut man sich, 3000 DM bei seinem Trip gespart und außerdem weitaus mehr gesehen zu haben. Wer reist schon in die Wüste von Niger? Kaum einer, aber Dr. M.! Auch die Westafrika-

reise per Schiff war gut vorbereitet. Visa für alle Häfen, Anschriften der Lion-Clubs, Notizen über Sehenswürdigkeiten in und um die Hafenstädte, präparierter Gürtel zum Verstecken eines Notgroschens und vieles mehr. Es gibt sie noch, die Privatabenteurer, die sich nicht zu industriemäßigen Touristen machen lassen.

Im Laufe der 20 Jahre Musterungszeit waren im Ausland viele Vertreter von irgendwelchen DDR-Firmen an Bord, um Frachtbelange zu klären oder sich mit Dingen unterschiedlichster Art zu versorgen. Sie machten einen guten Eindruck, verschwanden dann von Bord und man traf sich nie wieder. Von einer anderen Erfahrung erzählt folgende Episode:

Zum Löschen von Ausrüstungsteilen für das Nickelwerk in Moa/Kuba war der zuständige DDR-Mensch zugegen. Er wusste, wie es den Seeleuten zum größten Teil ergeht. Außer dem Hafengebiet sehen sie nicht viel. So stellte er sich und seinen Jeep für eine Tour nach dem alten Städtchen Baracoa an die Ostspitze Kubas zur Verfügung. Es war eine schöne Fahrt durch die reizvolle Landschaft. Und wie üblich war Hein Seemann mit diversen Werkzeugen zum Abholzen von „Wunderhölzern“ ausgerüstet. In der freien Landschaft waren aber keine zu sehen! In einem Ort dienten zwei gut gewachsene Hölzer mit prächtiger Krone als Pfosten für die Gartentür. Nach kurzer Verhandlung und „Zahlung“ von Zigaretten konnte der Besitzer nicht so schnell schauen, wie die Kronen gekappt waren.

Das Verhältnis zwischen dem Exportvertreter und der Besatzung hatte eine völlig andere, für uns aber angenehme Art. An Bord fühlte er sich wohl und hatte in der Verpflegung eine gewaltige Abwechslung zur kubanischen Werkskost. Er lud aber auch zur Party in sein Domizil ein. Die gute Bekanntschaft funktioniert heute noch.

Meine Seefahrtsschulkenntnisse reichen nicht, einen Text korrekt ins Französische zu übersetzen. Während der Liegezeit vom 5. bis 19. September 1992 in Luanda machte ein Ro-Ro-Schiff der französischen Staatsreederei fest. Das war meine Chance, den Text vom französischen Kollegen übersetzen zu lassen. Also, nach dem Abendbrot ging ich los. An Bord angekommen, wurde ich zum Funkoffizier geführt, der in der Offiziersmesse saß. Außer ihm waren noch die anderen Offiziere im Klubbereich der O-Messe. Sie warteten auf das Abendbrot. Pünktlich um 19 Uhr schlug der Obersteward den Gong. Man nahm Platz und alle Offiziere speisten gemeinsam. Es wurde vorgelegt. Während man aß, deckte man im Klubbereich für den sich anschließenden Kaffee ein. Nachdem das Abendbrot beendet war, wurde dann auch der Kaffee gemeinsam getrunken. Das Beisammensein nach dem Abendbrot wurde zur allgemeinen Unterhaltung und auch zur Erörterung der Tagesangelegenheiten genutzt. Vermutlich lief es zu den anderen Essenszeiten ähnlich. Diese Esskultur war mir bei DSR-LINES fremd. Im Verhältnis betrachtet, aßen wir auf dem Niveau einer Bockwurstbude. So nach dem Motto: Rein in die Messe, auch wenn der O-Steward noch nicht mit dem Eindecken fertig war. Hauptgang und Nachschlag eingeworfen. Raus. Gelegentlich zogen sich einige Offiziere zu den Mahlzeiten nicht mal um und aßen in der Mannschaftsmesse oder an Deck. Das war praktisch, aber eben ohne Niveau.

Zufrieden mit der Übersetzung und auch mit einem besonderen Eindruck von praktizierbarem Bordniveau auf einem Frachter, kehrte ich in die vertraute Umgebung zurück. Drei Jahre später konnte ich die ernüchternde Erfahrung machen, dass unser DSR-Niveau so schlecht doch nicht war. Bei der gesamtdeutschen Seefahrt ging es noch einige Stufen tiefer zu!

Die Episoden könnten beliebig fortgesetzt werden. Wie zum Beispiel die Geschichte einer DDR-Journalistin auf Indienreise, die annahm, der Funkoffizier sei nur für den Empfang der ADN-Nachrichten an Bord. Oder die fünf Entwicklungshelferinnen aus dem Urwald von Brasilien, die bei einem Osterausflug zum Hafen Maceio dann an Bord unseres Schiffes durch unser Erbseneintopf-Mittagsangebot einen besonderen Wochenendhöhepunkt hatten.

Als Passagier auf MS ROSTOCK

Ich hatte das Glück, im Jahre 1975 als Lehrer in das faszinierende Mexiko an die Schule der Botschaft der DDR delegiert zu werden. Meine Frau, gelernte Erzieherin, betreute dort den Kindergarten und den Hort. Unsere sechs und acht Jahre alten Kinder durften auch mit. Im Frühjahr 1977 gab es eine von der Gewerkschaftsgruppe organisierte zweitägige Busreise nach Vera Cruz mit dem Besuch des DDR-Handelsschiffes MS MAGDEBURG. Schon die Bewirtung mit Pellkartoffeln und mariniertem Hering war für uns ein kulinarisches Erlebnis. Freundlich führten uns die Mitglieder der Besatzung durch das Schiff. Für ein paar von uns Männern endete dieser Rundgang, unbemerkt von unseren Ehefrauen, in der Kühllast beim Hafenbräu. Wer weiß, wie das dünne mexikanische Bier schmeckt, kann sich unsere Begeisterung und Sesshaftigkeit vorstellen.

Inzwischen verhandelten politische Mitarbeiter mit dem Koch über den Ankauf von Brot, Bier und ein paar anderen DDR-Spezialitäten für unsere Botschaft. Die lieben Ehefrauen aber wurden unruhig, weil sie uns nirgends finden konnten. Als sie uns nach etwa drei Stunden mit bösen Worten empfingen, störte uns das in unserem angetüdelten Zustand kaum. Zum Schluss kam die große Enttäuschung: Trotz langer Verhandlungen und Propina (Trinkgeldangeboten) verbot der mexikanische Zöllner die Mitnahme von flüssiger oder fester Nahrung im Bus. Ich selbst hatte mir zehn Flaschen Hafenbräu erstanden und in meine Tasche gepackt. Während die offiziell erhandelten und am Fuße der Gangway aufgestapelten Kostbarkeiten zurück auf das Schiff mussten, schlenderte ich mit unschuldiger Miene am Zöllner vorbei, um meine Tasche zu verstauen. Allzu lange währte meine Freude über die gelungene Schmuggelaktion jedoch nicht. Auf der Heimfahrt nach Mexiko-City prahlte ich dummerweise mit meinem Geniestreich. Schon ging es los: „Was, du hast noch Hafenbräu? Raus damit!“ So kam nicht eine volle Flasche in Mexiko-City an. Diese Fahrt war es auch, als ich äußerte, dass es der Höhepunkt unseres Mexikoaufenthaltes wäre, zum Ende der Tätigkeit mit einem DSR-Handelsschiff in die DDR zurückzukehren.

Ende Mai 1977 bestellte der Botschafter meine Frau und mich zu einem persönlichen Gespräch. Etwas bedrückt teilte er uns mit, dass mit Ende des Schuljahres unser Einsatz, der eigentlich für drei Jahre vorgesehen war, beendet sei. Ein neuer Diplomat, dessen Ehefrau Lehrerin sei, komme nach Mexiko. Wir konnten „eingespart“ werden. Aber als Bonbon für die bittere Mitteilung meinte der Chef dann, er habe gehört, wir würden gern mit einem DSR-Handelsschiff heimreisen. Er wolle sich mit aller Kraft für die Erfüllung unseres Wunsches einsetzen. Sicher glühten ob der vielen An- und Rückfragen die Drähte zwischen Botschaft, Außenministerium, Volksbildungsministerium und DSR. Aber unser Wunsch ging letztlich in Erfüllung.

Am 1. Juli 1977 brachte uns der Kraftfahrer mit dem Kleinbus und dem umfangreichen Gepäck nach Vera Cruz. Stunden bevor unser Schiff, das MS ROSTOCK, einlief, standen wir erwartungsvoll im Hafen an der Pier. Dann war es soweit. Wir wurden an Bord begrüßt. Unsere Familie erhielt zwei Kammern zugewiesen. Während der verbleibenden Tage in Vera Cruz lernten wir die Schiffsbesatzung näher kennen. Am 7. Juli hieß es dann „Leinen los“ und es ging nach Tampico. Allerdings lag dort das Schiff nur ein paar Stunden. Im Morgengrauen warfen wir beim Auslaufen den letzten wehmütigen Blick auf Mexiko.

Unser Kurs ging in Richtung Havanna. Meinen fast zehnjährigen Sohn Dirk faszinierten die Arbeit und das Leben an Bord ganz besonders. Schnell freundete er sich mit dem III. Nautischen Offizier an, dessen Namen ich leider nicht mehr weiß und der eine wahrhaft pädagogische Ader hatte. Schon bald durfte unser Junge von 8 bis 12 Uhr mit ihm zum

„Dienst“ auf der Brücke antreten. Er lernte Seemannsknoten, durfte im Hafen die DSR-Flagge hissen, studierte das Morsealphabet und vieles mehr. Während wir Eltern und die Schwester, schließlich war es ja unser Urlaub, meist noch in der Kojen lagen, stand er um 7 Uhr auf, ging zum Frühstück in die Offiziersmesse, um ja pünktlich zum „Dienst“ zu erscheinen. Dreimal darf der Leser raten, welchen Berufswunsch Dirk hatte, als er ein paar Jahre später vor der Entscheidung stand. Natürlich bewarb er sich um eine Lehrstelle bei der DSR. Er kam auf das Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER. Er befuhr mit dem MS FRANZ STENZER als Lehrling und dann als Maschinenassistent das Mittelmeer. Das MS LIEBENWALDE trug ihn in den nordrussischen Holzhafen Archangelsk und das MS WERBELLINSEE nach Kuba. Nach dreijähriger Dienstzeit bei der Volksmarine ging es auf den Schiffen CRIMMITSCHAU und GLAUCHAU nach Mittel- und Südamerika. Doch der Personalabbau nach der Wende traf ihn 1991 als einen der Ersten. Durch eine Umschulungsmaßnahme konnte er sich 1991/92 auf der FRANKFURT/ODER zum Decksmann qualifizieren. Danach fand er schnell als einziges Besatzungsmitglied Arbeit auf einer Motorjacht des Jahr-Verlages Hamburg. Erst die Liebe zog ihn in Miami/Florida dann endgültig an Land.

Aber zurück zu unserer Reise auf dem MS ROSTOCK. Vom 11. Juli bis 3. August lagen wir in Havanna auf Innenreed und anschließend an der Pier. Wir gingen viel baden und sahen uns die Stadt an. An den Abenden waren wir mit ausreichend Getränken unter dem Arm gern gesehene Gäste in den Kammern der Besatzungsmitglieder. Als Passagier hatten wir kein Alkoholkontingent. Als mir meine Frau aber dann erzählte, dass ihr ein Matrose während eines solchen Umtrunks ins Ohr flüsterte: „Wenn dein Alter schläft, kommst du in meine Kammer“, ging mir die Freundschaft doch ein bisschen zu weit.



Zwei Erlebnisse in Havanna blieben mir besonders im Gedächtnis haften. Als Passagiere stand uns genau wie den Besatzungsmitgliedern ein Devisenhandgeld zu. Als wir äußerten, beim Funker kubanische Pesos für Landgänge aufnehmen zu wollen, riet ein Matrose: „Ihr werdet doch eure Devisen nicht in Havanna ausgeben. Habt ihr keine alten Klei-

dungsstücke zum Tschinschen. Am besten Unterwäsche der Frau, da sind die Kubaner scharf drauf, weil es die hier wenig gibt." Gesagt, getan! Vor dem Landgang wühlte meine Frau alles Mögliche aus dem Gepäck. Dann ging es aufgeregt in die vom Matrosen bezeichnete Gegend. In einer ruhigen Straße legte ich mir Blusen, Unterröcke und Ähnliches über den Arm. Schon nach wenigen Schritten zupfte uns ein dunkelhäutiger Kubaner am Arm. Er führte mich durch mehrere schmale Gassen in einen dunklen, einsamen Hinterhof. In Gedanken sah ich mich schon zusammengeschlagen und ausgeraubt. Doch es war nur die Angst vor der Miliz, die den einsamen Handelsort erforderte. In einer Ecke wurde dann um die Sachen gefeilscht. Sicher machte der Kubaner ein gutes Geschäft. Ich war jedenfalls glücklich, wieder wohlbehalten, mit ein paar kubanischen Pesos in der Tasche in belebtere Straßen zu kommen.

Am einem anderen Abend bummelten wir mit dem Chiefmate durch die Gassen Havannas. Irgendwann hatten wir uns total verlaufen. Ich wurde unruhig, denn um 22 Uhr fuhr die letzte Barkasse zu dem auf Innenreede liegenden Schiff. „Keine Sorge, als Nautiker finde ich schon zurück. Ich richte mich nach den Sternen“, beruhigte uns der Chiefmate. Aber es müssen die falschen Sterne gewesen sein. Nach einer halben Stunde Umherirrens bat ich schließlich einen Kubaner um Hilfe. Natürlich lag der Hafen in einer ganz anderen Richtung. Freundlich und hilfsbereit stieg der Kubaner mit uns in einen Stadtbuss, danach noch in einen zweiten und brachte uns gerade noch rechtzeitig zur letzten Barkasse.

Ein interessantes Erlebnis in Havanna wurde auch ein Volleyballmatch im Laderaum unseres Schiffes. Obwohl ich mich drei Monate zuvor am Meniskus verletzt hatte und ein Jahr auf Anraten des Arztes keinen Sport treiben sollte, spielte ich begeistert mit. Aber sowohl beim Volleyball als auch beim anschließenden Umtrunk erwiesen sich die Freunde vom sowjetischen Schiff als ausdauernder und überlegener.

Am 3. August verließen wir unter Ballast die kubanische Hauptstadt. Im Bermudadreieck erwischte uns Landratten mit Windstärke 7 ein ganz schöner Seegang. Aber dank einer täglichen Kinetosin-Tablette blieben wir alle von der Seekrankheit verschont. Als ich aber in einer Nacht in meiner Koje ständig von einer Seite auf die andere rollte und fast nicht schlafen konnte, war es dann doch des Guten zu viel. Mein Sohn jedoch begeisterte sich immer mehr am Seemannsleben. Wir lernten unser Schiff von oben bis unten kennen.



Fühlten uns wohl im kleinen Pool. Vergnügten uns beim Shuffleboard und anderen Spielen.

Auch ein Bootsmanöver, bei dem wir zur Enttäuschung meines Sohnes nicht mit ins Boot durften, gehörte zur Überfahrt.

Familie Warmuth an Bord von MS ROSTOCK (2) in Vera Cruz

Am 17. August trafen wir wohlbehalten im Rostocker Überseehafen ein. Eine tolle Reise mit freundlichen Besatzungsmitgliedern und tiefen Einblicken in das harte Leben des Matrosenalltags war für uns zu Ende.

Hinter den Kulissen

Für die Sicherstellung und die Entwicklung des Nachrichtenaustausches zwischen den DDR-Handelsschiffen und den landseitigen Einrichtungen des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft an Land war seit 1974 die Abteilung Nachrichtenwesen verantwortlich. Zu diesem Bereich gehörte auch die Nachrichtenzentrale.

Am 9. Juli 1976 erhielt ich als deren Leiter eine Pressemitteilung, die meine besondere Aufmerksamkeit erregte. Dem Bericht zufolge war den Konstrukteuren die erste aufgezeichnete Satellitenfunkverbindung zwischen einem Handelsschiff und einer Landstation gelungen. Dabei telefonierte der Kapitän des Motorschiffes DEEP SEA EXPLORER über einen Satelliten in die Vereinigten Staaten. Das Schiff befand sich zu dieser Zeit im Seegebiet vor Madagaskar. Der dazu genutzte Satellit kreiste auf einer geostationären äquatorialen Bahn über dem Atlantischen Ozean. Als Küsten-Erde-Funkstelle fungierte die Station Southbury (Connecticut). Der Satellit gehörte zum Marisat-System, das sich im Besitz der U.S. Comsat General Corporation befand.

Obwohl bereits in den 60er Jahren internationale Versuche erfolgreich stattgefunden hatten, war nunmehr mit dem symbolischen Telefonat der DEEP SEA EXPLORER der kommerzielle Satellitenseefunkdienst offiziell eröffnet worden. Deshalb wurde diese Meldung auch im Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft mit großem Interesse aufgenommen. Zunächst jedoch mehr theoretisch. Erst als am 31. Januar 1982 exakt um 24 Uhr GMT auf Initiative der International Maritime Organisation (IMO) die International Maritime Satelliten Organisation (INMARSAT) offiziell ihren Dienst aufnahm, waren auch für den Seefunkdienst der DDR die Voraussetzungen für eine weltweite, zeitunabhängige und störungsfreie Seefunkkommunikation gegeben.

Bevor jedoch der Satellitenseefunk auch in der DDR-Handelsflotte Einzug halten konnte, galt es, zahlreiche Widerstände zu überwinden. Neben den Befürwortern dieser zukunftsorientierten Technik gab es auch zahlreiche Skeptiker. Satellitenfunkanlagen für Schiffe waren ausschließlich im so genannten „kapitalistischen Ausland“ verfügbar. Eine sowjetische Schiffs-Erde-Funkanlage mit Namen „Horizont“ war erst in der Entwicklung. Wann sie zum Einsatz kommen würde, war ungewiss. Mit Eik/Norwegen und Goonhilly/Großbritannien standen die ersten Satelliten-Erde-Funkstellen für den Atlantik zur Verfügung. Der Indische Ozean wurde durch die Erde-Funkstelle Yamaguchi/Japan und der Pazifik durch Santa Paula/USA abgedeckt. Die Erde-Funkstelle Odessa/Sowjetunion war im Aufbau, aber wie sich später herausstellte, zunächst vorrangig für den eigenen nationalen Satellitenfunkverkehr bestimmt. Woher die benötigten Valuten nehmen? Wie war der Funkverkehr noch zu kontrollieren, wenn er ausschließlich über fremde Küsten-Erde-Funkstellen geleitet wird? Wer sollte die Fernmeldeleistungen ausgleichen, wenn sie grundsätzlich in harter Währung bezahlt werden mussten? Wie könnte die Einwahl in das Fernmeldenetz der DDR erfolgen und war eine automatische Gesprächsvermittlung in den Verkehrsrichtungen See-Land und vor allem Land-See unter den gegebenen politischen Verhältnissen überhaupt gewollt?

Alle diese Fragen mussten im Vorfeld mit den Verantwortlichen im Ministerium für Post- und Fernmeldewesen und dem Ministerium für Verkehrswesen abgestimmt werden. Dabei vertraute ich besonders auf den so genannten „Weg der kleinen Schritte.“ Zunächst wollte ich das Ziel erreichen, eine Versuchsanlage auf einem der DSR-Schiffe zu installieren und hoffte, dass der Erfolg dieser Aktion weitere Nachrüstungen möglich machen würde. Mir kam dabei der Umstand zugute, dass die Regierung der DDR Anfang der 80er Jahre besonders bemüht war, als souveräner Staat in möglichst vielen internationalen Gremien mitzu-

wirken, um damit den Prozess der staatlichen Anerkennung zu beschleunigen. Bei den Mitarbeitern der Ministerien überzeugte daher letztlich ein immer wieder vorgetragenes Argument: „Will die DDR Mitglied von INMARSAT werden, so ist es unerlässlich, wenigstens mit einem Schiff an diesem System – und sei es auch nur für Testzwecke – teilzunehmen.“ Aus dem Verkauf von Alttonnageschiffen verfügte die DSR über Devisen, die sie in eigener Verantwortung einsetzen konnte. Daraus wurden nach zahlreichen Diskussionen und Planentwürfen etwa 45.000 Valutamark für eine Testanlage bereitgestellt.

Die Firma EB Nachrichtentechnik GmbH Hamburg verfügte zu dieser Zeit über die modernsten Sat-Com-Anlagen und war an einem Geschäft mit der DSR sehr interessiert. Aber auch hier ergaben sich unerwartete Hindernisse. Das noch heute bestehende amerikanische Komitee für Exportkontrolle „COCOM“ (Coordinating Committee for Multilateral Export Control) untersagte die Lieferung solcher Hightech-Geräte in den Ostblock. Letztlich aber überwog die Aussicht auf ein gutes Geschäft und mit einiger Verzögerung konnte die mit so viel Mühen erkämpfte erste Sat-Com A-Anlage vom Typ „Saturn“ in Empfang genommen werden.

Ein Schiff für den Einbau des Gerätes war bald gefunden. MS FRANKFURT/ODER (Y5BF) befand sich gerade in der Warnowwerft Warnemünde. Den Aufbau des Antennenradoms



MS FRANK-
FURT/ODER

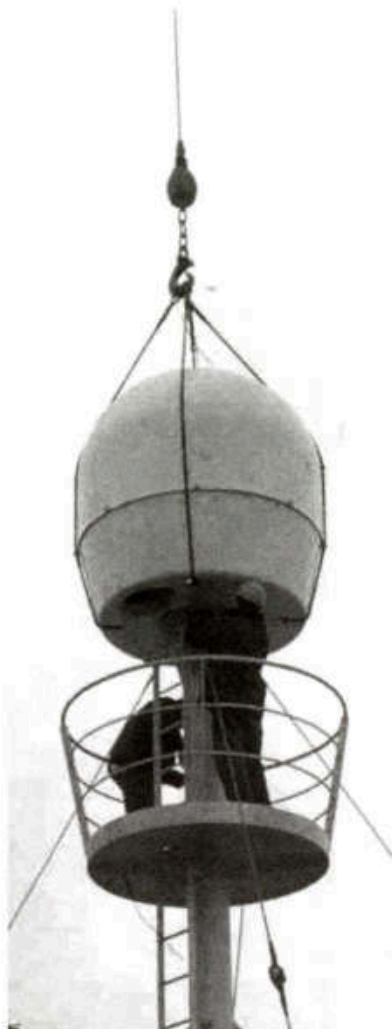
auf einem speziell dafür angefertigten Mast und den Anschluss des Bedienteils, der so genannten Unterdeckeinheit, erledigte die Firma VEB Schiffselektronik Rostock, unterstützt von unserem Kollegen Funkoffizier Rüdiger Binsch, der auch als zusätzlicher Funkoffizier für die anschließende Reise in die Relation „Fern-Ost“ abgestellt wurde.

Ein speziell dafür erarbeitetes Programm bildete die Grundlage für die mit Spannung erwarteten Erprobungen.

Unter anderem war vorgesehen, den Satellitenseefunkdienst der DDR in einem Gespräch zwischen dem Generaldirektor des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft, Artur Maul, und dem Kapitän des MS FRANKFURT/ODER, Bernd Albrecht, offiziell zu eröffnen. Hier durfte nichts dem Zufall überlassen bleiben. Hing doch die Ausrüstung weiterer DSR-Schiffe mit dieser Technik auch vom Erfolg dieses Gesprächs ab, in dem sich die Verantwortlichen von der hervorragenden Qualität und der problemlosen Herstellung der Funkverbindung überzeugen sollten. Im Vorfeld dieser Aktion mussten daher einige „Kleinigkeiten“ geregelt werden. In der Verkehrsrichtung Land-See war eine automatische Einwahl in das INMARSAT-Netz noch nicht möglich. Auslandsgespräche in das westliche Ausland, und dazu zählten auch diese Verbindungen, wurden über das internationale Fernmeldeamt Berlin geroutet und mussten umständlich angemeldet werden. Lange Wartezeiten zwischen der Anmeldung und der Realisierung der Gespräche gehörten zur Tagesordnung. Für außergewöhnliche Fälle, zum Beispiel bei Schiffsunfällen, verfügte die Nachrichtenzentrale des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft jedoch über spezielle Rufnummern, unter denen eine bevorzugte Auslandsvermittlung beim internationalen Fernmeldeamt Berlin angefordert werden konnte. Mit einer solchen Rufnummer „landete“ man direkt bei der Gruppenleiterin im Fernmeldeamt, die dann umgehend für eine Weiterschaltung sorgte. Bei zahlreichen DSR-Schiffsunfällen hatten sich diese Nachrichtenwege schon hinreichend bewährt.

Der Generaldirektor hatte den Termin für die Eröffnung des Satellitenfunkverkehrs auf Montag, den 2. Januar 1984, um 10 Uhr festgelegt und mich als Leiter der Nachrichtenzentrale beauftragt, die Verbindung aus seinem Büro heraus herzustellen. Das MS FRANKFURT/ODER befand sich zu dieser Zeit vor der portugiesischen Atlantikküste. In den frühen Morgenstunden dieses ereignisreichen Tages startete ich die notwendigen Vorkehrungen. Zunächst wurde der Kapitän des Schiffes informiert, damit er sich auf das Gespräch entsprechend vorbereiten konnte. Danach folgte eine Absprache mit der Leiterin des internationalen Fernmeldeamtes in Berlin. Die Vorwahlnummern für die Erdfunkstelle Goonhilly/Großbritannien und den von der FRANKFURT/ODER zum gegenwärtigen Zeitpunkt genutzten Satelliten wurden vereinbart. Alles schien perfekt geregelt.

Montage des Antennenradoms in der Warnowwerft
Warnemünde



Pünktlich und davon überzeugt, dass nun nichts mehr passieren kann, fand ich mich im Büro des Generaldirektors ein. Der hatte bereits alle verfügbaren Direktoren, die leitenden Mitarbeiter der Kreisleitung der SED und weitere mir unbekannte Herren um sich versammelt. Ich wurde kurz vorgestellt. Die Sekretärin kam mit einem großen Tablett und vielen Sektgläsern in den Raum. Nachdem ich den Anwesenden einen kurzen Überblick über die Wirkungsweise und den Vorzug der Satellitenseefunktechnik gegeben hatte, durfte ich am großen Schreibtisch des Generaldirektors Platz nehmen, drückte die Mithörtaste an einem seiner zahlreichen Telefonapparate und begann, die mit der Leiterin vereinbarte Nummer des Internationalen Fernmeldeamtes zu wählen. Das folgende Freizeichen war im ganzen Raum zu hören. Schweigend verfolgten die Anwesenden meine Aktivitäten. Die Zeit schien stillzustehen. Erst nach einer ganzen Weile meldete sich eine etwas gehetzte, aber freundliche Stimme:

„Hier ist das internationale Fernmeldeamt Berlin. Sie wünschen bitte?“ Möglichst deutlich und präzise begann ich meine Bitte zu formulieren: „Hier ist die Generaldirektion des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft Rostock. Ich hätte gerne eine Verbindung über INMARSAT zum Motorschiff FRANKFURT/ODER.“ Auf der anderen Seite war erstaunliche Stille, dann aber kam die energische und keinen Widerspruch duldende Antwort der jungen Dame. „FRANKFURT/ODER? Wählen Sie im Selbstwählverkehr, die Ortsnetzkenzahl ist 0930.“ Klick – die Verbindung war unterbrochen! „Prost!“ sagte einer der Anwesenden und alle schauten mich nun erwartungsvoll an. War damit bewiesen, dass selbst Satellitenverbindungen zu DSR-Schiffen dem gleichen Schwierigkeitsgrad unterworfen waren wie die hinlänglich beklagten und aus dem alltäglichen Geschäftsleben nur zu gut bekannten Telefongespräche ins Ausland?

Zum Glück hatte ich mir auf einem Zettel die Rufnummer der Leiterin des Fernmeldeamtes aufgeschrieben. Schnell wählte ich diese Nummer. Wieder war deutlich das Freizeichen zu hören und zu meiner Erleichterung meldete sich die mir bereits von meinen Vorgesprächen bekannte Kollegin. Nach einer kurzen Einleitung ging alles schnell und reibungslos. Wählgeräusche knatterten durch den Lautsprecher des Telefonapparates und wenige Sekunden später meldete sich der Kapitän des MS FRANKFURT/ODER. Ausgesprochen zackig gab er seinem Generaldirektor die Position des Schiffes bekannt, erklärte, dass es keine besonderen Vorkommnisse gibt und lobte die ausgesprochen gute und klare Verständigung. Der Generaldirektor wünschte der Besatzung ein erfolgreiches Neues Jahr und einen guten Reiseverlauf. Dann war das Gespräch auch schon beendet. Große Erleichterung auf meiner Seite und trotz der kleinen Panne konnten die anwesenden Direktoren von der Qualität der neuen Seefunktechnik und den vielfältigen Möglichkeiten, die sich daraus für die Lenkung der Flotte ergeben, überzeugt werden.

Sicher trug diese „Demonstration mit Hindernissen“ auch dazu bei, dass in den darauf folgenden Jahren weitere Containerschiffe der DSR-Flotte mit SAT-COM-Anlagen ausgerüstet werden konnten. Im September 1986 wurde die DDR offiziell Mitglied Nr. 47 der internationalen Satellitenorganisation INMARSAT. Zu diesem Zeitpunkt verfügten inzwischen sieben DSR-Schiffe über Sat-Com-Anlagen. Im März 1990 waren es dann insgesamt 17 Schiffe der DSR, die mit solch modernen Funkanlagen ausgerüstet waren.

Nach Einführung des „Weltweiten Seefunk-Not-und Sicherheitssystems“ (GMDSS) am 1. Februar 1999 gehören Satellitenfunkanlagen zur Ausrüstungspflicht aller im weltweiten Seeverkehr eingesetzten Schiffe. Letztlich war mit dieser Technik auch die Grundlage dafür geschaffen worden, dass der Beruf des Funkoffiziers 100 Jahre nach seiner Einführung in den Besatzungslisten heutiger Schiffe nicht mehr vorkommt.

Wer den Schaden hat...

Was die Reede Warnemünde für den Rostocker Überseehafen war und ist, das waren für die Hamburger Häfen die Dalben. An diesen durften sich die Schiffe nach einer langen Reise manchmal für einige Zeit in der Mitte der Hafenbecken ausruhen, wenn der benötigte Liegeplatz zum Löschen oder Laden an der Pier noch nicht frei war. So erging es auch einem von einer Südamerikareise heimkehrenden XD-Frachter, auf dem ich zusammen mit meinem Angetrauten im Herbst 1972 gemustert war. Der Dampfer machte knapp unterhalb der Elbbrücken an den Dalben fest. Das war natürlich für den Landgang äußerst unbequem, musste doch eigens dafür ein Wassertaxi der HADAG, in Hamburg Jollenführer genannt, gechartert werden. Aber Dienst und Liegezeit zwangen dazu, die Feste so zu feiern, wie sie fielen und der freie Nachmittag, an dem meine Kolleginnen den Service in Pantry und Messe übernahmen, musste genutzt werden. Die Zeit an Land bis zum Ladenschluss beschränkte sich darauf, in der Mönckebergstraße vorbereitende Preisvergleiche für später geplante Einkäufe anzustellen. Zum Abendbrot waren wir in Finkenwerder bei einem ehemaligen Kameraden meines Schwiegervaters eingeladen, mit dem dieser die erfolgreiche Kaperfahrt des Schweren Kreuzers ADMIRAL SCHEER 1940/41 im Atlantik und im Indischen Ozean mitgemacht hatte. Jetzt bewachte er, kurz vor seiner Pensionierung stehend, als Zollbeamter die Hamburger Freihafengrenzen. Bei Klönsnacks über Politik und Familie gingen die Stunden ins Land und es war gegen Mitternacht, als der umständliche, lange Heimweg angetreten werden musste. Bei vorangegangenen Besuchen



Die Autorin im Dienst

waren wir immer vom Gastgeber vor der Gangway oder als die toleranten Zeiten bei der DSR vorbei waren zweihundert Meter entfernt im Griesenwerder Hafen, Diestelkai, mit dem Auto abgesetzt worden. Aber das war bei dem Liegeplatz des Schiffes diesmal schlechthin unmöglich. Mit der Fähre und der U-Bahn ging es bis zur Anlegestelle des zuständigen Jollenführers am Sandtorhöft. Weit nach Mitternacht gingen wir dort an Bord. Im Elbefahrwasser angekommen, gestalteten sich die Rahmenbedingungen für eine Lustfahrt in See zunehmend widrig und eine steife Brise, die über das Wasser blies, ließ auch die Barkasse anfangen zu jumpen. Mittlerweile hatte der Ebbestrom eingesetzt und in einem eleganten Bogen steuerte der Barkassenführer die gefierte Gangway an, um die Passagiere von Heck her überwechseln zu lassen. Dazu brauchte er mehrere Anläufe, weil das Boot durch den Strom immer wieder versetzt wurde. Am radähnlichen Handlauf auf dem Achterdeck und immer auf dem Sprung, aber bereits voller Skepsis, hieß es endlich „Ladies first“ und mit einer Einkaufstüte in der Hand nahm ich Anlauf für einen großen Schritt hin zur Gangwayplattform. Doch in diesem Moment brach das Heck der Barkasse erneut nach Backbord aus und der Schritt ging ins Leere. Mein Ehegespons guckte recht verdutzt, als sein holdes Weib in den schmutzigen Fluten der Elbe versank. Doch nach dem Verstreichen einer Schrecksekunde widmete er sich angestrengt der Bergung der Einkaufstüte, die an der Bordwand der Barkasse vorüberglitt. Die war auch dann als Erste wieder an Bord. Wie ich selbst wieder dahin gekommen bin, vermag ich heute gar nicht mehr so

genau zu sagen. Irgendwann kam die Barkasse längsseits, als ich ruhig in der Elbe meine Bahn zog. Der Festmacher der Barkassenbesatzung gab mir einen Bootshaken zu fassen und hievte mich mit seinen kräftigen Armen wieder an Deck. Das ungeteilte Interesse meines Mannes an der Einkaufsstüte hatte seinen Grund im Inhalt, einem olivgrünen Pull-over, der ihm noch auf Jahre hinaus gute Dienste leisten sollte. Mein nagelneuer, auf der vorangegangenen Reise in Montevideo maßgeschneiderter wildlederner Hosenanzug, echt Antilope, war hingegen fortan nicht mehr zu gebrauchen. Das Elbewasser, das zu jenen Zeiten dank der industriellen Anlieger an den Zuflüssen – Leuna, Bitterfeld und Wolfen – Lackmuspapier abwechselnd rot oder blau färben konnte, hatte das Leder nochmals gegerbt. Man hätte es durchkauen müssen, um es wieder weich zu bekommen. Der Wachmatrose, der höchst interessiert über das Schanzkleid gebeugt das Geschehen von oben herab beobachtet hatte, kam mir Hilfe anbietend die Gangway herunter und beim zweiten Anlauf glückte dann auch das Manöver. Die Gelassenheit meines Mannes lag entweder in einem Schock begründet oder in seiner Zuversicht, dass seine Schwimmmeisterdienste einige Reisen zuvor gefruchtet hatten, als ich noch als mitreisende Ehefrau das Schwimmen im achtern gelegenen Pool dieses Schiffes erlernen durfte. Ich habe ihm den Schock zugute gehalten und kein Desinteresse an meinem Überleben unterstellt. Und glücklicherweise sprang er auch nicht hektisch hinterher. Nun erteilte er als Autoritätsperson, weil seit vier Jahren als Offizier an Bord gemustert, dem jungen Wachmatrosen die Order: „Maul halten!“ Der Weg in die Kammer führte über die achterlichen äußeren Niedergänge, schon um die verräterischen Spuren, tropfnass wie ich war, möglichst kurz zu halten. Unbehelligt, mit noch zitternden Knien angekommen, war das Abenteuer glücklich überstanden. Soweit, so gut. Doch es kam, wie es kommen musste. Am Morgen war ich zum Kaffeedienst beim Kapitän eingeteilt. Zum Glück war damals Perückenzeit, denn die elbwassergestärkten langen Haare, waren nicht so schnell wieder in Form zu bringen. Mit der übergestülpten Perücke und einer Kaffeekanne in der Hand erschien ich in der Kammer des Alten. Dort saßen zu früher Stunde der Makler und andere Autoritäten. Der Makler hob gerade an: „Herr Kapitän, vom Jollenführer wurde uns mitgeteilt, dass heute Nacht eines ihrer Besatzungsmitglieder über Bord gegangen ist.“ Mir wäre fast die Kaffeekanne aus der Hand gefallen! Der Alte antwortete selbstbewusst und im Brustton der Überzeugung: „Na, da müssen Sie sich wohl irren, hier an Bord ist darüber nichts bekannt.“ Peinlich, peinlich. Der Wachmatrose wurde herbeizitiert und da ich sowieso schon anwesend war und kleinlaut beichtete, wurde die Geschichte in trauter Runde bereinigt. Um mich noch mehr bange zu machen, verkündete der Makler, dass jeder, der in die Kloake Elbe fällt, umgehend zur Beobachtung in ein Krankenhaus eingewiesen werden müsse. Da ich aber dort beheimatet war, wo ein Teil des Drecks herkam und mich trotzdem bester Gesundheit erfreute, konnte ich die Herren von meiner Immunität gegen solche Umweltsünden überzeugen und durfte an Bord verbleiben. Letztlich war der Kapitän glücklich, dass ich am Leben geblieben war und ihm damit größere Schere-reien erspart hatte. Der Wachmatrose hatte dank der dargereichten „Zigarre“, an der auch mein Gemahl einmal kräftig ziehen durfte, vermutlich weiterhin Stillschweigen gewahrt, so dass sich das nächtliche Happening nicht weiter an Bord herumsprach. Jedenfalls wurde ich von keinem Besatzungsangehörigen daraufhin angemacht. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Mehr als 30 Jahre sind vergangen und der Schaden hat sich, sofern man über diese wertvolle persönliche Erfahrung eine Bilanz ziehen kann, relativiert. Und nachdem nach so langer Zeit diese kleine Seefahrer-Episode, von der bisher noch nicht einmal die nähere Verwandtschaft etwas wusste, nun das Licht der Öffentlichkeit erblickt hat, wird sich der Spott auf ein gemeinsames Schmunzeln von Akteuren und neuen Mitwissern beschränken. Das will ich mal hoffen.

Tele-Bord-Empfang auf der KARL-MARX-STADT

Die Zeit der großen langen Zuckerfahrten zwischen Kuba und Rostock Anfang der sechziger Jahre war für die Fahrensleute der Typ-IV-Frachter mit mancherlei Erschwernissen verbunden. In Kuba standen keine Häfen zur Verfügung, die Ladung musste weit vor der Küste mit langwierigen Aktionen übernommen werden, in Rostock hingegen war das Angebot an Liegeplätzen noch sehr begrenzt. Von langen Liegezeiten auf Reede wussten viele Seeleute ihre Klagelieder zu singen. Sie hatten vor Warnemünde die Heimat im Blick, sahen die fremden Schiffe ein- und ausfahren und mussten warten und warten, die Termine des Landgangs waren ungewiss. Und nicht einmal ein Fernseher war für die Mannschaft an Bord. An einem solchen Tag kam Besuch zur KARL-MARX-STADT, die schon mindestens eine Woche auf Reede lag. Wir Journalisten der „Freien Presse“ Karl-Marx-Stadt hatten uns gesagt, eine Reportage über die Besatzung des Schiffes, das den Namen unserer Stadt trug und aus Kuba zurückgekehrt war, wäre für die Leser gewiss ein gutes Thema. Und so machten wir uns auf den Weg nach Rostock, notgedrungen aufs gerade Wohl, unangemeldet, eine Verbindung zum Kapitän war über Rügenradio nicht zustande gekommen. Also munter drauflos. Wenn unser Schiff – wie damals üblich – in den Zeitungen für den Heimathafen gemeldet war, müsste es doch zu erreichen sein. Keine Ahnung hatten wir von Reede und all dem Drum und Dran einer solchen Rückkehr.

„Was ihr euch so denkt“, schimpfte Hans Warnke, der damalige Rostocker Hafenkapitän, als wir bei ihm nachfragten. Und er erzählte uns von den Schwierigkeiten mit den Liegeplätzen des im Bau befindlichen Hafens, der Situation der Seeleute auf den DDR-Schiffen, die manchmal wochenlang auf der Reede bleiben mussten und an Bord keine Besuche empfangen durften. „Aber gut“, entschloss er sich, „ihr seid nun mal da, ich nehme es auf meine Kappe.“ Er begleitete uns mit dem Lotsenboot hinaus zur KARL-MARX-STADT und wusste von vornherein, dass allemal, wenn das Boot sich der Reede näherte, die Hoffnung an Bord geweckt wurde, dass es nun endlich hinein in den Hafen ginge.

Die Enttäuschung war groß, als nichts weiter passierte und nur zwei Landratten abgesetzt wurden. Kapitän Hans Albert Wachtel empfing uns zwar freundlich und zuvorkommend, machte aber kein Hehl daraus, dass die Besatzung für solche Ausnahmen kaum Verständnis aufbringen würde. Nun, wir durften bleiben, alle hatten viel Zeit für uns, wir konnten es aus unserer Sicht kaum besser treffen, durften in Ruhe unsere Gespräche führen und Fotos machen, das Schiff besichtigen und den ganzen Tag, die ganze Nacht den berauschenden Duft des Rohzuckers atmen, der immer an Rum denken ließ, und kubanischen Rum gab es tatsächlich reichlich an Bord, dafür waren aber die Vorräte an Verpflegung auf das Mindeste zusammengeschrumpft. Den Smutje hätte keiner beneidet. „Cuba libre“ tranken wir, hörten viele Geschichten und lernten die begrenzten Möglichkeiten der Seeleute kennen, in solchen Situationen mit ihrer Freizeit etwas anzufangen. Die Hauptklage: Kein Fernsehen an Bord. Die damalige strenge Kontingentierung mit langen Wartezeiten für die Belieferung mit einem Fernsehgerät schloss eine Ausstattung der Frachter der Deutschen Seereederei mit Tele-Empfängern aus.

Als wir zurückkamen aus Rostock, unsere Reportagen fertig waren, wir dem Oberbürgermeister der Stadt berichtet hatten, gab es nur noch eine Frage: Wie können wir der Mannschaft zu einem Fernseher verhelfen? Ein Patenschaftsvertrag der Stadt und der Schiffsbesatzung war in Vorbereitung, gegenseitige Besuche waren geplant, aber einen Fernsehapparat konnte selbst Oberbürgermeister Kurt Müller nicht auftreiben. Er hatte nur einen Tipp: Geht zum Ratsvorsitzenden, der hat ein Sonderkontingent für Ausnahmefälle. Ja, das hatte der dama-

lige Vorsitzende des Rates des Bezirkes Werner Felge und er hatte auch Verständnis für das Anliegen, der Schiffsbesatzung der KARL-MARX-STADT zu helfen. Nur konnte auch er nicht ohne weiteres seinen Verwaltungsapparat übergehen und ein Fernsehgerät locker machen. Die Versorgungskommission musste ihr Einverständnis geben, Lieferzeiten waren abzuwarten – es dauerte.

Dann aber konnten wir den Empfänger abholen, ein vergleichsweise komfortables Standgerät. Es traf sich, dass beim nächsten Aufenthalt in Rostock eine Schiffsdelegation nach Karl-Marx-Stadt kam, um den Patenschaftsvertrag abzuschließen, und wir sahen bei dieser Gelegenheit in der Stadt auch gleich zwei Kapitäne der KARL-MARX-STADT – den bisherigen Hans Albert Wachtel und den künftigen Arthur Fick.

Bei uns in der „Freien Presse“ war große Redaktionsversammlung – vorn stand der funkelneue Fernsehapparat – feierliche Übergabe, Freude über Freude, damals konnte so ein Gerät noch viel bedeuten. Für uns war es auch eine Art Dank für die Gastfreundschaft an Bord.

Nun, das Gerät hat viele Reisen mitgemacht, wie wir später erfuhren. Erst neulich, als wir zufällig einen Fahrensmann trafen, der eine Zeit lang auf der KARL-MARX-STADT war, kamen wir auf diese Episode zu sprechen. „Ja“, so erinnerte er sich, „das Gerät stand in der „Roten Ecke“ der Messe und so manche Besatzung der anderen Schiffe hat uns darum beneidet.“ Denn es sollte noch Jahre dauern, bis man sich in der DDR nach Belieben und Möglichkeit einen Fernseher gönnen konnte.

So kam die KARL-MARX-STADT zum Fernsehen und so kam das Fernsehen zur KARL-MARX-STADT. Und immer, wenn wir die Routen des Schiffes verfolgten, dachten wir auch an diese seltsame Begebenheit mit dem Tele-Bord-Empfang.



Unsere Journalisten - immer auf Ausschau nach legendären Typ IV-Schiffen (Archiv FP)

Der Soßentank

Wie auf allen Schiffen, so war es auch auf MS HIDDENSEE Tradition, neue Besatzungsmitglieder erst einmal auf die Schippe zu nehmen. Die „Neuen“ wurden einigen Torturen ausgesetzt. Ich erinnere mich an eine Geschichte, die sich 1974 zutrug.

In Rostock kam wieder einmal ein neuer Motorenhelfer an Bord. Nach einigen Tagen stellten wir fest, dass nicht nur seine Finger noch krumm vom Koffertragen waren, sondern dass er auch ein sehr loses Mundwerk besaß. Ihm musste also dringend ein Dämpfer verpasst werden. Nun galt es zu überlegen, welche „Schikane“ angemessen wäre. Unser II. Ingenieur kam auf die Idee, den „Soßentank“ auffüllen zu lassen. Gesagt, getan.

Der Koch wurde mit der Herstellung einer ganz besonderen Soße beauftragt. Dazu benutzte er den größten Topf, der sich in der Kombüse befand. Dass in diesem Topf sonst nur stark verschmutzte Arbeitsklamotten gekocht wurden, spielte keine Rolle. Hinein kamen jetzt Knochen, Zwiebeln, Lorbeerblätter, Pfefferkörner usw. Vor allen Dingen aber sehr viel Salz. Als die Soße fertig war, wurde der II. Ingenieur informiert, dass die Aktion nun starten könne.

Er rief den Motorenhelfer zu sich und beauftragte ihn, in die Kombüse zu gehen, die Soße abzuholen und den „Soßentank“ für die nächste Woche aufzufüllen. Unser Held machte sich nichtsahnend auf den Weg. In der Kombüse bekam er vom Koch den gewünschten Topf in die Hand gedrückt. Nun muss man sich den beschwerlichen Weg in den Maschinenraum vorstellen. Er führte über einen Gang und drei steile Niedergänge. Nach dem ersten Niedergang wollte das Opfer schon zusammenbrechen. Natürlich war keiner bereit mit anzufassen. Völlig abgekämpft und erschöpft kam der Mann nach einiger Zeit an. Jetzt kostete der II. Ingenieur mit einer bereitliegenden Kelle die Soße. Er stellte fest, dass diese versalzen und völlig ungenießbar war, nahm den Topf und kippte den Inhalt in die Bilge. Mit den Worten: „Geh zum Koch und sage ihm, er soll eine neue Suppe kochen, dieser Fraß ist keinem zuzumuten“, schickte er unseren Motorenhelfer wieder auf den Weg.

Vor sich hinbrummend, „den Koch mach ich tot!“, verschwand dieser wieder aus dem Maschinenraum. Natürlich standen wir schon alle in Kombüsenähe, um den Koch vor einem Lynchmord zu bewahren. Oben angekommen, stürzte unser „Neuer“ wutentbrannt in die Kombüse und wollte dem Koch an die Wäsche. Ein heftiger Dialog entbrannte. Erst mit unserem Eingreifen konnten wir die Gemüter wieder beruhigen. Nach diesem Erlebnis wurde der Motorenhelfer sehr viel ruhiger. Am Ende der Reise waren aus beiden Kampfhähnen sogar noch gute Freunde geworden.



Schwertgutareise des MS BROCKEN von Dünkirchen/Frankreich nach Corpus Christi/USA

Dietrich Hildebrandt:

Die DSR als multiple Reederei verfügte über eine ganze Reihe von Spezialschiffen wie Tanker, Leimtanker, Bulker, Frucht- und Kühlschiffe sowie Ro/Ro-Tonnage. Was fehlte, war ein Schiff für besonders schwere, überdimensionierte und sperrige Güter. Der Außenhandel hatte dafür dringenden Bedarf, speziell das Transformatorenwerk „Karl Liebknecht“ in Berlin-Oberschöneweide. So wurde am 17. März 1976 das Schwergutschiff BROCKEN in Dienst gestellt. Gebaut unter der Bau-Nr. 317 auf der holländischen Scheepswerf en Maschinenfabriek „Holland“ in Hardinxveld-Giessendam. Da alle Ro/Ro-Schiffe Namen von Bergen aus dem Gebiet der DDR trugen (Inselsberg, Fichtelberg u.s.w.) lag es nahe, auch diesem Spezial-Ro/Ro-Schiff den Namen eines Berges zu geben. Es wurde BROCKEN getauft. Damit folgte man einerseits der Tradition und andererseits wurde gleichzeitig symbolisiert, dass dieses Schiff „schwere Brocken“ transportieren konnte. Ob das gewollt oder Zufall war, konnte ich nicht recherchieren.



Schwertgutschiff MS BROCKEN

Die technischen Parameter

Länge: 82,21 Meter, Breite: 16,45 Meter, 1350 tdw, höchste Eisklasse mit einem Aktionsradius von 9000 Seemeilen. Es hatte zwei Hauptmaschinen mit einer Gesamtleistung von 2400 PS, die dem Zweischaubenschiff eine ausreichende Geschwindigkeit von 12 Knoten gaben. Der Tiefgang betrug lediglich 3,95 Meter, was auch das Bedienen von flachen Gewässern und sogar so genannte Beachlandungen ermöglichte. Der Maschinenbetrieb wurde 24 Stunden wachfrei gefahren. Ein Bugstrahlruder erhöhte die Manövrierfähigkeit beträchtlich. Die beiden bordeigenen Portalkräne von je 65 mp waren über die gesamte Länge

des Schiffes verfahrbar, was wichtig war, da das Schiff über Bug- und Heckpforte verfügte. Sie konnten sogar über eine 15 Meter lange Rampe die Lasten direkt bis an Land verfahren. Die seitlich angebrachte Brücke erlaubte es, Ladung vorn einzufahren und achtern wieder von Bord zu geben. Darüber hinaus konnte ein bordeigenes Schienensystem von der Rampe aus an Land verlegt und die Ladung mittels so genannter Railbogies (schienengebundene Drehschemelwagen) oder Crawlers (Kettenfahrzeuge) mit einer Nutzlast bis zu 800 Tonnen bewegt werden. An Bord befanden sich zwei Gabelstapler, mit der die umfangreiche Spezialausrüstung leichter bewegt werden konnte. Das Schiff war sowohl für Lo/Lo- als auch für Ro/Ro-Transporte geeignet und entsprach damit weitestgehend den Forderungen des DDR-Außenhandels für den Transport von Transformatoren nach Bulgarien und Griechenland, Plaste-Granulatbehältern für Algerien, Kränen und Reaktoren sowie Chemie-Kolonnen mit Gewichten von über 400 Tonnen und Längen von 80 Metern.



Portalkrane des MS BROCKEN

Selbstverständlich erforderte dieses Schiff eine sehr gut ausgebildete Besatzung. Neben der in der DSR üblichen soliden seemännischen Grundausbildung konnten die jeweils an Bord fahrenden 17 Seeleute schweißen, brennen, Krane und Gabelstapler fahren. Es waren einschließlich des Kapitäns Seeleute gefragt, die anfassen konnten und sich auch in schwierigen Lagen auf See und in den Häfen zurecht fanden. Leider hat es die Reederei später versäumt, die regelmäßige Qualifizierung weiterer Seeleute, vor allem von Matrosen, durchzuführen. So war es eine große Sorge der Schiffsleitungen, immer ausreichend qualifiziertes Personal an Bord zu haben.

Einer, wie man ihn sich für ein solches Schiff vorstellt, war der befahrene Friedrich „Fritz“ Prell, Jahrgang 1936. Bei Übernahme der BROCKEN hatte er in der DSR bereits eine Laufbahn vom Umschüler zum Kapitän hinter sich. Friedrich Prell, ein Mann,

der lieber anfasste als Berichte zu schreiben, hat das Schiff viele Reisen geführt und manche kritische Situation erlebt.

Abschließend sei noch erwähnt, dass dieses Schiff natürlich kostenintensiv war und deshalb seine kontinuierliche Auslastung eine absolute Notwendigkeit darstellte. Das konnte der Außenhandel allerdings nicht garantieren. So suchte und fand die DSR eine belgische Schwergutreederei, in deren Konzept die BROCKEN mit ihren speziellen Eigenschaften und Fähigkeiten gut passte. Es kam zu einer langjährigen, zum gegenseitigen Nutzen geeigneten Zusammenarbeit mit der Reederei *Conti Lines*.

Gerhard Engel:

Die Vorbereitung eines Schwertransportes mit MS BROCKEN unterschied sich erheblich von der mit einem Stückgut-Schiff. Sie war wesentlich umfangreicher, da es sich vorrangig um Güter mit überdurchschnittlichem Gewicht und großen Abmessungen handelte.

Schon vor der festen Ladungsbuchung waren eine Reihe von Untersuchungen und Berechnungen nötig. Man musste sicher sein, dass die entsprechenden Schwergolli tatsächlich vom Ladehafen zum vorgesehenen Bestimmungsort transportiert und dort mit bordeigenen Mitteln übergeben werden konnten. Es musste erkundet werden, welche technischen Geräte von den jeweiligen Fremdfirmen eingesetzt würden. Wenn diese Trailer oder Zugmaschinen über die Schiffsrampe an Deck fahren mussten, waren alle Daten über diese Technik einzuholen.

Nach positiver Beurteilung aller wichtigen Ausgangswerte konnte die angebotene Ladung fest gebucht werden. Die vorbereitenden Arbeiten wurden in der speziellen Schwergutfahrt vom Schwergutinspektor durchgeführt und eine Feintechnologie erstellt. Diese Dokumentation wurde dem Kapitän vor Beginn der Übernahme der Schwergolli als Arbeitsgrundlage übergeben und enthielt im Wesentlichen folgende Informationen:

- Angaben über die zu verschiffenden Schwergüter
- Auskünfte über die vorgesehenen Lade-/Löschplätze (Kaihöhe, Wassertiefen, usw.)
- Meteorologische Informationen über die örtlichen Verhältnisse
- Gezeiten-Informationen
- Angaben über Art und Umfang der einzusetzenden Ladehilfsmittel
- Stabilitäts- und Trimmrechnungen
- Ladungssicherung mit rechnerischem Nachweis über die auftretenden und abzufangende Kräfte an den Ladungsgütern
- Technologie der Übernahme/Übergabe
- Abgrenzungen der Aufgaben zu landseitigen Spezialunternehmen
- Auskünfte zum Risikoübergang
- Tankfüllungen und Brennstoffverbrauch

Die operative Leitung des Lade- oder Löschprozesses hatte der Kapitän.

Auch für den nachfolgend geschilderten Transport eines Äthylen-Turmes von Frankreich in die USA, bei dem ich der Schwergutinspektor war, mussten umfangreiche Vorbereitungen getroffen werden. Es handelte sich um Ausrüstungen für eine große Erdölraffinerie. Die Ladung sollte in Dünkirchen nach dem Roll/on-Verfahren übernommen und in Corpus Christi Roll/off gelöscht werden. Der Reaktor



Bug-Access MS BROCKEN

hatte eine Gesamtlänge von 75 Metern und einen Durchmesser von sechs Metern. Sein Gewicht betrug 452 Tonnen. Zu diesem Kollo gehörten noch zwei so genannte *skirts* (Fundamentringe) zu je 35 Tonnen und acht bis neun Metern Durchmesser. Die *skirts* mussten aufrecht stehend an Backbord und Steuerbord neben der an Deck liegenden Kolonne verschifft werden. Da die nutzbare Deckslänge des Schiffes lediglich 70,5 Meter betrug, musste der Reaktor etwa 4,5 Meter über das vordere

Deck hinaus in den Bug-Access (einen abgesenkten Decksausschnitt zum Einhängen der Schiffsrampe) positioniert werden. Durch das hohe Gewicht der Kolonne konnte kein gleichzeitiges Abheben/Absetzen mit den Bordkränen erfolgen, da die Hubkapazität der beiden Krane um fast das Doppelte überschritten war. Das Anheben/Absetzen konnte nur wechselseitig vorn und achtern im Tandem erfolgen. Die mit an Bord gerollten Schwerlasttrailer mussten dabei in Zwischenschritten entlastet und wieder an Land gerollt werden. Der Reaktor wurde an Deck auf mehreren Transport- bzw. Hilfssätteln abgesetzt. Die Sättel lagerten ihrerseits auf vorher von der Besatzung positionierten Fundamentkonstruktionen. Dazu wurden mehrere Segmente von bordeigenen Spezialschienen, so genannten Railbogieschienen, eingesetzt. Alle oft körperlich schweren Arbeiten wurden von der gut qualifizierten Besatzung durchgeführt. Dieser von uns damals als normal empfundene Status fand immer wieder Lob und Anerkennung bei Kunden und verschiedenen Konkurrenzreedereien.

Der im Golf von Mexiko gelegene Entladeort war mit einer guten Pier und einer kurzen festen Rampe für Ro/Ro-Operationen ausgestattet. Die Kolonne sollte mittels so genannter *crawler* von Bord rollen. Die *crawler* dienten vorher der NASA als Raketenträger und wurden später von einem Spezialunternehmen für Schwerguttransporte eingesetzt. Diese Fahrzeuge hatten ein Eigengewicht von 105 Tonnen und die Breite der Ketten betrug etwa zehn Meter. Mit den Bordkränen musste analog zur Beladung nun in umgekehrter Reihenfolge gearbeitet werden. Die Transportsättel wurden nach dem Absetzen auf den jeweiligen *crawler* verschweißt. Der zu befahrende Decksbereich musste mit Holz ausgelegt werden, um ein Verrutschen der Kettenfahrzeuge auszuschließen. Die Texaner boten uns dazu unentgeltlich eine LKW-Ladung Holzplatten an. Wir waren regelrecht erschrocken, als dann eine Ladung mit nagelneuen 20-Millimeter-Sperrholzplatten auftauchte. Ich wurde noch gefragt, ob dieses Material auch gut genug wäre. Als nicht gerade verwöhntem DDR-Bürger blutete einem das Herz, denn nach dem Überfahren der Platten war davon nicht mehr viel übrig.

Schließlich rollte ein Verband mit einem Gesamtgewicht von 662 Tonnen von Bord. Bei Annäherung des ersten *crawlers* an den kritischen Punkt (Übergang Deck/Rampe) zuckten wir nach einem plötzlichen durchdringenden Knall zusammen. Er glich wirklich einem Kanonenschuss. Der Abrollvorgang wurde unterbrochen und der entsprechende Bereich nach eventuellen Beschädigungen abgesucht. Die Suche verlief ergebnislos. Nach Fortsetzung der Operation gab es noch zwei weitere „Kanonenschüsse“, ehe der gesamte Verband von Bord gerollt war. Die Ursache für die Schreckschüsse waren die Widerlager, in die die Rampe lose eingehängt war. Bedingt durch den enormen Druck erfolgte keine gleichmäßige Winkelveränderung zwischen der Rampe und dem Deck. Sie trat ruckartig auf und verursachte die genannten Kanonenschüsse. Später traten sie nicht wieder auf, da die Widerlager vor Einhängen der Rampe ganz simpel eingefettet wurden. Es zeigte sich wieder, dass aktives Arbeiten im Schwergutgeschäft ein ständiger Lernprozess für alle Beteiligten war und immer Überraschungen bereit hielt. Über weitere zum Teil dramatische Einzelheiten weiß Kapitän Prell zu berichten.

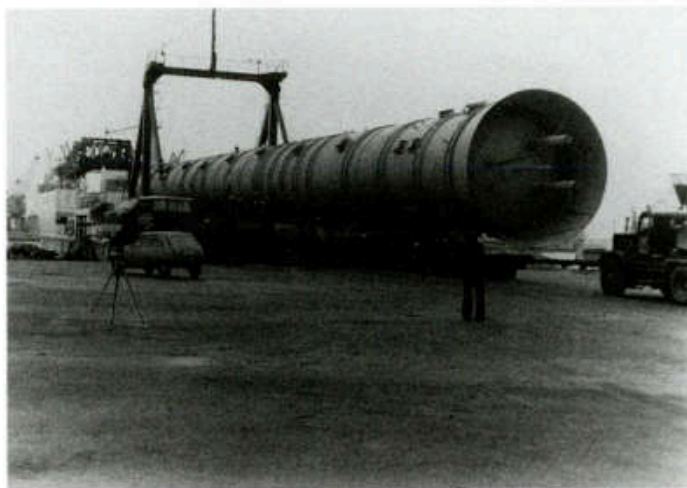
Friedrich Prell:

Am 27. Januar 1978 wurde ich durch den damaligen Flottenbereichsdirektor mit Dienstauftrag in der Tasche von Rostock nach Berlin-Schönefeld, per Flieger nach Paris, Flughafen „Charles de Gaulle“ und per Zug weiter nach Dünkirchen in Marsch gesetzt. Wie so oft auch dieses Mal ohne Visum und nur mit einem Ausreisestempel der DDR-Grenzbehörden im Seefahrtsbuch. Obwohl die zuständigen Verantwortlichen der DSR wussten, dass eine Einreise in die westlichen Länder nur mit einem gültigen Visum möglich war, wurden die Seeleute oft ohne Visum in die Welt geschickt, wahrscheinlich um Devisen zu sparen. Bereits in

Holland, wo ich zur Bauaufsicht des MS BROCKEN war, wurde ich aufgrund der Tatsache, dass ich zweimal ohne Visum einreiste, zur *persona non grata* erklärt. Gleiches geschah mir nun in Paris. Die Behörden am Flughafen in Paris erklärten mir, dass ich den Transitraum bis zur Klärung der Einreise nicht verlassen dürfe. Am nächsten Tag um 10 Uhr morgens war es dann soweit. Nachdem ich mich zehn Stunden im Transitraum des Flughafens aufgehalten hatte, wurde ich nun wieder einmal zur *persona non grata* erklärt. Die Reise nach Dünkirchen wurde mir nur unter folgenden Bedingungen erlaubt:

- Die Fahrt vom Flughafen zum Zentralbahnhof in Paris musste per PKW in Begleitung eines Vertreters der DSR-Agentur angetreten werden.
- Ich durfte den Zug Paris-Dünkirchen nicht verlassen, da ich mich sonst einer Strafverfolgung aussetzte.
- Die Ausreise aus Frankreich durfte nur über den Seeweg erfolgen.
- In Dünkirchen sollte ich mich sofort nach Ankunft bei den Hafenbehörden melden.

Unter strikter Einhaltung dieser Auflagen traf ich am 29. Januar gegen 22 Uhr in Dünkirchen auf MS BROCKEN ein. Am folgenden Tag übernahm ich wieder das Schiff. Die anderen Besatzungsmitglieder trafen am gleichen Tag mit dem DSR-Versorger MS BEREITSCHAFT ein. Es wurden Ausrüstung und Proviant übernommen und die abgelöste Besatzung trat mit dem Versorger die Heimreise zum wohlverdienten Urlaub an.



Die Kolonne an der Pier im Hafen von Dünkirchen

Wir, die Besatzung, die den Transport durchführen sollte, bereiteten das Schiff und das *Equipment* (Ausrüstung) zur Übernahme der Ladung vor. Obwohl wir auf vergangenen Reisen schon Erfahrungen mit großen Brocken gesammelt hatten, überfielen uns doch Respekt und Staunen, als wir am Morgen die zu transportierende Kolonne, die über Nacht angekommen war, im Hafen stehen sahen. Die Meinung vieler kluger Leute

machte nun die Runde: „Die Kolonne ist viel zu groß“, „Die Bord-Schwergutkrane können das Kollo gar nicht vom Trailer nehmen (Hievkapazität der Bordkrane 4 x 65 Tonnen, also 260 Tonnen, Gewicht des Kollo aber 452 Tonnen)“, „Die Kolonne mit Trailern (36 Achsen pro Trailer plus seitlich angesetzte Stabilisatoren) wird nicht auf das Schiff fahren können“ und, und, und ...

Wir waren jedoch zuversichtlich, hatten wir doch mit dem Schwergut-Inspektor, Kapitän Gerhard Engel, einen Mann an der Seite, der den ganzen Übernahmeprozess technologisch vorbereitet und mit mir abgestimmt hatte.

Mit dieser extrem großen Kolonne sollte es also von Dünkirchen via Englischen Kanal, Biskaya, Atlantik und Mexikanischen Golf in Richtung USA nach Corpus Christi gehen. Die Übernahme der Schwergutladung war für den 31. Januar 1978 morgens 6 Uhr vorgesehen.

Um ein günstiges Verhältnis zwischen Schiff und Kaihöhe für die Ladungsübernahme zu schaffen, musste das Wasser des Hafenbeckens auf eine Kaihöhe von 2,20 Metern angehoben werden, das heißt, der Wasserspiegel des gesamten Hafenbeckens musste um 50 Zentimeter erhöht werden. Ohne diese Maßnahme wäre die Übernahme der Kolonne unmöglich gewesen. Das Schiff war nun klar für die Beladung.

Die 45 Tonnen schwere Laderampe war zwischen die Ausleger geschäkelt und mit den Auslegern etwa 30 Grad angehievt. Leider hatten wir die Rechnung ohne den Wettergott gemacht. Die Beladung musste nach Absprache mit allen Beteiligten – dem Ablader, dem Hafenkapitän, der Agentur und mir – am 31. Januar wegen Schlechtwetter (Wind NW 9-11 Bft) auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Zunächst auf den 1. Februar, 6 Uhr. Auch am 2. Februar musste die Beladung erneut um 24 Stunden verschoben werden.

Aufgrund dieser ständigen Verschiebungen erteilte ich den Auftrag, die Ausleger mit der angehängten Rampe wieder in die waagerechte Ruhestellung abzutoppen, um die Transportwinden zu entlasten. Der den Auftrag ausführende Mann löste die Bremse der Steuerbordwinde, ohne sich davon zu überzeugen, ob sie ein- oder ausgeschiftet war. Da sie sich leider im ausgeschifteten Zustand befand, rauschte beim Lösen der Bremse der Aufholerdraht ungebremst aus. Trotz der Versuche, die Bremse wieder anzuziehen, klappte der Ausleger in die waagerechte Lage. Die Anschlagpunkte der Rampe wurden durch deren Eigengewicht überlastet. Die Rampe stürzte nun unter Brechen der Haltestropfen in das Hafenbecken und verschwand in dessen Tiefen. Wir hatten trotzdem noch Glück. Ein jugoslawisches Schiff lag mit seinem Heck dicht am Heck der BROCKEN. Die Rampe hätte also beim Abstürzen dessen Ruder und Schraube beschädigen können. Was das heißt, kann man sich denken: Werft, Dock, Reparatur usw. Mit unserer verlorenen Rampe war nun guter Rat teuer. Nach dem Schreck über das Verschwinden unseres wichtigsten Ausrüstungsteils, der Ro/Ro-Rampe, in den dunklen Fluten des Hafenbeckens wurden von mir zur Lokalisierung der Rampe zwei Taucher bestellt und zudem Hafenkapitän, Reederei und Agentur von dem Ereignis unterrichtet.

Am 2. Februar 1978 erschienen um 11 Uhr die bestellten Taucher und begannen die Suche, stellten diese aber gegen 13 Uhr ohne Erfolg wieder ein. Daraufhin wurde über den Hafenkapitän ein mit speziellen Echosonden ausgestattetes Boot angefordert, das mit Hilfe von Lotungen die Lage der Rampe bestimmen sollte. Gegen 15.30 Uhr hatte das Boot die Rampe ausgemacht: Sie lag etwa 35 Meter achteraus, 20 Meter seitlich auf 12,5 Metern Wassertiefe und rund zwei Meter tief im Schlamm. Jetzt wurden die beiden Taucher beauftragt, zwei Ankerbojen unseres Schiffes zur Kennzeichnung für die Schifffahrt und für das Bergungsvorhaben an der Rampe anzubringen. Die Einsatzfähigkeit der Ausleger des MS BROCKEN wurde durch die Besatzung unter Aufsicht der Behörden getestet, überprüft und als einsatzfähig befunden. Am Morgen des 3. Februar wurden folgende Bergungsmaßnahmen abgesprochen:

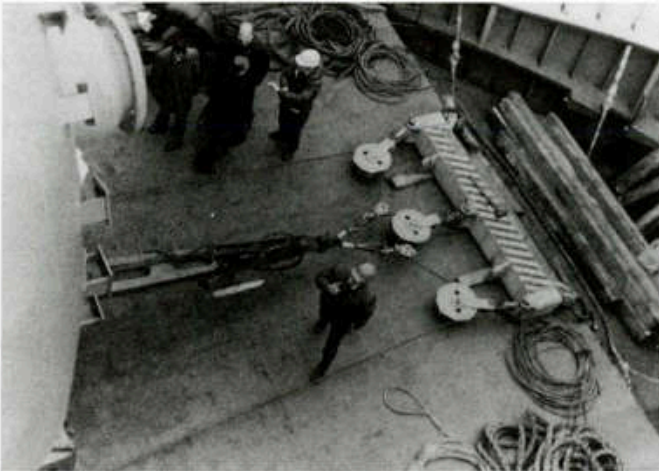
- Bergung mit Schwimmkran, falls die Schlepperkapitäne zum Verschleppen der Schwimmkrane ihren zum Zeitpunkt anstehenden Streik beendet haben sollten.
- Bergung der Rampe mit eigenen Bordmitteln unter Zuhilfenahme von Tauchern, falls kein Schwimmkran zur Verfügung steht.

Wie zu erwarten, streikten am 4. Februar die Schlepperkapitäne immer noch. Die Genehmigung zur Bergung der Rampe mit Bordmitteln wurde durch den Hafenkapitän freundlicherweise erteilt. Er stellte uns auch zwei Taucher zur Verfügung. Als erstes verholten wir das Schiff in Höhe der Rampe und versuchten über Umleitblöcke und Landpoller, die Rampe unter das Schiff zu hieven. Das erwies sich als aussichtslos, sie steckte zu tief im Schlamm.

Wir manövierten nun das Schiff über die Rampe und mit Hilfe von vier Tauchern wurde sie mit zwei Stroppen am bordeigenen Schwergutkran auf den Auslegern unseres Schiffes festgemacht und hochkant aus dem Schlamm gehievt. Das Schiff wurde nun mit der senkrecht im Wasser hängenden Rampe an die Pier manövriert. Weitere Stroppen wurden angeschäkelt, um die 45 Tonnen schwere Rampe wieder in die waagerechte Lage zu bringen.

Diese umfangreichen Manöver erforderten unsere ganze Kraft und das seemännische Können aller. Gegen 20 Uhr lag die Rampe in ihrer üblichen Lage an Deck. Eine erste Besichtigung offenbarte nur unbedeutende Beschädigungen. Wir hatten von früh 6 Uhr bis abends 22 Uhr Schwerstarbeit geleistet.

Da das Hafenbecken wieder auf normalen Wasserpegel abgelassen war, musste nun erneut über den Hafenkapitän das Aufpumpen veranlasst werden, damit am Montag, dem 6. Februar, um 6 Uhr die Beladung über die Bühne gehen konnte. Vorausgesetzt das Wetter spielte mit. Pünktlich zum vereinbarten Termin verholten wir zum Verladeplatz und machten das Schiff mit dem Heck an der Pier fest. Nach vorn wurde es mit zwei Ankern gehalten, von Steuerbord und Backbord wurde je eine Leine über das gesamte Schiff nach achtern an Land gegeben und festgemacht. Um das Schiff auch seitlich gut zu sichern, wurden nach achtern vier Leinen ausgebracht. Um 8.45 Uhr war das Schiff sicher vertäut. Unsere geborgene Rampe wurde ausgebracht und die Ablaufbahn gebaut. Die an Deck liegende Spezialtraverse (Railbogie-Traverse) war geschoren, damit die Kolonne mit den achteren Bordwinden an Deck gezogen werden konnte. Um 9 Uhr wurden von mir alle Beteiligten zur



Die an Deck liegende Railbogie-Traverse

Absprache des Rollen-Manövers zusammengerufen. Der Schwergutinspektor erläuterte den theoretischen Ablauf der Übernahme. Alle Teilnehmer, einschließlich der Besatzung, wurden noch einmal auf Risiken und Gefahren bei der Ladungsübernahme hingewiesen. Der Pegel war inzwischen auf die notwendige Kaihöhe von 2,20 Metern gepumpt worden. Nun konnte das Aufrollmanöver beginnen.

Die Kolonne wurde bis zur Ablaufbahn herangefahren und die notwendigen Blöcke an der Zugstange des vorderen Trailers angebracht. Das Schiff war nun mit der Ladungseinheit verbunden. Die seitlich an den vorderen Trailern angebrachten Stabilisatoren wurden durch die Trailerspezialisten demontiert. Diese früher als Flugzeugfahrwerke dienenden Elemente wurden zur Absicherung gegen die auftretenden Kippkräfte während des Landtransportes eingesetzt. *Quick-Laschings* (Schnellzurrelemente) wurden zur Sicherung während des An-Bord-Rollens an den Stahlsätteln angebracht. Die Schwergutkrane schwenkten in die vorgesehene Position, um das Kollo vom Trailer abheben zu können. Um 10.30 Uhr war die Kolonne ohne Probleme bis Mittschiffs an Deck gehievt. Langsam ging es weiter, bis der zweite Trailer in Höhe der Ablaufbahn war, wo ebenfalls die Stabilisatoren demontiert und *Quick-Laschings* gesetzt wurden. Kurz nach dem erneuten Anfahren musste wieder ge-

stoppt werden. Das Hievseil über der Railbogge-Traverse war zu blocks gekommen, also blockiert. Deshalb musste achtern zum Absichern und Weiterrollen die zweite Zugmaschine zum Schieben eingesetzt werden. Der gesamte Ladungsverband sollte noch acht Meter vorausrollen. Danach stand die Kolonne zwar an Deck, aber noch nicht auf der endgültigen Seetransport-Position. Wir gönnten uns erstmal eine coffeetime von 20 Minuten. Danach wurde das Kollo mittels *Grummets* (schwere Endlos-Stahlseile) an die Bordkrane angeschlagen. Vom vorderen Trailer wurden etwa 100 Tonnen Last durch die Bordkrane abgenommen. Die achterne Zugmaschine rutschte ständig. Wir schlugen eine neue Talje an, um bordseitig mitziehen zu können. Zwei Zugmaschinen schoben und das Schiff hievte, um die Kolonne um acht Meter Richtung Bug zu bringen. 12.30 Uhr stand sie in Seetransport-Position.

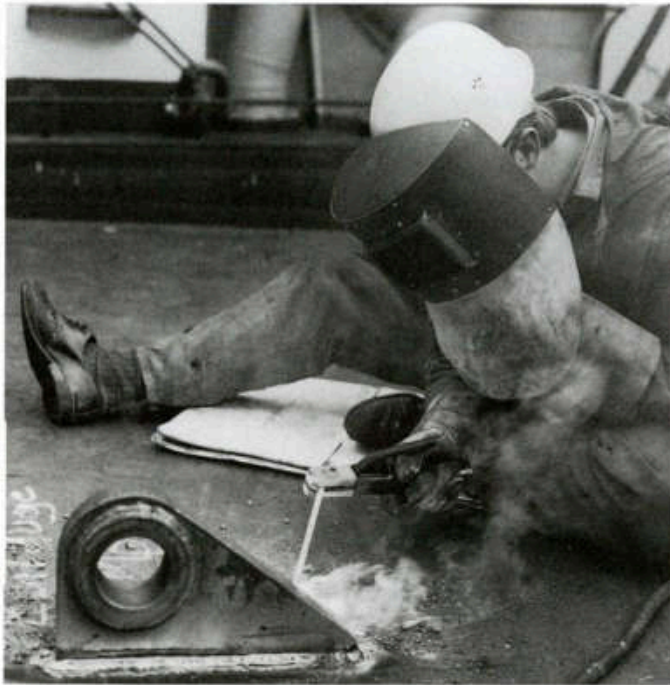


Schiff und Kolonne sind verbunden

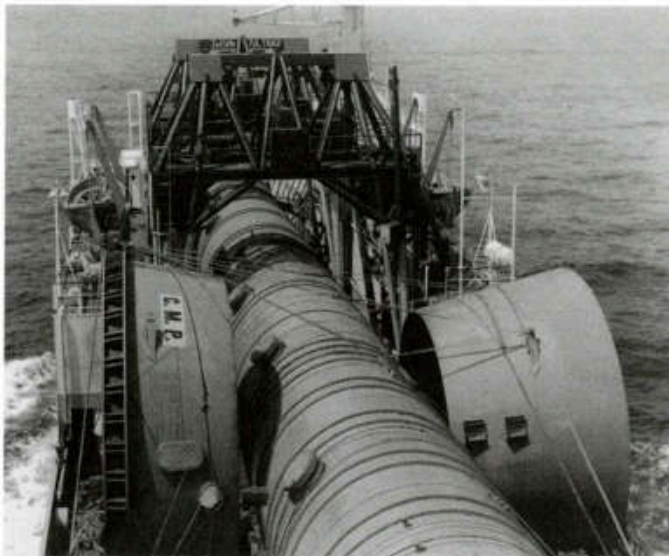
Es folgte eine kurze Verschnaufpause mit Mittagessen, wie so oft – an Deck. Nachdem die Besatzung „diniert“ hatte, wurden die

Kranhaken auf gleiche Last synchronisiert und das Kollo mit beiden Kranen vom vorderen Trailer abgehoben. Nachdem der Trailer frei war, rollte er ungebremst in die Vertiefung für den Bugeinsatz, von uns „Versaufloch“ genannt, und beschädigte dabei Hilfsspannten an der Bugklappe auf etwa 1,20 Metern Länge. Die Trailergang hatte diese Gefahr vorher nicht einkalkuliert. Wir waren kulant und hievten den bis zur Hälfte im Versaufloch liegenden Trailer mit Bordmitteln heraus. Den Schaden stellten wir der Trailerfirma in Rechnung. Jetzt wurde der vordere Sattel vom Kollo auf starken Kanthölzern und U-Schienen abgesetzt.

Die gekoppelten Schwergutkrane wurden nun nach achtern gefahren und das Kollo so weit angehoben, bis der hintere Auflagesattel verschifft werden konnte. Durch Anheben des Kollo kam der hintere Trailer frei und wurde mit der Zugmaschine nach achtern herausgezogen. Der vordere Trailer wurde mittels Schiffstalje und Winde bis auf die Ablaufbahn gehievt und dort an eine Zugmaschine gekoppelt. Als die Trailer von Bord waren, wurden die Fundamente zur Lastverteilung für den Seetransport gelegt. Mit den Bordkranen wurde das Kollo im Wechsel einmal vorn, einmal achtern in die erforderliche Transporthöhe gebracht. Die 75 Meter lange Einheit lagerte schließlich auf vier Sätteln, die auf speziellen U-Profil-Schienen positioniert waren. Nach Erledigung dieser Maßnahme wurden die Lasthaken beider Kräne gefiert, die *Grummets* abgeschlagen und auf die Ausleger gefahren. Das Material der Ablaufbahn (Holzmatten und diverse Holzbalken) verstaute wir auf der Rampe. Die Rampe samt Material wurde dann unter dem Kollo abgesetzt. Schließlich galt es, die Krane zurückzufahren und die Ausleger in Seetransport-Position aufzutoppen. Die beiden an Land festgemachten Leinen wurden eingeholt, der Anker gehievt und das Schiff längsseits des Kais verholt. Gegen 22 Uhr waren das Schiff fest und alle Beteiligten ziemlich „geschlaucht“. Aber für eine Bierlänge in der Mannschaftsmesse reichte es dann doch noch.



1. Techn. Offizier Kopplow beim Schweißen von Zurrpunkten



Gesicherte skirts

Am Dienstag, dem 7. Februar 1978, um 6 Uhr wurden die Ladearbeiten mit der Übernahme von zwei je 30 Tonnen schweren *skirts* (Fundamentringe für den Äthylen-Turm) mit einem landseitigen Schwergutkran fortgesetzt.

Parallel dazu liefen Ladungssicherungsarbeiten, Fundamentebau für die *skirts*, Steifsetzen von Lashings und Schweißen von Zurrpunkten.

Um 20 Uhr war erst mal „Daddeldu“.

Am Mittwoch, dem 8. Februar, wurden die beiden *skirts* gelascht, was sich als äußerst problematisch erwies. Sie standen hochkant zu beiden Seiten der 452 Tonnen schweren Einheit.

So konnten die *skirts* nur nach einer Seite, nämlich nach innenbords, gesichert werden. Mit der anderen Seite standen sie bis an die Bordwand. Die restlichen Ausrüstungsgegenstände wurden per Landkran übernommen.

Auch die beiden bordeigenen Gabelstapler fanden ihren Platz an Deck.

Um 14 Uhr war der gesamte Übernahmeprozess abgeschlossen. Es war alles verstaut, seefest gelascht, verpallt und gesichert.

Fahrterlaubnisschein, Revisionsberichte und jede Menge notwendige Testate waren vollzählig an

Bord. Unseren Schwergut-Inspektor verabschiedeten wir in der Hoffnung, ihn wieder gesund und munter im Löschhafen begrüßen zu können. Behörden und Lotse wurden bestellt. Der Wetterbericht war gut.

Um 15 Uhr legten wir ab und verließen unter Lotsenberatung Dünkirchen-Hafen und die Schleusen. Der Strom setzte nach NO, kam uns also entgegen. Die Sicht verschlechterte sich bis zur Lotsenabgabeposition bis unter eine Seemeile. In der Nähe der Lotsenposition setzte die Dunkelheit ein und zu allem Übel kam auch ein Schneesturm auf, der die Sicht praktisch auf Null drückte. Es konnte nur nach doppelt besetztem Radargerät gefahren werden. Aufgrund dieser Wetterlage machte der Lotse den Vorschlag, den Kanal nicht zu queren, sondern auf der französischen Seite im Küstenbereich zu bleiben, was normalerweise unüblich ist. Er wollte sicherheitshalber die Verkehrsleitstellen (trafficstations) Calais, Cap Gris Nes und Boulogne über unseren beabsichtigten Reiseweg informieren, was er mit meiner Zustimmung über UKW auch tat. Er informierte, dass wir ein Schiff mit übergroßer Ladung und geringer Geschwindigkeit wären. Entgegenkommende Schiffe und in diesem Seegebiet quer laufende Hovercrafts (Luftkissenboote) und Fähren wussten somit rechtzeitig über uns Bescheid.

Der Vorschlag des Lotsen war gut. Er verließ das Schiff mit einem ehrlich gemeinten „Good luck“. Ich glaube, er war ganz froh, es in dieser Wettersituation verlassen zu können. Schiffsseitig wurden nun stündlich über UKW unser Name, Rufzeichen, Position und Kurs an eine der Küstenfunkstellen durchgegeben. Das war notwendig, da wir mit unserer geringen Geschwindigkeit und gegen den Strom bei unserer hohen Windangriffsfläche nicht gut manövrieren konnten. So hatten entgegenkommende Schiffe die Möglichkeit, uns zwecks Informationsaustauschs anzusprechen. Den Hovercrafts mit ihren 36 Knoten konnten wir ohnehin nicht ausweichen. In diesem Schneesturm hörten wir nur, wie sie vor und hinter uns vorbei rauschten.

Dieses Stück Seereise zwischen Lotsenabgabeposition und Cap Gris Nes erforderte äußerste Konzentration und Reaktion seitens der nautischen Offiziere. Mit freundlicher Unterstützung der französischen Küstenstationen haben wir das Seegebiet bis westlich des Verkehrstrennungsgebietes ungeschoren zurückgelegt.

Nachdem wir den Kanal gequert hatten, besserte sich das Wetter. Die Sicht betrug nun fast drei Seemeilen und es ging zügig in Richtung Biskaya. Die Wetterentwicklung auf dem Atlantik wurde von uns aufmerksam verfolgt. Bis Conquets, der zu passierenden Kanalinsel, lief alles nach unseren Wünschen und an Bord trat nun auch relative Ruhe ein. Man konnte auch mal durchschlafen. Zur Sicherheit holten wir bei der Seewetterdienststelle Warnemünde Routenberatung ein. Uns wurde geraten, nach Passage des Leuchtturms Quessant (westlichster Punkt Frankreichs in der Biskaya) den Kurs nach SW abzusetzen, damit wir so schnell wie möglich nach Süden kämen und den Klimaweg südlich der Azoren nehmen könnten. Nach Passage Quessant machte sich verstärkt die aus West kommende Dünung bemerkbar; Laschings und Pallungen ächzten. Aus dem Atlantik kam ein Sturmtief gezogen, welches uns noch Respekt abringen sollte. In der Mitte der Biskaya hatten uns das Tief und die haushohe Atlantikdünung fest im Griff. Dünung und Windsee kamen aus westlicher Richtung, weshalb ein Süd- oder Südwestkurs nicht mehr gehalten werden konnte. Das Schiff wurde nun bei ganz langsamer Fahrt mit dem Steven zur See gehalten. Die Besatzung setzte zusätzliche Laschings. Sämtliche Festmacherleinen wurden zur zusätzlichen Ladungssicherung am Kollo festgemacht, damit sie sich auf keinen Fall bewegen konnte. In einem solchen Fall wäre das Schicksal des Schiffes besiegelt gewesen. Nach dem vierten Tag war der Sturm so weit abgeflaut, dass ein Beidrehen auf Südkurs möglich wurde. Ich machte eine Durchsage, um noch einmal alle losen Gegenstände zu sichern, da das Schiff anschließend gedreht würde. Die Besatzung stand nach dieser Info vollzählig an Deck und hoffte auf das Gelingen des Manövers. Wir konnten nun nach SW in den Atlantik laufen und passierten die Azoren südlich.

Die Atlantiküberquerung verlief ohne weitere Vorkommnisse. Der Kurs wurde durch die Bahamainseln, südlich Florida, Key West, durch den Mexikanischen Golf festgelegt. Friedlich zogen wir unsere Bahn. Ab diesem Zeitpunkt wurden wir von der US-Coast Guard, Flugzeugen und Schnellbooten begleitet und fotografiert und unser Unterscheidungssignal wurde abgefragt. Da wir mit unserer Röhre nicht nach Kuba abbogen und täglich unser *ETA* (Expected Time of Arrival/voraussichtliche Ankunftszeit) an den Hafenkapitän und die Agentur in Corpus Christi durchgaben, konnten wir nun bei bestem Wetter ungestört den Mexikanischen Golf überqueren. Anstehende Vorbereitungsarbeiten zum Löschen der Ladung wurden im Mexikanischen Golf durchgeführt. Ein Rettungsboot wurde zur Sicherheit ausgesetzt, die Ausleger wurden abgetoppt und die noch als Auflagen zu wechselnden Auslegerblöcke aus der Rampenhavarie in Dünkirchen gewechselt. Nun waren wir klar für Corpus Christi.



Wechseln der Auslegerblöcke

Am Montag, dem 27. Februar 1978, erreichten wir vormittags die Lotsenposition der Hafenansteuerung. Ein Boot mit einem jüngeren Lotsen kam längsseits. Er war erstaunt über unser relativ kleines Schiff mit der großen Ladung. Er sagte auch, dass er ein ostdeutsches Schiff noch nicht in Corpus Christi gesehen und schon gar nicht gelotst hat. Wie richtig! Wir waren tatsächlich das erste Schiff der DDR, welches in Texas festmachte und Ladung aus Frankreich löschen durfte.

Das Einlaufen ging zügig und problemlos. Unser freundlicher Lotse brachte uns zum Berry Constructing Inc. Tecs Dock. Das war selbst für die BROCKEN ein kleines Hafenbecken. Der Lotse hatte seine Arbeit getan. Nun waren wir wieder gefragt. Das Schiff musste gedreht und rückwärts zum Liegeplatz manövriert werden. Der Lotse beobachtete unsere Arbeit und lobte uns, wie sicher wir das Schiff handhabten. An der Pier fest, waren wir gespannt, wie man uns im US-Staat Texas als Seeleute der auf der „Black List“ stehenden DDR empfangen und entgegenkommen würde. Schlimm konnte es nicht werden, denn an Land standen viele Personen, die uns freundlich zuwinkten. Auch unser aus Rostock angereister Schwergut-Inspektor, Kapitän Engel, war unter ihnen.

Die Beamten der Coast Guard, die Ladungsempfänger und Agenturvertreter waren sehr freundliche Leute. Auch der Hafenkapitän und der Architekt, der den Hafen gebaut hatte, gaben sich ein Stelldichein an Bord unseres Schiffes. Sie blieben dann auch längere Zeit, denn ihnen schmeckte unser Hafenbräu sehr gut. Während sie Bier tranken, erzählten sie ihre Erlebnisse beim Bullenreiten und bei Rodeo-Veranstaltungen, an denen sie teilgenommen hatten. Viele Fragen machten die Runde. Sie wussten von uns gar nichts und waren erstaunt, dass es so freundliche „Kommunisten“ in East Germany gab. Wir hatten uns diesen freundlichen Empfang vorher auch nicht vorstellen können.

Am gleichen Tag begannen wir mit dem Entfernen der Laschings, Pallungen, der Träger und sonstigen angebrachten Widerlager. Schwergutbäume und Ausrüstung wurden bereitgelegt. Es gab eine Fülle an Arbeit. Unter anderem wollten wir an dem neu gebauten Kai Frischwasser übernehmen. Aber an Land war keine Leitung vorhanden. Nun wurden Hafenkapitän und Architekt stutzig, als wir sie darauf aufmerksam machten. Der Mangel wurde dadurch behoben, dass wir über Tankfahrzeuge versorgt wurden. Zwei Tage später lag auch die für einen Hafen notwendige Frischwasserleitung. Der Hafenkapitän und der Architekt kamen noch einmal an Bord und bedankten sich bei mir für den Hinweis. Sie meinten, dass unser Hafenbräu weit besser als das Frischwasser schmecken würde. Ich erhielt eine Einladung zum Rodeo-Reiten, an dem sie beide teilnehmen würden. Ich hatte leider keine Chance, diese Einladung anzunehmen, denn die Ladung stand noch komplett an Deck.

Am folgenden Tag wurden die beiden *skirts* vom Landkran abgenommen. Die beiden früher bei der NASA eingesetzten Raketenträger, so genannte *crawler*, standen zum Entladen des Äthylentowers bereit. Nun wollten wir mit unserem Rampenbau beginnen. Holzmatten, Kant-hölzer, Keile und Kies waren bereit. Da der Bau manuell durchgeführt werden musste, kam uns Michael Berry, Juniorchef der Firma, mit seiner Technik zu Hilfe. Gemeinsam bauten wir den Übergang vom Schiff zum Land. Der gleiche Vorgang wie in Dünkirchen wurde nun in umgekehrter Reihenfolge durchgeführt: Mit Schwergutkränen das Kollo achtern anheben, Sattel beiseite räumen, ersten *crawler* an Bord fahren und, und, und ...

Das vom Ladungsempfänger gestellte Bedienungspersonal für die *crawler* und unsere Besatzung arbeiteten Hand in Hand. Dadurch konnte das Kollo in relativ kurzer Zeit nach dem Verschweißen und Verzurren auf den *crawlern* von Bord rollen.

Ich glaube, alle, die für den Transport Verantwortung trugen, waren ganz froh, den Tower von Bord zu haben. Die Kolonne entfernte sich vom Schiff. Sie musste den in der Nähe verlaufenden Highway auf ausgelegten Brettern in 90 Grad überqueren und verschwand dann im unwegsamen Gelände der texanischen Prärie zum Bestimmungsort in Richtung Berry-Raffinerie.

Zum gelungenen Abschluss der Arbeiten wurde seitens der *Conti-Line Agentur* am Abend eine *big party* an Bord des Schiffes gegeben, auf der von den Anwesenden noch verschiedene Fragen gestellt und beantwortet wurden. 24 Uhr war die Party beendet. Die Texaner verabschiedeten uns sehr freundlich und gaben zu verstehen, dass sie unsere Dienste gern wieder in Anspruch nehmen würden.

Abschließender Dank galt dem Schwergut-Inspektor und Leo Marien von *Conti-Lines* für die gute landseitige Organisation und Zusammenarbeit sowie der gesamten Besatzung der BROCKEN, welche alle aufgetretenen Probleme mit Ausdauer, Kraft und Elan gelöst hatten. Kapitän und Besatzung standen bei dieser Transportaufgabe unter einem enormen Stress. Am nächsten Morgen wurden alle Ausrüstungsgegenstände seefest verstaut, rein Schiff gemacht und zur Treibstoffübernahme verholt. Die neue Reiseorder war inzwischen auch an Bord. Es ging von Corpus Christi nach Jacksonville in Florida, wo vier Catterpillar von je 40 Tonnen übernommen werden sollten. Quer durch das Bermuda-Dreieck ging es über den Atlantik nach *old Europa* zum Löschen in Antwerpen.

Eine Reise auf dem Leimtanker MS BELLATRIX

Die Hafenliegezeit in Stralsund war vorüber, die Mannschaft wohlauf. Die Ladung Harnstoff-Leim, von den Leuna-Werken mittels Tankwagen der Deutschen Reichsbahn angeliefert, befand sich an Bord. Das Schiff war damit seeklar und fertig zum Auslaufen. Die Besatzung hatte sich kaum geändert, denn es fuhr sich gut auf der BELLATRIX. Die Stimmung an Bord war super, die Verpflegung bestens und die kurzen Reisen wurden vor allem von Familienvätern sehr geschätzt. Vor dem Auslaufen des Schiffes mussten noch schnell Bier und sonstige Getränke für die Reise eingekauft werden. Diese Einkäufe erfolgten meistens bei Paul Fröhling, dem einzigen privaten Händler in einem Seehafen der DDR. Der Auslauftermin war immer von der Öffnungszeit der Klappbrücke des Rügendamms abhängig. Nach dem Ausklarieren kam der Lotse an Bord und die Reise konnte beginnen.



Der ehemalige Leimtanker BELLATRIX als späteres Werkstattschiff der DSR

Nun hieß es „Leinen los und langsame Fahrt voraus.“ Vorsichtig trennte sich unser Schiff von der Pier. Die Silhouette von Stralsund verschwand langsam am Horizont. Was würden wir wohl diesmal in Antwerpen erleben? Nachdem der Lotse unser Schiff verlassen hatte, ging die Fahrt um Rügen herum, dann in westliche Richtung nach Kiel, wo sich im Ortsteil Holtenau die Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal befindet. In der Kieler Förde kam der Kanal-Lotse an Bord, der unser Schiff sicher durch den Kanal leiten sollte.

Nach dem Festmachen in der Holtenauer Schleuse wurden noch schnell ein paar Dinge im Kiosk eingekauft. Dafür war wegen der kurzen Liegedauer in der Schleuse nur wenig Zeit. Es hatte aber bisher jeder geschafft, wieder rechtzeitig an Bord zu sein. Unter anderem war die Zeitschrift „Neue Revue“ sehr begehrt. Wir befanden uns im Frühsommer des Jahres 1970. Das war die Zeit, in der „Oswald Kolle“ in diesem Blatt seine Aufklärungsserie veröffentlichte. Wir jungen und „unerfahrenen“ DDR-Bürger wollten uns doch aufklären lassen, worauf man bei den schönen Dingen des Lebens so achten musste. Wir haben „viel“ von ihm gelernt. Die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal war immer wieder ein besonderes Erlebnis, denn hier konnte der Seemann ein Stück heile Natur betrachten und es wurde „West-Fernsehen“ emp-

fangen, was vor allem für die Seeleute interessant war, die aus dem „Tal der Ahnungslosen“ kamen. Die schöne Natur und die sauberen Städtchen am Kanal hinterließen einen bleibenden Eindruck. Der Wachdienst wurde besonders gründlich durchgeführt, denn eine Havarie im Kanal, verursacht durch einen technischen Defekt an der Schiffsmaschinenanlage oder durch ein menschliches Versagen, hätte für die Reederei große Kosten und für die Besatzung eine Menge Scherereien zur Folge gehabt. Jeder war sich seiner Verantwortung bewusst. Man erzählte sich, dass im Nord-Ostsee-Kanal durch ein DSR-Schiff einmal eine Kuh totgefahren wurde, als das Schiff durch Versagen der Ruderanlage in die Böschung fuhr, wo sich eben gerade die arme Kuh befand. Beim Einfahren in die Schleuse soll man auch schon gegen das Schleusentor gefahren sein, weil sich der Hauptmotor nicht schnell genug von „vorwärts“ auf „rückwärts“ umsteuern ließ. Glücklicherweise war uns das noch nicht passiert.

In Brunsbüttel angekommen, ging die Fahrt durch den Kanal dem Ende entgegen. Wie war die Wetterlage draußen in der Nordsee? So ein kleines Küstenmotorschiff reagiert auf die kleinsten Wellen, was auch bei manchem gestandenen Seemann Unbehagen auslösen konnte. Es war dann immer bewundernswert, wie unser Smutje auch bei schlechtestem Wetter mit an den Herd angebundenen Töpfen die Mahlzeiten auf die Back brachte. Die meisten Reisen verliefen allerdings ruhig und bei angenehmer Wetterlage. Von Brunsbüttel aus ging die Fahrt mit dem Elbe-Lotsen bis zum Feuerschiff ELBE 1, wo dieser dann das Schiff wieder verließ. Nun hieß es Kurs auf Antwerpen nehmen.

Die Freizeit an Bord verbrachte man mit Kollegen der Freiwache beim Kartenspiel wie „Mau-Mau“ oder Skat. Viele lasen auch gern. Hierfür standen eine Auswahl an Büchern aus der Bücherkiste der Bordbibliothek zur Verfügung oder aber Bücher, Zeitschriften und Schmöker, die im Ausland gekauft wurden und dann von Hand zu Hand gingen. Die Fahrt verlief ohne Zwischenfälle, die See blieb ruhig. Vor Vlissingen/Niederlande kam der niederländische Lotse an Bord, der uns in die Schelde-Mündung begleitete. An der niederländisch-belgischen Grenze verließ uns der Lotse wieder und es kam sein belgischer Kollege, der uns bis zum Liegeplatz im Hafen von Antwerpen führte. Dieser wurde auch von Binnentankern benutzt, welche Wein in großen Mengen transportieren, der dort auf Tankwagen verladen und weitertransportiert wurde. Die Weintanker hatten immer Vorrang. Es kam schon mal vor, dass wir von den Tankwagenfahrern einen Eimer Wein bekamen, der dann für einen gemütlichen Abend sorgte. Es herrschte viel Betrieb am Liegeplatz. Sehr viele Binnenschiffe fuhren vorbei oder machten kurzzeitig fest, sowohl an der Pier als auch längsseits an unserem Schiff. Beim Festmachen eines Binnenschiffes bemerkten wir ein ungewohntes Geräusch, konnten aber am Schiff nichts Außergewöhnliches feststellen. Am Abend ging es in die Bierkneipe. Unser „Stammlokal“ lag in Hafennähe. Man kannte sich. Der Wirt war stets freundlich zu uns und wenn er seine Musikbox von den nicht mehr aktuellen Schallplatten befreite, schenkte er uns welche davon. Sein Bier „Stella Artois“ schmeckte gut. Das Entladen ging zügig voran, sodass der Auslauftermin für den nächsten Morgen angesetzt werden konnte. Die Ballastwassertanks mussten mit Brackwasser aus dem Hafenbecken gefüllt werden. Ohne Ballastwasser wäre unser Schiff zu leicht und nicht zu steuern gewesen. Fröhlich ging die Heimreise los. Es herrschte wunderbares sonniges Wetter. Wir befanden uns inzwischen kurz vor Vlissingen. Die unsanfte Begegnung mit dem Binnenschiff am Liegeplatz im Hafen von Antwerpen war nicht vergessen, deshalb fand nochmals eine Begehung der Laderäume statt. Die Sicherheit des Schiffes ging letztlich über alles. Hier ist zu erklären, dass in die Laderäume nachträglich Tanks für den Leimtransport eingebaut wurden, wobei die Lücken zwischen den einzelnen Tanks genug Raum für eine Begehung ließen. Durch die Zwischenräume wurde während der Ladungsreise Warmluft geblasen, damit der Leim flüssig blieb. Plötzlich rief ein Matrose: „Hier scheint ja die Sonne rein!“ Und tatsächlich, die unsanfte Begegnung mit dem Binnenschiff zeigte Beschädigungen. Höchstwahrscheinlich hatte dessen Anker ein Loch in die Außenhaut unseres Schiffes

fes gedrückt. Nach Abstimmung mit der Reederei ging es wieder auf Gegenkurs Richtung Antwerpen, wo die BELLATRIX in der Mercantile-Werft repariert werden sollte. Das Merkwürdige war, es hatte keiner was gegen diesen unvorhergesehenen längeren Aufenthalt in Antwerpen. Denn einige Tage Wertzeit, vor allem im „kapitalistischen“ Ausland nahm jeder DDR-Seemann gern in Kauf. Der erhöhte Tagessatz an Devisen war besonders willkommen. Die Reparatur dauerte knapp eine Woche. Dann hieß es endlich wieder „Leinen los“.

Nachdem sich das Schiff in der offenen Nordsee befand, wurde ein Teil des Ballastwassers gewechselt. Wir hatten ja im Hafen von Antwerpen Brackwasser aus dem Hafenbecken in die Ballasttanks gepumpt. Nun musste das schmutzige Brackwasser wieder aus den Tanks und frisches Seewasser eingepumpt werden. Jeder fragt sich, warum das Ganze? Wir hatten mit dem Meereskundlichen Museum in Stralsund ein Abkommen, nach jeder Reise frisches Seewasser für die Seewasseraquarien des Museums mitzubringen. Der Transport geschah mittels Tankwagen vom Schiff zum Museum. Die Besatzung bekam dafür als Dankeschön Freikarten für das Museum. Diese wurden von ihr auch gern genutzt.

Inzwischen waren wir wieder in der Ostsee. Es war Abend und man sah bereits die Scheinwerfer des „Möwenscheuchdienstes“ (NVA). Das Schiff näherte sich der Insel Rügen, die Heimat war erreicht.

Es war wieder eine schöne, erlebnisreiche Reise und unser Smutje hatte uns wie immer sehr verwöhnt. Nun wurde es Zeit, die im Ausland gekauften Bücher, Zeitschriften und Schmöcker über Bord zu werfen oder gut zu verstecken, damit es beim Einklarieren in Stralsund keinen Ärger mit dem Zoll gab. Das Einführen von Druckerzeugnissen aus dem westlichen Ausland war strengstens verboten. Zuwiderhandlungen wurden streng geahndet. Einmal hat der Zoll sogar verlangt, dass ein Bild von einem neuen Mercedes-Modell, ausgeschnitten aus einer Zeitschrift, von der Wand meiner Kammer entfernt und vernichtet werden sollte. Ob das immer so richtig und vor allem auch wichtig war? Für die Angler an Bord stand die Frage, ob unser Schiff auch wieder an der so genannten Ballastkiste im Hafen von Stralsund festmachen würde. Das Besondere an diesem Liegeplatz war, dass hier viele Aale geangelt und dann später in der Kombüse köstlich zubereitet werden konnten. Nachdem unser Schiff festgemacht und einklariert war, gingen die „Urlauber“ im feinen Zwirn hastig von Bord. Mancher trug die zweite DSR-Uniform, Bluejeans mit Deutschland-Gürtel, Khaki-Hemd und schwarzes Lederjackett. Die Jungs sahen richtig schick aus. Die Stromversorgung an Bord stellte nun der Landanschluss sicher. Endlich herrschte wieder Ruhe auf dem Schiff, denn die Hilfsdiesel konnten abgestellt werden. Der Rest der Besatzung kümmerte sich um einen reibungslosen Hafenbetrieb, bis es nach ein paar Tagen wieder hieß: „Leinen los und langsame Fahrt voraus.“

Anmerkung der Redaktion zum Schiff:

Frachtmotorschiff BELLATRIX - Typ 840 - 617 BRT/230 NRT - 840 tdw - 59,52 x 9,83 x 3,65 m - ein 4-Takt 8-Zyl.-Dieselmotor Typ DV 8/148, 500 PS, gebaut vom VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“, Magdeburg - 10 Knoten - zwei Ladeluken - 16 Mann Besatzung.

10.11.1958 Stapellauf. 23.08.1961 als BELLATRIX abgeliefert vom VEB Peenewerft Wolgast (Bau-Nr.73) und in Dienst gestellt vom VEB Deutsche Seereederei, Rostock. Vom 14.1. bis 27.2.1965 umgebaut zum Leimtanker in der Mercantile-Werft in Antwerpen. Nun mit 537 BRT/212 NRT und 724 tdw. Als Leimtanker für den Export von Flüssigleim für den VEB Leuna-Werke „Walter Ulbricht“ im Leistungsvertrag. Am 1.1.1974 übertragen auf den VEB Deutfracht/Seereederei, Rostock. Im Mai 1984 in Wismar aufgelegt und seit 30.12.1984 außer Dienst. 1.2.1985 zum Werkstattschiff umgebaut. Liegeplatz im Hafenbecken Wismar. 4.5.1992 ab Wismar im Schlepp des Schleppers TOWING WIZARD und 7.5.1992 Ankunft in Zeebrügge. 8.5.1992 Ankunft in Brügge zum Abbruch durch Jacques Bakker & Zn.

Als mitreisende Ehefrau an Bord von MS WEIMAR

Lange war sie geplant und besprochen – meine erste große Schiffsreise. Dann kam endlich die erfreuliche Nachricht. Ich durfte sie, wie beantragt, auf dem OBC-Frachter MS WEIMAR mitmachen. Beim Besteigen der Gangway beschlich mich ein freudiges und erregendes Gefühl. Endlich konnte ich einmal die Warnemünder-Mole verlassen!

Am Morgen des 4. Februar 1988 gegen 7.30 Uhr legten wir im Rostocker Überseehafen ab. Unser Schiff war mit Kohle voll beladen. Unsere Reise sollte nach El Ferrol del Caudillo/ Spanien gehen. Schon am selben Tag, spät nachmittags, wurden wir in Kiel durch den Nord-Ostsee-Kanal geschleust. Alles verlief schnell und reibungslos. Sehr imposant, wenn man das alles zum ersten Male sieht. Leider wurde es bald dunkel und wir fuhren die ganze Nacht durch den Kanal. Am Morgen des 6. Februar passierten wir die Straße von Dover und wieder lag alles im Dunkeln. Nur die vielen Lichter blinkten herüber.

So langsam wurde ich mit dem Schiff vertraut und begann mich für meine nähere Umgebung zu interessieren. Nach der ersten Belehrung und durch Unterschrift beglaubigt, wusste ich, was ich an Bord durfte und was nicht. Eigentlich konnte ich mich auf dem Schiff frei bewegen. Bald waren mir alle Winkel vertraut. Ich fand allein die Kombüse, den Sportraum und die wunderschönen Räume des Funkers. Sogar auf die Brücke durfte ich. Auch eine kleine Bar gab es an Bord. Also, für Zerstreuung war ausreichend gesorgt.

Bereits am Montag, dem 8. Februar, erreichten wir gegen 10 Uhr El Ferrol. Mich erwartete eine wunderschöne Hafeneinfahrt mit trutzigen Burgen auf beiden Seiten. Am Nachmittag ging es endlich in die Stadt. Aufregend, wenn man das alles zum ersten Male sieht. Mir fielen die wohlgezogenen Jugendlichen und die eleganten Frauen auf. Imponierend die Sauberkeit in allen Geschäften. Abends gab es in einem der vielen kleinen Lokale roten Wein mit Weißbrot und Schinken. Wenn es auch all die Tage goss wie aus Eimern, es blieben für mich trotzdem unvergessliche Stunden.

Am Donnerstag, dem 11. Februar, liefen wir aus. Die Reise sollte in das Amazonasdelta nach Macapa/Brasilien gehen. Unser Schiff war leer und wir schossen nur so über den großen Teich. Schon am 22. Februar gegen 6 Uhr morgens machten wir in Santana/Brasilien fest. Die Überfahrt war unsagbar stressig, denn die Äquatortaufe stand bevor. Das Taufgefolge ließ sich doch tatsächlich während der ganzen Zeit von den Täuflingen kulturell unterhalten. Eines Tages war neben der „Schmeichelliste“ sowie den Transitangeboten auch folgendes zu lesen:

„Einer uralten Tradition zufolge wird ab dem 14. Februar 1988 die Mittagsmahlzeit von zwei noch mit Schmutz der nördlichen Halbkugel bedeckten Subjekten eingeläutet. Dieser rituelle Akt hat mittels der auf Hochglanz geschwabbelten Schiffsglocke zu erfolgen. Die Mahlzeit muss dabei in künstlerischer Form lautstark angepriesen werden. Das Zeremoniell hat mit einem entsprechenden Kostüm zu erfolgen. Geläutet wird 11.15 Uhr, angefangen auf der Schiffsbrücke, durch die Aufbauten bis in den Maschinenraum und über Deck bis in das Kabelgatt. Dort verbleibt dann die Glocke bis zum folgenden Tag.“

Thomas Dallmann und ich verkleideten uns als „Hänsel und Gretel“. Die Sommersprossen von Thomas, die zu dem Kostüm ausgezeichnet passten, gefielen mir dabei am besten. Er hatte für mich einen hübschen Vers gedichtet:

*„In unserem Pfefferkuchen-Häuschen
kocht Neptuns jüngste Frau,
sie schmort uns heut' ein Röllchen,
von einer fetten Sau!“*

Das war aber bei weitem noch nicht alles. Es wurden Programme von den Täuflingen gefordert, wie „Modenschau“, „Märchenaufführung“ (Titel: Schneeflittchen und die sieben spitzen Zwerge), „Ballettabend“, „Zirkusattraktionen“ usw. Hätte ich das nur alles vorher gewusst ...!



1. Aufführung von Schneeflittchen zur Taufe Juli 85 auf der MS WEIMAR
v.l.n.r. Prinz Perry Hey, Zwerg o. N., Zwerg Cornelia Hoffmann, Prinzessin Carola Götz, Zwerg
Lothar Vogel, „böse“ Königin Petra Bennecke

Nun gab es aber erst einmal Landgang in Santana und Macapa. Das war ein Fest für unseren Funker-Entomologen. Eifrig sammelten alle mit. Die Nachtfalter gefielen mir am besten. Sie sahen wie kleine Spitzbuben aus, während die Schmetterlinge einfach nur schön waren.

Die Landschaft kam mir wie im Bilderbuch vor. Das unsagbare Elend aber erschütterte mich zutiefst. Das muss man mit eigenen Augen gesehen haben, ich hätte es sonst nicht geglaubt. Wenn man sich nur einmal die Schulbildung in Brasilien vor Augen führt, so gibt es doch tatsächlich noch 20 Prozent Analphabeten. Ansonsten war mir bekannt, dass es eine Grundstufe (1. bis 4. Klasse) und eine Oberstufe (5. bis 8. Klasse) gibt. Diese beiden Stufen können aus finanziellen Gründen auch in der Hälfte der Zeit absolviert werden. Danach ist das Abitur (zwei Jahre) zu erwerben oder eine Berufsausbildung (drei Jahre) abzuschließen. Im Anschluss daran kann man ein Hoch- bzw. Fachschulstudium absolvieren (drei bzw. sechs Jahre). Es ist aber Tatsache, dass nur 4,5 Prozent der Einwohner ein Studium beenden. Rund 75 Prozent haben maximal den Abschluss der 8. Klasse.

Durch Macapa führt der Äquator. Wir versuchten, bei glühender Mittagshitze mit dem Bus dorthin zu gelangen. Endlich erlöste uns ein Taxi und im Nu war das Ziel erreicht. Nun standen wir mit dem einen Bein auf der Nördlichen und mit dem anderen Bein auf der südlichen Erdhalbkugel. Ein merkwürdiges Gefühl. Die Hitze und die hohe Luftfeuchte dieses Landstriches bereiteten doch vielen von uns arge Probleme. Bald hieß es aber wieder Abschied nehmen. Der Bauch des Schiffes war bis zum Rand mit Eisenerz gefüllt. Am 24. Februar kam die Order und wir liefen aus. Alle hatten sich natürlich viele schöne Wunderhölzer eingetauscht.



Nun endlich stand das große Ereignis ins Haus, das heißt, eher ins Schiff – Äquatortaufe am 25. Februar 1988. Der von allen lang ersehnte Tag war da. Die jungen Täuflinge sahen anschließend schlimm aus. Sie hatten jetzt ganz schmucke Haartrachten. Aber um in drei Wochen wieder an Land gehen zu können ohne aufzufallen, konnte vorerst nur ein Kahl-schlag helfen. Einige der Täuflinge, zum Glück auch ich, erhielten eine Schonbehandlung. Am Abend hatten wir dann endlich unseren „teuren“ Tauschein in den Händen. Ein ganz besonderes Lob für alle, die bei der sorgfältigen Anfertigung und künstlerischen Ausgestaltung mitgewirkt haben.

Nun waren nach der Taufe neben anderen Tierarten auch ein Walross, eine Seenadel und sogar eine Feuerqualle an Bord. Wenn sie ihr sächsisch feuriges Gift versprühte, vibrierten Mannschaft und Kahn zugleich. Ich konnte mich aus dieser feurigen Umklammerung bereits – dank der großzügigen Genehmigung des Kapitäns – in Gdynia/VR Polen befreien, da ich mit den Ablösern per Zug nach Hause fahren sollte. Die Seekrankheit hatte mich nicht mehr losgelassen.

Zu den schönsten Genüssen an Bord gehörte das Essen. Schon am Morgen gab es Gesot-tenes und Gebratenes. So manchem Seemann konnte man ansehen, wie gut ihm das Essen mundete. Bei „dem Koch“ war das aber auch kein Wunder. Es war Tradition an Bord, dass es dienstags, donnerstags und sonntags früh Brötchen gab und sonnenabends zwei Eintöpfe. Donnerstags und sonntags war generell „Seemanns-Sonntag“, wo Kaffee und Kuchen serviert wurden. So soll es doch tatsächlich auf allen Schiffen gewesen sein.

Leider war der Kuchen sehr oft nur wenig schmackhaft. Es wäre gut gewesen, wenn der ausgezeichnete Koch dem jüngeren Bäcker hilfreich unter die Arme gegriffen hätte.

Unser Schiff schwamm derweil tagelang seinem Ziel entgegen. Wasser, Wasser ... Wellen, Wellen und kein anderes Schiff weit und breit zu sehen. Die hohe Luftfeuchtigkeit und die Temperaturen ließen etwas nach und man konnte wieder normal denken. Endlich erreichten wir am 8. März Europa. Der große Teich lag hinter uns. Fast hätte ich es vergessen: Am 8. März wurden wir vom Kapitän persönlich zu der obligatorischen „Frauentags-Feier“ eingeladen. Am Sonntag, dem 13. März, warfen wir vor Gdynia/VR Polen den Anker und hatten endlich am Montag wieder Land unter den Füßen. Wenn wir auch den Winter mit dem vielen Schnee wieder einholten, so war ich doch sehr froh, als ich mit der Ablösertruppe am Wochenende nach Hause fahren konnte, während der Wind die WEIMAR noch nach Murmansk/Sowjetunion blies.

Mit „THEO“ nach Mexiko

„Kanada, kennst du Kanada? Jetzt in Kanada, das wär' schön. Mexiko, kennst du Mexiko? Einmal Mexiko musst du seh'n!“ Mit diesem Schlagertext von Freddy Quinn im Hinterkopf stieg ich im Oktober 1965 erwartungsfroh und skeptisch zugleich als II. Funkoffizier auf das Fracht- und Lehrschiff THEODOR KÖRNER auf. Den Sommer über war ich auf dem ebenso betagten Tanker SCHWARZHEIDE mit Fernweh, aber in einer überaus familiären und kollektiven Atmosphäre zwischen Rostock und Ventspils gefahren. Die Rahmenbedingungen, unter denen ich nun anmusterte, hatten sich stark verändert und es musste das Beste aus der neuen Heuer gemacht werden. Nach Indien- und Tankschiffahrt wieder auf Etikette Wert zu legen, war nur eine der Umstellungen. In der Messe geschneigelt und gebügelt zu erscheinen, war erste Pflicht.



Die Rotation der kommenden Reise war vor dem Auslaufen bekannt gemacht worden und nicht besonders aufregend. Sie würde von Rostock um Skagen herum nach London führen. Dort waren Leyland-Busse und Stückgut zu laden. Die gesamte Ladung sollte in Havanna gelöscht werden. Von dort würde das Schiff nach Coatzacoalcas, auch als Puerto Mexico bekannt, oder Tampico versegeln, um eine volle Ladung Mais für Szczecin zu übernehmen. Je nach Ladungsangebot könnte nochmals ein kubanischer Hafen angelaufen werden. Am 10. Dezember würde nach grober Schätzung das Schiff dann wieder in Rostock sein. Am 10. Oktober nachmittags verließ der Frachter mit 1500 Tonnen Ladung im Bauch und 170 Besatzungsmitgliedern an Bord den Rostocker Überseehafen. Fast gleichzeitig lief die VÖLKERFREUNDSCHAFT aus, ebenfalls mit dem Ziel Kuba. Die Reise begann und die Begrüßung am neuen Arbeitsplatz war überwältigend. Sie saßen auf der Tischplatte und winkten mit den Fühlern – die Kakerlaken. Diese Plage grassierte hauptsächlich in den

oberen Decks, wo es wärmer war. Aber was sollte es, wer nachts um 1 Uhr beim Einschalten der Beleuchtung schon einmal einen vielfüßigen Pantryboden wie Weiland Richard Kimble auf der Flucht gesehen hat, der fürchtete sich nicht mehr vor diesen niedlichen Tierchen. Zum Glück waren es nicht die zuvor am Kai von Port Sudan kennen gelernten lindenblattgroßen Exemplare, die beim Drauftreten mit den Zehenspaltern so ekelig knackten. Brrrrrrrr. Schon bald begann die Bordroutine, die nur durch unangenehme Meldungen zur Wetterlage gestört werden konnte. In der Ostsee war das Wetter spätherbstlich freundlich mit ruhiger See und guter Sicht. Für den Westausgang Skagerrak hatte der Wetterbericht eine 6 angekündigt, aber die See blieb auch in der Nordsee glatt, sehr zur Erbauung der Lehrlinge, die übermorgen den dritten Tag zur See fuhren. Zuvor auf Schiffen ohne Politoffizier gefahren, gab es bei mir vor London einen Grund zum Grübeln. Der „Polit“ hatte sein klassenkämpferisches Licht unter den Scheffel gestellt und sich in die Effektenlisten als „AB-man“ eingetragen! Menschlich war er schwer in Ordnung, der „Polit“, wie es auch mit der übrigen Besatzung ein gutes Auskommen gab. Der Kapitän gehörte zur KÖRNER wie die Reeperbahn zu St. Pauli. Der I. NO avancierte bald darauf zu einem der bekannten Typ-IV-Kapitänstypen. Der II. NO hatte sich die Sporen in der Volksmarine verdient, war zugänglich und immer gut aufgelegt. Auch er war bald darauf als Kapitän in aller Munde. Der erste III. NO war der Sohn eines bekannten Verfassers von nautischer Literatur und natürlich später auch Kapitän. Der zweite III. NO hatte gerade den Untergang der KÄTE NIEDERKIRCHNER überlebt. Charaktere, wie sie Jahrzehnte im Gedächtnis haften geblieben sind. Zur „Maschine“ bestanden weniger Kontakte. Man sah sich. Die Betriebsschule machte sowieso ihr eigenes Ding. Nur ein beflissener Lehrer fuhr mir stets in die Parade, wenn ich die in der Themsemündung vom Piratensender Radio Caroline aufgenommenen englischen Hits auf den Tonbandteller des Bordstudios legte. Er hatte Bange, seine Lehrlinge könnten dadurch vom leuchtenden Pfad der sozialistischen Tugend und Moral abweichen. Am 13. nachmittags legte der Dampfer in London Dagenham am Themseufer bei Samuel Williams an. Zuvor hatte die Gelegenheit bestanden, im Vorbeifahren einen Blick auf die MAGDEBURG zu werfen, die in der Themse bei Gravesend seit einem Jahr halb aufgerichtet mit zerstörten Vorschiffsaufbauten und einem Loch in der Außenhaut auf Grund lag. Dabei war der Anblick dieses stolzen Schiffes noch in frischer Erinnerung, als es beim Antritt seiner letzten Reise mein damaliges „Brotschiff“ MT LEUNA I bei Skagen überholt hatte. Ob bei der Kollision mit einem japanischen Frachter alles mit rechten Dingen zugegangen war – wer weiß. Die MAGDEBURG hatte in einer politisch brisanten Zeit Busse für Kuba geladen. So sollte sie bald darauf die letzte Reise in ihr nasses Grab Biskaya antreten. Und auch das war vermutlich keine höhere Gewalt gegen den neuen griechischen Eigentümer des Wracks, sondern ein taktisches Manöver.

Am Themsekai war es faszinierend zu beobachten, wie der hühnerleiterähnliche Steg, der während der Liegezeit als Gangway fungierte, durch Ebbe und Flut vom Hauptdeck erst drei Meter nach oben und danach drei Meter nach unten an Land führte. So hatten wir dieses Naturphänomen vorher noch nie erlebt. Dabei wurde auch offen gelegt, dass sich die FRIEDEN bei Ebbe mit ihrem Schiffsnamen tief unten an der Kaimauer mit Farbe verewigt hatte. Es war die Geburtsstunde der Graffitimalerei. Uns blieb kaum Zeit zum Füßevertreten im Londoner Vorort Dagenham. An Erkundungen der City of London war überhaupt nicht zu denken. Bereits am nächsten Abend lief die KÖRNER mit einer Ladung von 15 Leyland-Bussen an Deck und 45 Tonnen Zuladung für Mexiko, zu gleichen Teilen für Vera Cruz und Tampico bestimmt, wieder aus. Am Samstag, dem 13. Oktober 1965, einem bemerkenswerten Datum in der DSR-Geschichte, wurde erstmalig der Tag der Seeverkehrswirtschaft gefeiert. Sechs Tage später passierten wir die Azoren an Steuerbord. Nördlich der Inselgruppe zog ein Sturmtief aus den Resten des Hurrikans *Elena* seine Bahn. Das Schiff geriet in die

starke Dünung des Wirbelsturmes, obwohl schon ein weiträumig südlicherer Kurs als ursprünglich geplant eingeschlagen worden war. An Nachtschlaf war nicht mehr zu denken. Vielmehr hätte in der Koje Hefeteig ausgerollt werden können und die Schubfächer fielen aus der Kommode. Noch eine gute Woche bis Havanna.

Vier Tage vor La Habana, inzwischen war bestes Mützenwetter, kam ein Kontakt mit der FRITZ REUTER zustande, die von Kuba kommend, den Bauch voll mit den im Konsum und in der HO heiß begehrten grüngelben Kubaorangen, nach Hause lief. Einige hundert Seemeilen achteraus war ein weiterer DSR-Bananenjäger, die JOHN BRINCKMANN, mit Kurs auf Kuba. Ansonsten, so schien es, war es leer auf dem weiten Atlantik, der von der KÖRNER mit einer Geschwindigkeit von 14 Knoten durchpflügt wurde. Auf der Not- und Anrufrequenz 500 kHz herrschte seit Tagen tiefstes Schweigen.

Als der obligatorische US-Navy-Aufklärer das Schiff mehrfach überflog, war Amerika nicht mehr weit. Bei Kolumbus zeigten noch richtige Vögel die nahende Küste an! Der Frachter lief nachts durch die Florida-Straße. Die Lichter von Miami blinkten herüber. Er machte am Freitag, dem 28. Oktober, nach einigen Stunden Ankerzeit auf Innenreede am Pier in Havana



Fanfarenzug spielte beim Einlaufen in Havanna

na fest. Im Hafen lagen auch die FRIEDEN und die FREILIGRATH. Die EDGAR ANDRE war am gleichen Vormittag in Richtung Tampico ausgelaufen und die VÖLKERFREUND-SCHAFT hatte uns in der vorangegangenen Nacht mit einer Rückfracht FDGB-Urlaubern mit Kurs Rostock passiert.

Seit dem letzten Anlaufen von Havanna vor zwei Jahren war es mit den Vergnügungen im Hafenviertel weiter bergab gegangen. Fast alle damals noch florierenden Bars waren inzwischen geschlossen und vom „Apple Club“ schräg gegenüber dem Hauptbahnhof, einem seinerzeit beliebten Anlaufpunkt der Seeleute zur Kontaktaufnahme mit liebeswilligen Muchachas, war sogar die Leuchtreklame entfernt worden. Ganz gewiss wegen des dort praktizierten moralischen Verfalls der Sitten, gegen dessen letzte Bastionen Fidel Castro energisch einschritt. Kein Seemann musste mehr den handgestrickten Pullover der Verlobten oder sein letztes Hemd bei den Damen dieses Etablissements als Souvenir zurücklassen. Anderswo war kaum Bewegung zu erkennen. Ein Hochhaus stand immer noch im Rohbau wie

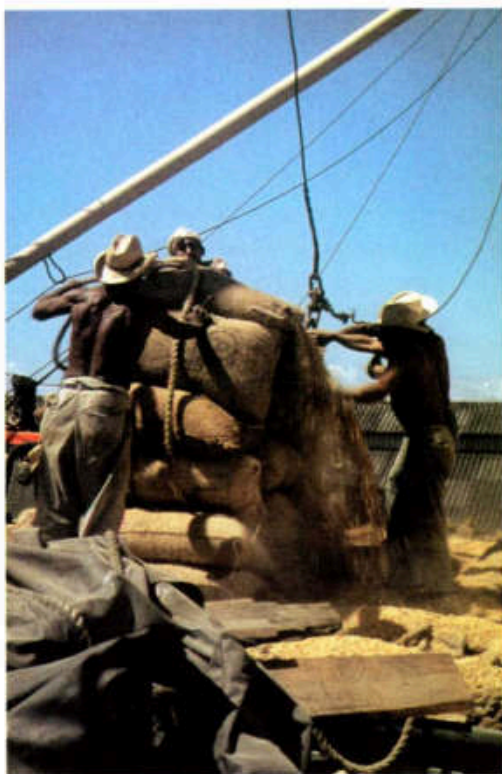
vor zwei Jahren. Mit Batista waren wahrscheinlich vor Jahren auch die Geldgeber verschwunden. Viele Gebäude am Malecon waren eingerüstet und warteten auf ihre Restaurierung oder sollten auf diese Art vor dem weiteren Auseinanderfallen bewahrt werden.

Neben den mehr oder weniger ziellosen individuellen Landgängen mit wenig Geld in der Tasche, einem Besuch der Küstenfunkstelle Habana Radio, der bereits von See her eingefädelt worden war, und einem Badeaufenthalt im östlichen Vorort Santa Maria, der wie die gesamte Liegezeit stark verregnet war, kam es zu einem bemerkenswerten, nicht alltäglichen Zusammentreffen. Die Schwimmer der DDR-Nationalmannschaft, die zu vorolympischen Wettbewerben in Mexiko geweiht hatten, besuchten bei ihrem Zwischenstopp in Havanna

unser Fracht- und Lehrschiff THEODOR KÖRNER. Frank Wiegand, dreifacher Silbermedaillengewinner, Horst Gregor, zweifacher Silbermedaillengewinner der Olympiade 1964 in Tokio, sowie Klaus Katzur, Bärbel Grimmer und Monika Holletz wurden an Bord herzlich willkommen geheißen. Zu später Stunde stürzte sich eine kleine Gruppe der Bordrunde ins Nachtleben von Havanna. Zuerst ins Havanna Libre, wo die Sportler wohnten, und anschließend zogen Schwimmer und Seeleute gemeinsam, als DDR-Sportdelegation getarnt, bis in den frühen Morgen ins „Riviera“ ein. Dort war bei einer Varieté-Vorstellung noch ein Hauch des vormaligen „Paris of America“ zu spüren. Das Abendbrot auf der KÖRNER hatte den Sportlern so gut geschmeckt, dass sie gerne auch noch die Einladung zum Mittagessen des darauf folgenden Tages annahmen, bevor sie nach Hause flogen. Zum Dank dafür ging Frank Wiegand mit einem dicken Packen Briefe für die Heimat in der Hand die Gangway hinunter. Unsere Olympioniken hatten einen überaus angenehmen und keineswegs abgehobenen Eindruck hinterlassen. Es waren Pfundskerle und -mädel.

Am Morgen des 3. November verließ der Dampfer Havanna mit dem Ziel Vera Cruz in Mexiko. Noch einmal wurde die Uhr um eine Stunde zurückgestellt. Nun waren es sieben Stunden Zeitunterschied zur Heimat. Die Decksgang baute auf der Überfahrt fleißig Schotten, denn nach dem Löschen der knapp 50 Tonnen in Vera Cruz, sollte Coatzacoalcas im Bundesstaat Vera Cruz als Ladehafen für den Mais angelaufen werden. Rum und Tabak sollten auf der Rückreise in Matanzas zugeladen werden. Am Nachmittag des übernächsten Tages war Vera Cruz erreicht. Im Hafen lag schon seit drei Wochen die THOMAS MÜNTZER, ein Schrotthaufen von Angesicht, mit dem es noch ein Wiedersehen auf der Reise geben sollte. Auf 24 Stunden beschränkte sich die Liegezeit vom „THEO“. Und hiermit war die Besatzung noch sehr gut bedient, um ihre Landgangsgelüste zu befriedigen. Allerdings hieß es „manana“ und das Handgeld wurde erst zwei Stunden vor Landgangschluss ausgezahlt. Der abendliche Stadtbummel war nur gerettet, weil

mein Kollege vom Verwalter unter der Hand zwei US-Dollar erhalten hatte, mit denen wir uns einen lustigen Abend machten. Die Stadt vermittelte einen überaus sympathischen Eindruck. Saubere Straßen, gepflegte Anlagen, eine wunderschöne Plaza mit einem prächtigen Rathaus, vor allem bei nächtlicher Illumination. In den Shops am Hafen wurden Souvenirs gehandelt, die hätten später jedem Artenschützer die Haare zu Berge stehen lassen. Seepferdchen als Schlüsselanhänger und präparierte Alligatoren in allen Größen und Preislagen wurden angeboten. Von der Crew wurde hier kräftig zugelangt. Offensichtlich musste jeder, der einmal in Mexiko war, solch ein Reptil besitzen. Fortan rissen sie in Schrankwänden aus Hellerau den Rachen auf. Außerdem wurden schon Devotionalien für die Olympischen Spiele 1968 in Mexiko City gehandelt und gekauft.



Coatzacoalcas Mexiko 1965



Winchenmann in Mexiko

Einen Tag später, dem auf diesem Schiff gebührend gefeierten 48. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, machte die KÖRNER in Coatzacoalcas fest, einem Städtchen unmittelbar an der Mündung des gleichnamigen Flusses, der durch den Isthmus von Tehuantepec fließt. Die Kaimauer erstreckte sich oberhalb der Stadt entlang des Flusslaufes. Am Kai lagen auch die FISCHBANK von Hugo Stinnes, die TANNENFELS von Hansa und die NAUMBURG von HAPAG. Auf der TANNENFELS ereignete sich während der Liegezeit ein schwerer Unfall. Ein Schwergutkolli war auf eine Schute gefallen. Dort ging alles über Bord. Ein Toter wurde am Steven der KÖRNER aus dem Wasser gezogen. Und ein Unglück kommt selten allein, denn in der Schiffs- presse stand am 13. November 1965, dass der D-Zug von Karl-Marx-Stadt nach Rostock bei Bitterfeld mit einem Güterzug kollidiert war. Es hatte vier Verletzte gegeben.

Das 45.000-Einwohner-Städtchen erstreckte sich am Flussufer und am offenen Meer entlang und hatte sogar einen Malecon. Mit seinen ein- und zweistöckigen Häusern allerdings lange nicht so attraktiv wie die Uferpromenade von Havanna. Der Sandstrand auf der See- seite war ausgesprochen schmutzigg. Ganz abgesehen von einem herumliegenden ange- kohlten Rinderkadaver. Die Straßen, auf denen sich durch den Regen Pfütze an Pfütze reihte, waren teilweise unbefestigt. Die Stadt konnte einige Geschäfte vorweisen, wo sich preiswert einkaufen ließ. Der Peso hatte einen Wert von 33 Pfennigen und für 10 Pesos gab es ein Pfund Chicles zu kaufen – Kaugummi mit oder ohne Ingwer-, Zimt- und anderem Geschmack. Bei diesem Preis wurden für die chewing-gum-notleidende heimatliche Sippe viele Sorten pfundweise eingekauft. Manche erstanden auch mehrere Kilo Apfelsinen, um sie für die Weihnachtszeit mit über den großen Teich zu nehmen, zwei Kilo für einen Peso. Die Lehrlinge waren wie immer arm dran. Sie durften nur in Gruppen an Land gehen und hatten für Mexiko 30 Pesos Handgeld ausgezahlt bekommen. Die meisten kauften sich dafür ein Paar Jeans und damit war ihr Geld aufgebraucht. Im Reiseverlauf wurde ich in die Ausbildung der Lehrlinge des 2. Lehrjahres einbezogen. Sie wurden mit mehr oder weniger Erfolg und Engagement im Lichtmorsen unterrichtet. Selbst für den Funker kein leichtes Terrain, weil die Lichtsignale zum Dechiffrieren im Kopf erst in Töne übersetzt wurden. Der Berufsweg der Matrosen war jüngst verändert worden. Bei einer Ausbildungsdauer von zwei Jahren wurde nun im ersten Jahr alle Theorie gelehrt und im Zweiten sollten sie auf die Schiffe der Flotte verteilt werden, die inzwischen ausreichend Plätze anbieten konnten, um dort am Ende der praktischen Lehre die Prüfung zu absolvieren. Es war unrentabel und auch praxisfremd, die Lehrlinge zwei Jahre auf einem Schiff spazieren zu fahren.

Wie offenbar alle mexikanischen Gemeinden, so hatte auch Coatzacoalcos nach amerikanischem Vorbild eine eigene Radiostation, die für deutsche Ohren noch ungewohnt einen wesentlichen Teil ihrer Sendungen mit Werbung bestritt. Und so dröhnte am Tag über alle Kammerlautsprecher die Pepsi-Cola-Reklame. Das „Rrrradio Coatzacoalcos, Vera Cruz“ klingt mir noch nach vierzig Jahren in den Ohren. Als Freizeitvergnügen in Coatza bot sich preiswertes Kino mit Filmen an, die an Bord nicht zu sehen waren. Von deutschen Karl-May-Filmen über den „Untergang der BISMARCK“ bis hin zu italienischen Gladiatorenschinken war alles im Angebot. Oft liefen zwei Filme hintereinander. Im Bordkino wurde während der Reise mehrfach die parodistische britische Seefahrerkomödie „Held im Hemd“ (Originaltitel „Carry on Jack / Carry on Venus“) von 1964 gespielt, in der Midshipman Albert Poop-Decker an Bord der Fregatte „Venus“ geschickt wird. In einer unvergesslichen Szene wird bei der Beinamputation durch den Kapitän „Furchtlos“ gleich noch die Schreibtischplatte mit durchgesägt. Ein absoluter Kracher trockenen englischen Humors, den viele kennen, die damals bei der DSR fuhren. Und der später auf einigen Schiffen, wo er einfach nicht wieder zur Reederei zurückgeliefert wurde, einmal pro Reise als absolutes Kino-Highlight auf dem Plan stand. Jeden Sonntagabend fand auf der Plaza, in deren Mitte ein Pavillon nach indianischem Vorbild stand (wie in Vera Cruz) ein Ritual statt, das die Seeleute Heiratsmarkt titulierten. Jugendliche beiderlei Geschlechts spazierten im Kreis herum. Jeweils in entgegengesetzter Richtung. Im Vorbeigehen flogen heiße, schmachthende Blicke hin und her. Auch für die Seeleute am Rande fielen davon einige ab und wir wurden in die Flirts neckend mit einbezogen. Der Eintritt für ein Tänzchen kostete 10 Pesos, aber angesichts der vermuteten Keuschheit der Jungfrauen und der Kürze der Liegezeit war es rausgeschmissenes Geld. Als drohende letzte Konsequenz wollte sich keiner der Lords für ewig in Coatzacoalcos niederlassen, auch wenn sie auf ihrem Wege zum Dampfer von einer Horde junger Mädchen hollywoodreif und vielversprechend im VW umkreist wurden. James Dean war plötzlich so nahe! Wer mehr über die Attraktivität der Frauen von Coatzacoalcos wissen will, dem sei heutzutage die Schauspielerin Salma Hayek zur Ansicht empfohlen, die zwei Jahre später dort geboren wurde.



Sportunterricht der Betriebsschule auf dem B-Deck

Die Liegezeit war stark verregnet. So stark, dass es in den Funkraum hineinregnete und mancher Eimer zum Unterstellen erforderlich war. Der Regen verzögerte die Ladearbeiten und „THEO“ lief erst nach zehn Tagen wieder aus. Der Kurs führte zurück nach Kuba. Am 19. November wurde weit außerhalb der Stadt Matanzas festgemacht. Vom Liegeplatz bis in die Stadt war es eine gute Stunde zu laufen. Aber der DSR-Seemann war jederzeit gut zu Fuß. Die Bucht wurde angesichts einer lieblichen Landschaft mit Genuss umrundet. Bis zum vielgepriesenen Badeort Varadero, der in der Nachbarschaft von Matanzas liegt, war der Weg dann doch zu weit. Ablaufend Matanzas stand schon der Fahrplan für die nächste Reise fest. Es hieß, am 6. Dezember in Rostock einlaufen. Anschließend in Szczecin den Mais löschen, in Wismar Pigiron (Roheisen) für Mexiko und in Rostock Stückgüter für Kuba laden und am 20. Dezember wieder in die Karibik ablaufen. Doch es kam alles ganz anders. Kaum wieder auf dem offenen Meer, forderte die THOMAS MÜNTZER telegrafisch Beistand an. Sie trieb mit Maschinenschaden im mittleren Atlantik und wusste nicht, ob sie ihre Maschine je wieder klarbekommen würde. Die KÖRNER sollte im schlimmsten Falle Abschlepphilfe leisten. Der Kurs wurde nach Süden abgesetzt. Am Havarieort angekommen, konnte „THOMAS“ schon wieder etwas kriechen. Die Maschine bekam Öl und die Crew Proviant, weil sie ob der überfälligen Zeit nichts mehr zu beißen hatte. Nun lag „THEO“ abwechselnd daneben oder fuhr langsam hinterher. Einige Tage mit drei, später mit sieben Knoten. Durch den Trouble schrumpften auch auf der KÖRNER die knapp kalkulierten Bordreserven. 170 Besatzungsmitglieder verspeisten einiges. An Getränken gab es nur noch Selters, die Kartoffeln wurden knapp und das Wasser wurde rationiert. Wasser musste aus der Kombüse geholt werden. Angesichts der großen Besatzungszahl und der Verantwortung für die Obhut der Lehrlinge waren es schwierige Umstände. So wurde die THOMAS MÜNTZER querab der iberischen Halbinsel ihrem Schicksal überlassen. Notfalls hätten nun andere Reedereischiffe Beistand leisten müssen. Irgendwie hat sie es dann aber doch noch bis Rostock geschafft.

In europäischen Gefilden war das schöne Wetter der Ausreise passé. Die von Herbststürmen aufgewühlte Biskaya machte ihrem Ruf alle Ehre. Die Kaffeekannen hielt nichts mehr auf der Back und die Mahlzeiten mussten als Stehbankett eingenommen werden. Im Kanal rauschte eine achterliche See durch das offen stehende Steuerbordschott, überflutete das Foyer und setzte ein Deck tiefer alle Lehrlingskammern unter Wasser. Hier brach das Wasser über die Lüftung ein. Auch die Nordsee zeigte sich unfreundlich, denn über Jütland stand ein Sturmtief von 965 mbs und der Wetterbericht kündigte Sturmstärken bis 10 an.

Am 11. Dezember lief die THEODOR KÖRNER zwar planmäßig in Rostock ein und machte längsseits der CALBE fest, aber durch den Aufenthalt bei der THOMAS MÜNTZER war die Szczecin-Ladung, die ursprünglich zu diesem Termin schon gelöscht sein sollte, immer noch drin. So wurde nach dem Verholen nur der Rum aus Matanzas gelöscht und die Betriebsschule und ein Teil der Stammbesatzung fuhren in den Weihnachtsurlaub. Der Rest der Besatzung sollte nach dem Löschen in Szczecin die Weihnachtstage in Schweden verbringen, um dort für die kommende Reise volles Schiff Zellulose zu laden. Aber daraus wurde nichts. Die KÖRNER hatte keine Eisklasse. Das merkte man in der Reederei erst, als das Schiff im Bottnischen Meerbusen zwischen den Eisfeldern lag. Das Signal zum Rückzug wurde geblasen. Über den Umweg Hamburg machte „THEO“ zum Jahreswechsel 1965 wieder im Rostocker Überseehafen fest. Die kurze Liegezeit eröffnete die einmalige Gelegenheit, den Silvesterabend im Interclub zwischen Kolleginnen der Intercontrol und anderer Hafenbetriebe zu verbringen, die in ihrem Leben nur eine große Liebe hatten: Matrosen, Matrosen, Matrosen. Ohne Heimaturlaub begann dann die nächste Reise nach Havanna, Vera Cruz und Tampico.

Flaschenpost

Nach fünf Jahren Seefahrt beschloss ich 1970, für immer an Land zu bleiben. Ein günstiges Arbeitsangebot war in Aussicht und es bestand Druck seitens der Familie. Halb zog es mich nach Hause, halb lockte weiter die Seefahrt. Ich war zu dieser Zeit schon fünf Jahre auf Hochseefrachtern auf der Fernost- und Südostasien-Route gefahren. Meine damals letzte Reise ging nach Kuba.



Schon beim Auslaufen aus Havanna bereute ich meinen Entschluss. Der bevorstehende Abschied schmerzte. „Querab Florida“ – damals zerging diese Vorstellung den meisten Menschen noch auf der Zunge. Mein Blick ging zurück Richtung Kuba.

An drei aufeinander folgenden Tagen präparierte ich jeweils eine Flaschenpost mit dem entsprechenden Text und übergab sie feierlich der See. Meine Blicke begleiteten sie, bis sie außer Sichtweite waren und meine Gedanken folgten ihnen noch tage-lang. Würde die Flaschenpost gleich vor Florida oder den benachbarten Inselgruppen an Land gespült werden? Würde sie an einem Felsen im Meer zerschellen? Würde sie, vom Golfstrom getragen, die weite Reise

nach Norden schaffen und eventuell in Nordeuropa ankommen?

Die Jahre vergingen. Viele Probleme erwarteten mich zu Hause. Die Seefahrt wurde zur schönen Erinnerung.

Im Herbst 1975 kam ein Brief aus Norwegen. Wer mochte mir von dort wohl geschrieben haben? Zwei Schulmädchen von der kleinen norwegischen Insel *Batalden*, nördlich von Bergen, hatten meine Flaschenpost, nach einer Reise von fünf Jahren quer über den Nordatlantik, beim Spielen am Strand gefunden. Meine Freude war übergroß. Sie führte dazu, dass ich erneut für einige Jahre zur See fuhr. Die beiden anderen Flaschen blieben bis heute verschollen. Noch Jahre stand ich mit den Finderinnen im Briefwechsel. Vielleicht werde ich den Fundort auch einmal aufsuchen.



Die Bratpfanne

Dies ist keine spektakuläre Geschichte, sondern eine Geschichte, wie sie von Hunderten Seeleuten der DSR erzählt werden könnte. Unter den vielen Besatzungsmitgliedern der DSR-Schiffe gab es durchaus vielseitige Talente, die sich in ihrer Freizeit mit nützlichen Dingen beschäftigten. In meiner vierzehnjährigen Fahrzeit bei der DSR von 1970 bis 1984 bin ich als Schiffsingenieur auf den Motorschiffen MAGDEBURG, LEIPZIG, BERLIN, BOIZENBURG und BLANKENBURG gefahren. Nach der Zeit bei der DSR arbeitete ich bei der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei (BBB) Rostock. Dabei vorwiegend auf dem Eimerkettenschwimmbagger WOLGAST. Drei Jahre davon im Kubaeinsatz bis die BBB nach der Wende in den Konkurs getrieben wurde. Es folgten zwei Arbeitsjahre bei der Firma A. Müsing, die einen Teil der Konkursmasse übernommen hatte. 1994/95 ergab sich eine Umschulung zum Projektmanager Heizung, Lüftung, Sanitär. 1996 fand ich dann Anstellung als Maschinist auf dem Schlepper MONTALI der holländischen Schleppreederei Kotug. In diesem Betrieb in Bremerhaven bin ich auch heute noch im Einsatz. Dies zur Vorgeschichte, doch nun zurück zur Freizeitbeschäftigung auf DSR-Schiffen.

Durch meinen erlernten Beruf als Elektromaschinenbauer, als Hobbyelektroniker und bei meinem Interesse an seemännischen Arbeiten hatte ich an Bord nur selten Langeweile. Mein Interesse galt auch der Fotografie und da auf den Schiffen oft ein Fotolabor vorhanden war, konnten schon von unterwegs Bilder zur Familie nach Hause geschickt werden. Ich war ebenfalls begeisterter Kraftsportler und baute unter Mitwirkung des technischen Personals Hantelbänke und Hanteln. Einige Besatzungsmitglieder waren nach monatelangem Training stolz auf die während der Reise antrainierte Muskulatur. Für uns Techniker war das bei der täglichen schweren körperlichen Arbeit durchaus

von Vorteil.

In meiner Freizeit an Bord wurden von mir gebastelt: *Ein Wandteppich mit 2400 Knoten, zwei Seesackkarren, zusammenklappbar, eine elektronische Melodieklingel (1976 noch Rarität), ein Ölbild (Winterlandschaft), drei Hantelbänke mit diversen Hanteln, eine Schnitzfigur und eine **Bratpfanne**.*

Mit der Bratpfanne wären wir dann wieder beim Thema. Zu DDR-Zeiten wurden viele Kleinbetriebe, die gute Gebrauchsgüter produzierten, enteignet. Damit entstanden Lücken in der Versorgung der Bevölkerung, die teilweise durch Konsumgüterproduktionen in den volkseigenen Betrieben gestopft werden sollten. Das funktionierte aber nur in den wenigsten Fäl-

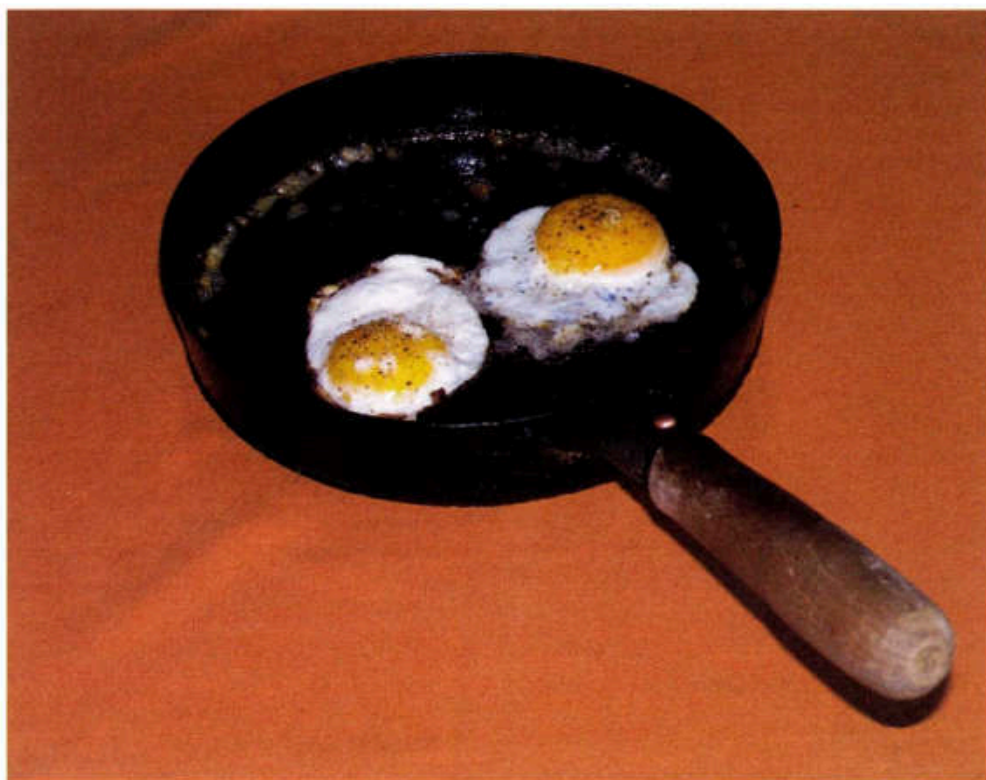


len. So gab es für den Hausgebrauch Pfannen, teils aus Aluminium oder aus Stahlblech. Diese waren von so dünner Materialstärke, dass sie nach mehrmaligem Gebrauch auf dem Elektroherd nur noch als Brummkreisel und weniger in ihrer Funktion als Pfanne Verwendung finden konnten. Das Material verzog sich im Bodenbereich und es entstanden Beulen und Erhöhungen, die das Bratgut anbrennen ließen. Nach jedem Gebrauch ärgerte man sich und so entstand dann der Gedanke: Auf der nächsten Reise produzierst du eine richtige Bratpfanne.

Gesagt, getan. Ich suchte mir eine etwa 10 Millimeter starke Stahlplatte, brannte mir eine große Scheibe von 200 Millimetern Durchmesser aus und drehte diese mit Rezzess auf der Drehbank plan. Danach bördelte ich ein 40 Millimeter hohes und 625 Millimeter langes Stahlblech kreisrund, verschweißte es und schweißte dann den Bund an die Stahlscheibe. Dieser vorgefertigte Rohtopf wurde nochmals auf der Drehbank nachgearbeitet und geglättet. Der Griff wurde aus Stahlblech gefertigt, angenietet und mit einem Holzgriff versehen.

Nach der Fertigstellung war ich natürlich auf das Bratverhalten neugierig. Ich informierte den Koch, begab mich in die Kombüse und erhitze die Pfanne mit Speiseöl zum Einbrennen des Öls. Dann säuberte ich die Pfanne, um Fremdgerüche und damit eine Geschmacksminderung zu verhindern. Nun gab ich etwas Butter in die Pfanne und schlug zwei Eier hinein. Die Eier ließ ich braun anbraten. Sie schwammen im Fett. Dann begab ich mich mit der Pfanne und den Spiegeleiern in die Offiziersmesse und ließ von den anwesenden Kollegen probieren. Sie alle bewunderten die Pfanne und den Geschmack der Spiegeleier. Hinterher wurde diskutiert, warum die Eier nicht angebrannt waren. Die einstimmige Meinung besagte, dass dies wohl nur am guten russischen Schiffbaustahl liegen könne.

Abschließend sei bemerkt, dass die Pfanne noch immer in unserem Gartenhaus ihren Dienst verrichtet. Nur wenn Besuch angesagt ist, muss sie einer moderneren weichen.



Niagara – „Donnerndes Wasser“

April 1967. Frühlingsstürme! Zwölf Tage immer nur gegenan! Von Skagen bis Cape Race nur Rollen und Stampfen!

Da reicht es dir, das kann ich Euch sagen! Die gesamte LÜBBENAU-Crew war fix und alle. Sogar in den selbst gebauten Hängematten war kaum an Schlaf zu denken. Wir wollten endlich mal durchschlafen und hofften auf eine längere Liegezeit. Die Hoffnung war begründet, denn wir hatten Baumaterialien für die geplante Weltausstellung in Montreal geladen. Löschhafen war Quebec, anschließend sollte dann in Montreal Getreide geladen werden. Keiner ahnte jedoch, dass wir noch sehr viel Zeit haben würden, denn anfangs ging alles sehr schnell. Der Lotse kam an Bord, die Hafenschlepper waren stand-by. Aber kurz vor Erreichen des Hafenbeckens war Schluss. Am Abend erfuhren wir, dass die Hafendarbeiter streikten. Das war der Anfang einer fünfwöchigen Reedezeit.

Die ersten Tage waren okay, wir konnten ausschlafen, alles aufräumen, Liegeengebliebenes aufarbeiten und mit der Barkasse an Land fahren. Die LÜBBENAU wurde sogar im kanadischen Fernsehen als modernes, komfortabel eingerichtetes Schiff aus „East-Germany“ vorgestellt. Nach drei Wochen kam allmählich Langeweile auf, selbst längere Bootstouren und Wasserskiversuche hinter der Barkasse rissen keinen mehr vom Hocker. Außerdem wurde der Proviant knapp. Quebecs Schiffshändler konnten nicht liefern, weil die Streikposten vor ihrer Tür standen.

Da kam dem „Alten“ eine Idee. „Stü, du fährst mit dem Koch nach Montreal. Schlafen könnt ihr auf der TRATTENDORF, die liegt dort auf einem Warterplatz an der Pier. Du machst dem Hauptmakler klar, dass wir sofort in Montreal beladen werden, wenn wir hier fertig sind. Danach treibst du unseren Schiffshändler auf, der heißt Schneider, und lässt den Koch einkaufen. Der Schiffshändler muss dann mit euch und dem Proviant hierher zur Lotsenstation kommen. Alles klar?“

Das war natürlich illegal, aber gar so streng waren die Kontrollen dort nicht. Außerdem war die Verpflegung wichtig. Also schnell ein paar Erkundigungen eingeholt, dann 250 Kilometer mit dem „Greyhound“ nach Montreal, die TRATTENDORF angesteuert und am nächsten Morgen zum Makler. Den Schiffshändler ausfindig zu machen, war nicht ganz so einfach. Im Telefonbuch von Montreal findet man bestimmt 50 Schneiders. Nach einigen Fehlversuchen hatte ich ihn und er war mit allem einverstanden. Am Nachmittag „reisten“ wir dann auf der Pritsche des Zweieinhalbtonners inmitten der Proviantkisten zurück und nach Mitternacht mit dem Rettungsboot an Bord. Einsatz erfolgreich abgeschlossen. Lobende Worte vom „Alten“.

Bei dieser Aktion reifte in uns der Plan, eine Fahrt zu den Niagarafällen zu organisieren. Als wir dann in Quebec löschten, wurde das Unternehmen gestartet. Unser Schiffshändler Schneider kam wieder mit seinem Kleinlaster vor das Schiff. Dort wurde die Ladefläche mit Sitzflächen und Rückenlehnen unserer Backskisten zum Personentransport umgerüstet und nachts um 2 Uhr fuhren 20 Seeleute unter großem Hallo in Richtung Niagarafälle. Zurück blieb der „Alte“ mit einer Notbesetzung. Es war ja „nicht weit“, nur reichlich 800 Kilometer.

Völlig verdreckt, aber mit dicken Fotoapparaten behangen, sprangen wir dann gegen Mittag auf der kanadischen Seite in Niagara Falls direkt neben den „Horseshoe Falls“ vom Wagen und staunten. „Niagara – donnerndes Wasser“ haben die Indianer diese Wasserfälle genannt. Völlig zu Recht, denn die Wassermassen, die hier 50 Meter in die Tiefe stürzen, erzeugen ein donnerndes Geräusch, das weithin zu hören ist.

Wie ein Hufeisen geformt sind die 900 Meter breiten „Horseshoe Falls“ in Kanada. Etwa 300 Meter breit sind die „American Falls“ auf der zu den USA gehörenden Seite. Es ist beeindruckend, wie sich die herabschießenden Fluten in hoch aufschäumende Gischt und einen undurchsichtigen Wassernebel verwandeln, der sich nur allmählich auflöst. Für eine Fahrt mit der „Maid of the Mist“, die sich durch die aufgewühlte Strömung unterhalb der Fälle der Wasserwand nähert, reichte unser Handgeld natürlich nicht. Aber auch vom 236 Meter hohen Skylon-Tower oder nur direkt vom Ufer aus war dieses unvergleichliche Naturschauspiel ein bleibendes Erlebnis.

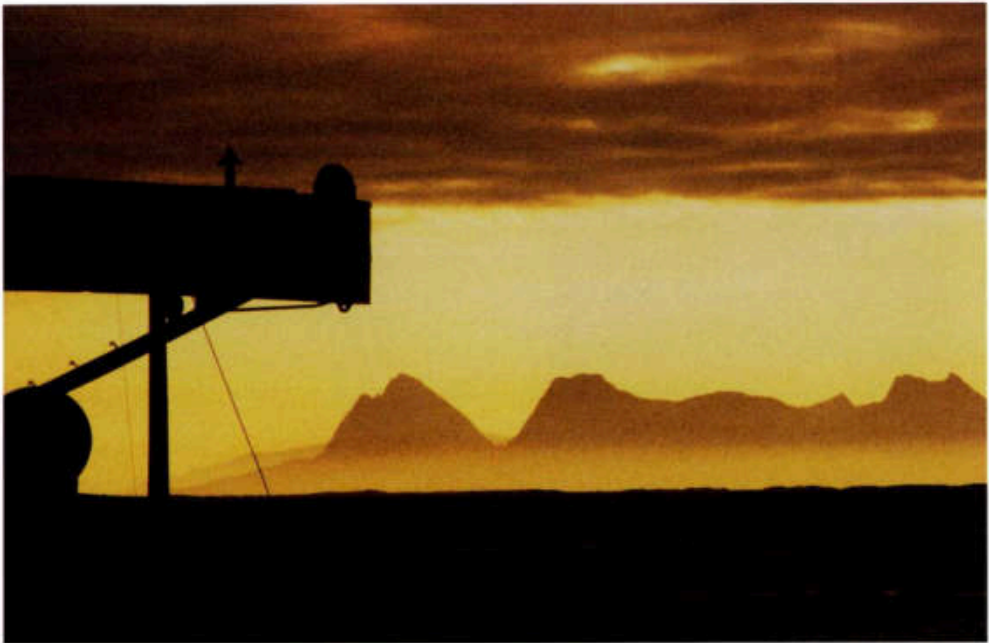
Leider blieben uns nur zwei Stunden, um Eindrücke zu sammeln und Fotos zu schießen. Dann gings wieder auf „Heimreise“. Ein Abstecher zum Eriesee für eine kurze Picknickpause war noch drin. Manche sprangen mal eben in den See. Doch dann nahmen wir wieder den Highway unter die Räder. Am frühen Morgen des nächsten Tages fielen wir – zwar hungrig und müde, aber voller schöner Erinnerungen – in unsere Kojen.

Alle Ausflügler waren dem „Alten“ sehr dankbar dafür, dass er die Aktion genehmigt hatte. Aber dieser, obwohl selbst an Bord geblieben, musste in Rostock beim Generaldirektor antreten, um sich eine größere „Zigarre“ abzuholen. Irgendeiner hatte sich verpflichtet gefühlt „Meldung“ zu machen.



Redaktion

Bildserie



Lofoten an Steuerbord - MS ZWICKAU 1984



„Wüstenschiff“ Suezkanal 1988



MS THEODOR STORM Elfenbeinküste Reede Sassandra 1967



MS JOHN BRINCKMAN Kolumbien Reede Santa Marta 1966



MS AUERSBERG, Schleuse Brunsbüttel 1986



MS GOTHA im Kieler Nordhafen 1986



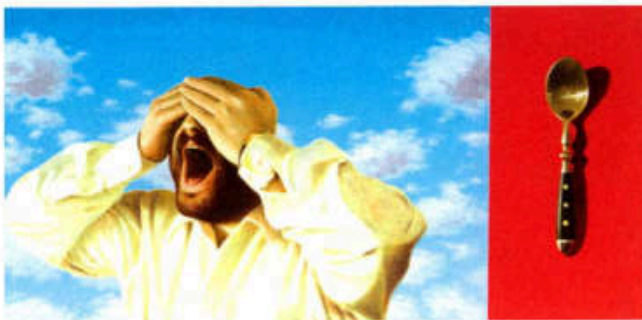
MS RONNEBURG in Marina di Carrara 1978



MS NEUHAUSEN, Kiel-Holtenau 1985

Der Bildermacher

Das Bild ist keine Illustration des Titels und der Titel keine Erläuterung des Bildes. Für mich ist das Bild die sichtbare Beschreibung und der Titel die unsichtbare Beschreibung des gleichen Gedankens. Lichtblau



Das Grauen eines Schiffsmaschinenbetriebstechnikstudenten heißt: „Technische Mechanik“. Sein Himmel: Der Faschingsclub „Die Macher“ Warnemünde. 1987 gehört Maik Vießmann zum Elferat und darf sich als Chef der „Maltruppe“ mit Pinsel und Farbe an endlos langen Stoffbahnen austoben. Während der Semesterferien hat er Glück und fährt eine Reise auf MS RABENAU. Ein halbes Jahr Bordpraktikum auf MS SOHLAND führt ihn anschließend für sechs Monate nach Fernost.

Die Jahre im Faschingsclub haben sich schließlich gelohnt und ihm wird der Titel „Diplom-Ingenieur für Schiffsmaschinenbetrieb“ zuerkannt. Als Assistenz-Offizier mustert er 1990 auf der VOGTLAND an.

„Seefahrt tut nicht mehr not“ meint 1991 die Reederei und er steht auf der Straße.

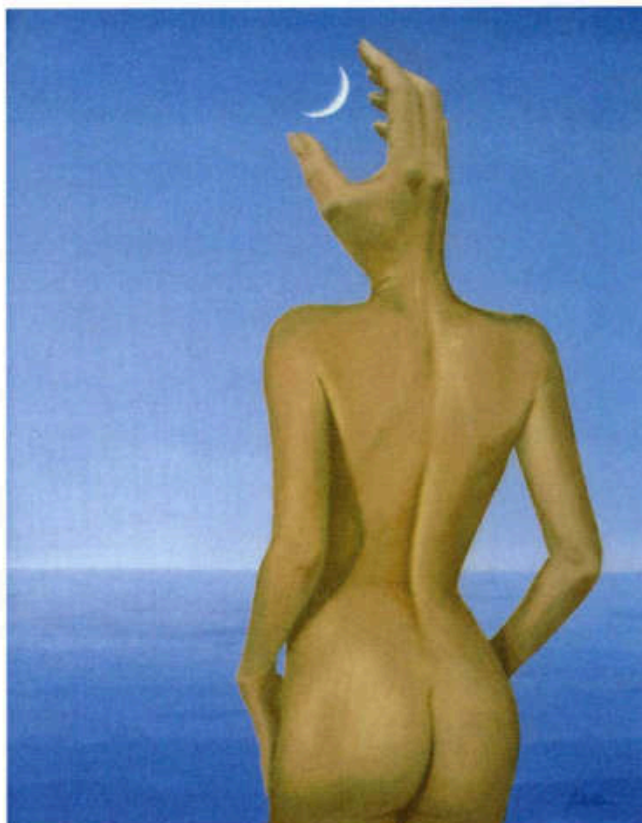
Vorsehung oder Schicksal? Eigentlich wollte er immer nur malen, Künstler sein. „Glücklicherweise waren die Umstände lange Zeit dagegen, so hat sich in mir ein Druck aufgebaut, die Entscheidung konnte reifen.“

Das erste Bild, was er jetzt macht, nach Jahren ohne Stift und Pinsel, kann er gleich verkaufen.

„Jetzt fühle ich mich wesentlich glücklicher.“

Seit 2003 kennen und schätzen wir Lichtblau als Karrikaturisten von BORDGESCHICHTEN. Liebevoll und in hoher künstlerischer Qualität bereichert er auf humorvolle Art unsere Buchreihe.

Lichtblau „Das verbotene Spiel“





Lichtblau „Savoir-vivre“

- 1962 Die Sonne steht im Skorpion, als am 7. November in Karl-Marx-Stadt ein Junge das Licht der Welt erblickt. Er wächst in Niederwiesa zwischen Bäumen, Gras und Kühen auf.
- 1980 Edvard Munch, Aubrey Beardsley und der Jugendstil wecken Sehnsüchte und erste Bilder.
- 1981 Die „große weite Welt“ will erobert sein. Der 18-jährige beginnt nach dem Abitur in Rostock bei der DSR zu arbeiten, wird aber gleich darauf zur Volksmarine gebeten und darf dort vier Jahre verweilen. Drei Jahre davon an Bord des Motorschulschiffes WILHELM PIECK. Zunächst als Pumpenmaat, später als Motorenmaat. Es gelingt ihm auch in dieser Zeit sinnvolle Dinge zu tun. Er zeichnet, macht Bordfunk, gründet ein Kabarett und rutscht in Griechenland auf diplomatischem Parkett aus.
- 1985 Der „junge Künstler“ stellt zum ersten Mal öffentlich aus, steckt Schelte dafür ein („...so malt man doch heute nicht mehr...“, „Pornographie!“) – und verkauft alle seine Bilder.
- 1986 Beginn seines Studiums an der Ingenieurhochschule für Seefahrt.
- 1988 Er wird der Ehemann von Juliane. Dem stolzen Vater wird seine Tochter Tina geboren.
- 1991 Es heißt jetzt offiziell „die Krise als Chance“ und er beginnt nach seiner Entlassung bei der DSR, sich um das Geld anderer Leute zu kümmern.
- 1994 Der frischgeschiedene Single hat eine „Offenbarung“ mit Namen René Magritte. Er arbeitet wieder an Bildern – und Niederwiesa hat ihn zurück.
- 1995 Die Welt wird Lichtblau
- 1997 Er zeigt wieder Bilder.
- 1998 Preisträger beim „Andreas-Kunstpreis“ der Bergstadt St. Andreasberg.
- 1999 Er wird Mitglied im Freiburger Kunstverein e.V. und gemeinsam mit Freunden wird die „Turmgalerie“ auf Schloss Augustusburg gegründet.
- 2003 Eigenes Atelier.



Lichtblau „Das Narrenschiff“

Ausstellungen (Auswahl)

- 1997 Chemnitz, Augustusburg, Zschopau
- 1998 Chemnitz, St. Andreasberg
- 1999 Freiberg, Augustusburg,
Gentilly (Frankreich)
- 2000 Augustusburg, Rostock, Freiberg,
Hannover
- 2001 Gutenberg, Freiberg, Schmölln,
St. Andreasberg
- 2002 Freiberg, Freital, Augustusburg
- 2003 Freiberg, Borgo Valsugana (Italien),
Augustusburg, Chemnitz,
St. Andreasberg
- 2004 Augustusburg, Döbeln, Freiberg,
Bad Elster
- 2005 Freiberg, Meerane

Lichtblau „Die Erfüllung der Wünsche“



Technische Kontrolle

Die alten Kohledampfer der Deutschen Seereederei Rostock DS ROSTOCK und DS WISMAR wurden in den fünfziger Jahren im Mittelmeer und im Schwarzen Meer eingesetzt. Bis Sizilien reichten die Kohlen, dann musste in Messina nachgebunkert werden. Die italienischen Behörden gaben damals für die Besatzung nur in zwei Gruppen zu jeweils zwei Stunden Landgängerlaubnis. Da mussten unsere Seeleute schon genaue Vorstellungen von ihren Einkaufsabsichten haben, sonst waren diese ziemlich undurchführbar, zumal es auch noch einer halben Stunde Fußmarsches bedurfte, um ins Stadtzentrum zu gelangen.

Unser Chief hatte da so seine eigenen Methoden, Einkaufserfahrungen zu sammeln. Seine Kammer lag direkt an der Gangway und jeder heimkehrende Landgänger musste an seiner Tür vorbei. Wie auch immer, zum Schluss hatte jeder seinen Einkauf beziehungsweise den Inhalt seiner Pakete dem Chief vorzuzeigen. Da machten sich ein paar Seeleute einen Spaß.

Als sie von Land kamen und das Achterschiff passierten, wurden ihnen präparierte Pakete zugeworfen und die eigentlichen Einkaufspäckchen flogen auf dem Luftweg zurück an Bord. Wie richtig vermutet, wurden sie auch diesmal vom Chief aufs freundlichste empfangen. Neugierig tastete er die Einkaufspakete mit den Augen ab und versuchte, unsere Landgänger zu überreden, ihre Einkäufe zu offenbaren. Sie sagten jedoch: „Oh, in den Paketen sind nur alte Latschen und ein paar alte Feudel!“ Nachdem eine Schachtel Zigaretten zur „Veredelung der Kammerluft“ beigetragen hatte und eine nunmehr leere Whisky-Flasche auf der Back stand, konnte man dem Anliegen des Chiefs nicht mehr widerstehen.

Die Seeleute öffneten die Pakete und aus der Umwicklung dreckiger Feudel fielen wirklich die ältesten, zerrissensten und farbverschmiertesten Bordschuhe, die man je gesehen hatte. Damit waren dann auch für alle Zeit die *Technischen Kontrollen* des Chiefs beendet.

(So geschehen an Bord des DS ROSTOCK in Messina. Der Autor und Anstifter dieses Späßes war damals II. Nautischer Offizier.)



Familienpost



In unserer Familie gehörte die jüngste Tochter zu den DSR-Seeleuten. Sie begann als Stewardess und konnte sich schon nach der ersten Indienreise mit der RONNEBURG entsprechend des Bordjargons „Obermiese“ nennen. In der Flotte fand sie dann auch ihren späteren Ehemann. Damit wurden die Tochter und der Schwiegersohn unser familiäres „Tor zur Welt“.

Da ich selbst, obwohl purer Binnenländer, von Kindesbeinen an und aus unendlichen Gründen ein Shipslover war, kam mir dieser enge Kontakt zur Schifffahrt sehr gelegen. Als Eltern waren wir besonders froh, wenn wir die Tochter zum Schiff bringen und wieder vom Schiff abholen konnten. Der Hafenbesuch und das gelegentliche Übernachten an Bord waren für uns beide immer herausragende Ereignisse.

Erst nach 1990 gelang es mir, zwischen 1991 und 2000 als Passagier auf Containerschiffen 74.750 Seemeilen zurückzulegen.

Bis 1989 blieb es bei einer möglichst persönlichen Gestaltung der Briefumschläge unserer Familienpost zum Schiff. Dabei setzte ich zu Schmuckzwecken zusätzlich selbst gestaltete Briefmarken ein. Sie entstanden in mühevoller Arbeit mittels Kopflupe, Feder, Pinsel und Aquarellfarbe. Leider kamen die meisten davon in Bombay abhanden.

Vielleicht ist es für die gestandenen ehemaligen Seeleute der DSR doch interessant zu wissen, wie stolz viele Leute im Binnenland auf „unsere“ Flotte waren.





S.: D. Schmidt
Mangerstr. 9
Potsdam
1560
GDR / RDA



Asswan Shipping Agency
8 El - Ghomhoria street

Port Said
- Egypt -

Annette Zabel
"MS Nienburg"

**Eilsendung
Expres**

*and -
best greetings
to the
captain!*



ships -
post
No 5.6.9



SAILORS POST



Das gute alte „Hafenbräu“

Das *Hafenbräu*, so Gesine Braun, bis 2003 Pressesprecherin der Rostocker Brauerei, war für die Versorgung der Seeleute an Bord entwickelt worden. Mit dem Einsatz ausgesuchter Rohstoffe wurde eine Haltbarkeit von sechs Monaten garantiert. Das erreichte man durch Wärmebehandlung und Zusatz von Ascorbinsäure, die den im Bier gelösten Luftsauerstoff, den Verursacher von Alterungsgeschmack, binden konnte. Das hartnäckige Gerücht, dass Rindergalle zur Bitterung des Bieres verwendet wurde, ist allerdings totaler Unsinn. Solches

Tun hätte die Verantwortlichen der Rostocker Brauerei jahrelang hinter Gitter gebracht.

Auch war die Ausstattung von *Hafenbräu*, laut TGL ein Spezialbier, hochwertiger als die der Standardbiere Hell, Pils und weiterer Sorten. Die Etiketten waren von höherer Papierqualität und eine Goldfolie aus Alu zierte die Hälse der 0,33-Liter-Steinflaschen.

An Land wurden nur besondere Hotels, Gaststätten und Sonderbedarfsträger beliefert. Im freien Verkauf wurde *Hafenbräu* nur selten angeboten. Es kann Anfang der achtziger Jahre gewesen sein, als der chronische Devisenmangel in der DDR die Ursache dafür war, dass auch von den seefahrenden Werktätigen Valuta-einsparungen bei der Sicherung ihrer Versorgung an Bord verlangt wurden. Es sollten möglichst viele



Waren aus der DDR-Produktion für die Reisen gebunkert werden, um Einkäufe im Ausland zu minimieren und so Devisen zu sparen. Bis dahin war es gängige Praxis, dass die Seeleute unterwegs zum Feierabend Bier aus aller Herren Länder schlürften. Deshalb gefiel ihnen die neue Regelung nicht so gut. In der Rostocker Brauerei trafen von den Schiffen etliche Beschwerden über die Qualität von *Hafenbräu* ein.



Fassabfüllung um 1970

Weil aber die sensorischen und analytischen Prüfungsergebnisse der beanstandeten Chargen in Ordnung waren, fiel die Entscheidung, dass Seeleute und Rostocker Brauer gemeinsam eine Bierverkostung durchführen sollten.

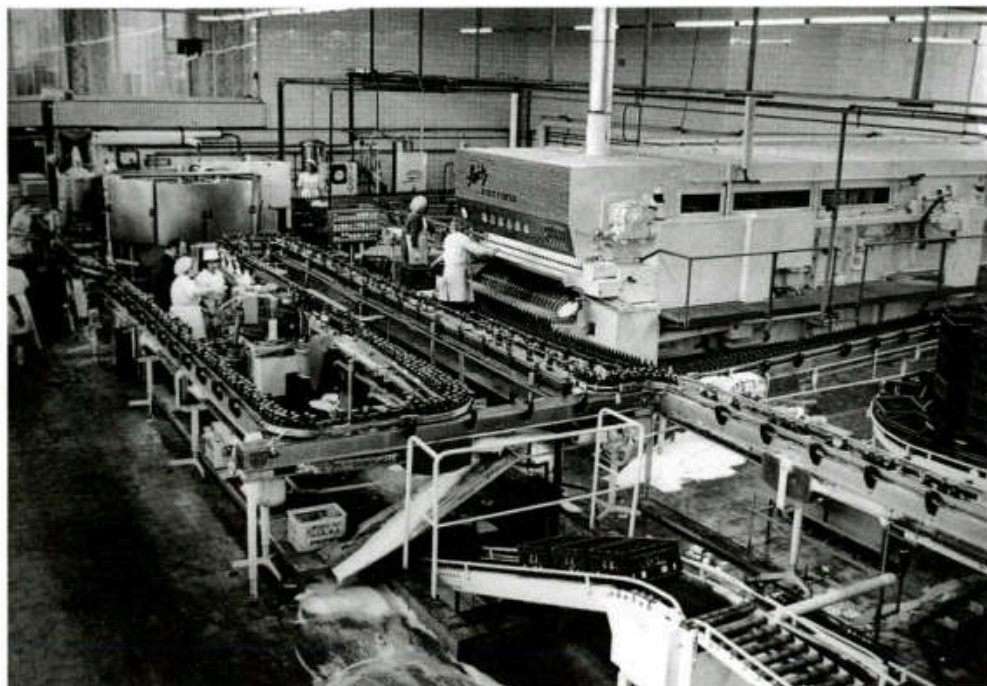
Die Zahlmeister brachten alle die aus der TV-Werbung bekannten Biere mit, um sie im direkten Vergleich mit dem *Hafenbräu* zu testen.

Alle Proben wurden auf gleiche Temperatur gebracht und blind in neutralen Gläsern verkostet. Zur Neutralisierung der Verkostungen gab es trockene Brötchen und milden Käse. Jeder Tester hatte eine Kerze vor sich, um das Aussehen der Biere genau prüfen zu können. Aussehen, Schaum, Geruch und Geschmack der einzelnen Proben wurden mit Punkten bewertet.



Reklameschild um 1960

Das besonders von den Seeleuten mit Spannung erwartete Ergebnis war eindeutig: Das Rostocker *Hafenbräu* hatte sich im Vergleich mit den Importbieren wacker geschlagen und nur vordere Plätze belegt. Die Rostocker Brauer freuten sich über diese Anerkennung ihrer Arbeit, hatten sie doch sonst kaum Gelegenheit, ihr Bier im internationalen Vergleich zu testen.



Neue Anlagen aus dem Westen um 1968

Und die Moral von der Geschichte? Auf die Verpackung und Vermarktung kommt es an. Wie wir heute wissen, haben Marketingprofis den Verkauf mit großem finanziellen Aufwand gesteuert. Nach der Wende konnten dann alle DDR-Bürger diesen Vergleich und ihre Erfahrungen selber machen. Doch das Rostocker *Hafenbräu* hatte für die neue Zeit im harten Brauereiwettbewerb keine Chance!

Während meiner Fahrzeit, so Gerhard Franz, habe ich vielerlei Biersorten probieren können. Doch das *Hafenbräu* begleitete uns um den Erdball und war die ungekrönte Weltwährung. Es wurde in warmen und kalten Regionen getrunken. Entweder frisch, oder wenn es schon ausgeflockt war, durch ein sauberes Sieb geseiht - der Geschmack blieb.

Mit *Hafenbräu* konnte man sich manche Wünsche erfüllen. In Hamburg wurde man für Rostocks edles Gebräu von anderen Seeleuten mit in die Stadt genommen und konnte so das Fahrgeld sparen. Nach einigen Flaschen *Hafenbräu* haben wir in Spanien ein paar Tönnchen mehr Trinkwasser gebunkert, da der „Wassermann“ die Wasseruhr nicht mehr so richtig ablesen konnte. In Kuba gab es für *Hafenbräu* etwa drei bis fünf Pesos. Ein Peso hatte den Umrechnungswert von 4,20 Valutamark, mit denen wir uns an Land vergnügen konnten. Im Suezkanal erwarb man für *Hafenbräu* wertvolle Schnitzereien, Sitzkissen, Alextaschen und anderes Kunsthandwerk.

In Indien brachte der Schuhmacher an der Pier unsere Galoschen auf Hochglanz. Der Schneider Prinz von nebenan zauberte Hemden und Kleider aus bunten Stoffen als Mit-

bringsel für zu Hause. Bezahlte wurde natürlich mit Hafenbräu. In Ceylon (Sri Lanka) bekam man dafür das gleiche Essen wie die einheimischen Schauerleute, deren exotische Mahlzeiten vom eigenen Koch zubereitet wurden. Auch in Japan galt das Hafenbräu als Zahlungsmittel. Die kurzen Hafenliegezeiten reichten meist nicht für die Währungsaufnahme. Doch auch Fahrscheine für einen schnellen Trip in die Innenstädte von Yokohama oder



VEB Rostocker Brauerei

Werbung in den 60ern

Kobe ließen sich mittels *Hafenbräu* erwerben. In China gab es für den Rostocker Gerstensaft zum Beispiel die Mao-Bibel oder ein Teeservice.

Knapp gewordene Arbeitsmaterialien während der Reise, wie „Hempelsfarben“ für den Schornstein, Bleimennige oder diverses Tauwerk, ließen sich mit *Hafenbräu* unkompliziert beschaffen und „abrechnen“.

Ein kluger Nautiker hat einmal folgendes ausgerechnet: Wenn alles optimal gelaufen und die Ein- und Ausfuhr aller Artikel frei gewesen wäre, dann hätte sich „Hein Seemann“ am Ende einer Reise den Wert eines PKW Wartburg in Höhe von 25.000 DDR-Mark erhandeln können. Womit bewiesen wäre, dass das *Hafenbräu* die beste Handelswährung gewesen ist, die es damals gab.





Bild: Uwe Schwarz (1979/Tempera)

Der lange Weg zurück

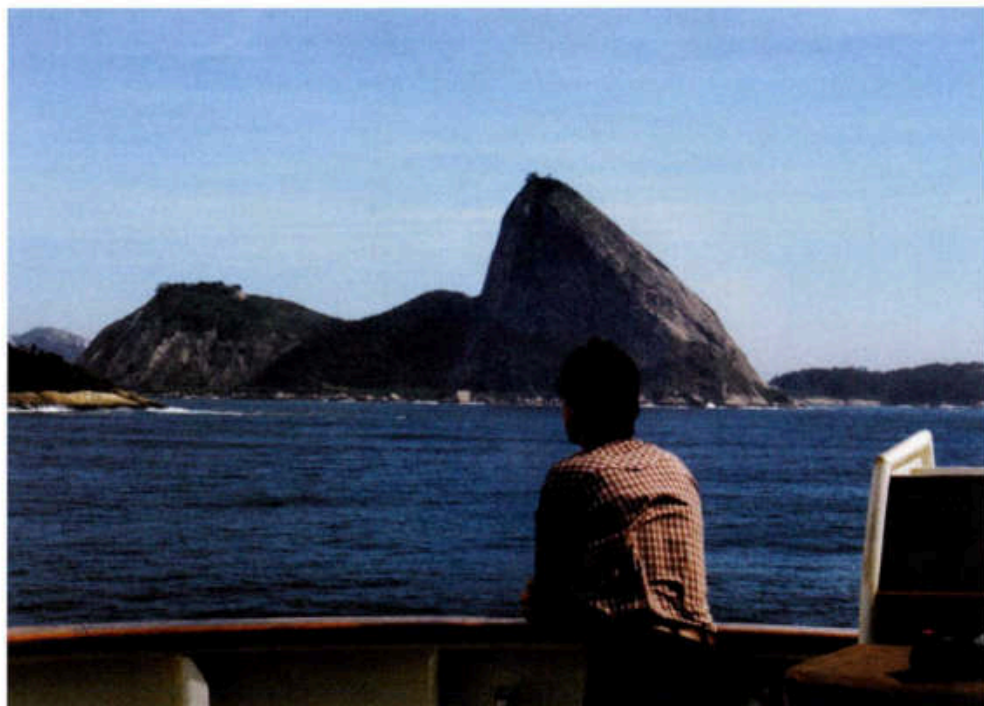
Einmal Rio sehen und dann Schluss mit Seefahrt. Mit diesem kühnen Ausspruch konnte man seine Frau kurz nach der Hochzeit noch echt begeistern. Einen Seemann zu heiraten, war oft ein schweres Los. Gelegentliche Besuche, Südfrüchte, Wunderhölzer, Jeans, Basarscheine, Versprechungen und ... auch Kinder konnten nicht viel ändern.

Ich kam gerade von einer Vielzahl an Murmansk-Reisen nach Hause, als ich mich entnervt zu diesem kühnen Spruch hinreißen ließ. Ein paar Wochen später war ich in Rio und nach dem, was ich dort erlebte, hätte wirklich schon Schluss mit Seefahrt sein können.

MS PREMnitz, eine tolle Besatzung, interessante Reisen, eine geile Äquatortaufe und die herrlichsten Landgänge – bis auf einen.

Ich war frisch verheiratet und wusste auf dieser sowieso schon ereignisreichen Reise von der zu erwartenden Geburt meiner Tochter. Unsere Frauen wollten ja eigentlich, dass wir die Taste an den Nagel, den Tampen an den Mast oder das Steuerrad in die Brücke hängen und zu Hause bleiben, aber so einfach war es eben nicht, der See „Adieu“ zu sagen. Es gab da so manches, was uns hinderte – Gott sei Dank!

Am 26. Februar 1986 befahl das Telegramm „Aufsteigen auf MS PREMnitz“ und ab nach Südamerika, ob ich wollte oder nicht. Natürlich wollte ich – und wie. Meine Frau wollte es auch. Sie kannte meinen Spruch: Einmal Rio und ... sie klammerte sich daran, sollte ihn aber anschließend schnell wieder vergessen.



Es war für mich die faszinierendste Ansteuerung, die ich je erleben durfte. Obwohl man als Funker während der Revierfahrten „unsäglichen Stress“ hat, gelang es mir, einige Minuten entspannt in der Nock zuzubringen und mich diesem herrlichen Schauspiel hinzugeben.

Der liebe Gott hat in sieben Tagen die Welt erschaffen und am achten Tag erschuf er Rio. Ich hätte mir eine ähnliche Initiative für Flöha gewünscht. Nun durfte ich hier an diesem Ort sein – in Rio de Janeiro. Wir gingen auf Innenreede vor Anker und noch bevor der Lotse an Bord kam, wollten einige Damen das Schiff entern, wurden jedoch von unserer Schiffsführung energisch zurückgewiesen. In Einklang mit vielen Berichten in BORDGESCHICHTEN sei auch hier vermerkt, dass sich das wesentliche Bordleben im Bereich Maschine abspielte. Selbstverständlich wurden während der Reise zahlreiche Kolben gewechselt, Seperatoren entölt, Flurplatten gerichtet, Laufbuchsen gefettet und Ventile entlüftet. Aber die entscheidende Aktion spielte sich allabendlich in der Kammer des I. Ingenieurs ab. Denn nur bei ihm wurden die besten und berühmtesten Drinks gemixt. Die Caipirissimas, die Creme de la Cocktail. Hergestellt mit den besten Zutaten und mit dem jahrzehntelangen Wissen eingeschworener Südamerikafahrer. Noch heute zählt ein bordgedrehter Tropenholzstößel für das Zermalmen von Limetten zum Aushängeschild meiner Hausbar. Man traf sich abends in der Kammer von Norbert Krischok, tauschte den wahren Geschichten und freute sich diebisch auf Südamerika, das Land der Sonne, des Doppelpasses und der Hügel der Frauen. Das Wort diebisch sollte später seine reale Bedeutung erhalten.

Einlaufen Rio – diese herrliche schier endlose Brücke und endlich fest an dieser uralten Eisenerzschütte, schätzungsweise aus dem Jahre 1422. Was hätte uns Besseres passieren können. Als Massengutschiff in Rio – der Traum eines jeden Seemanns – damals wie heute. Der erste Landgang. Am beeindruckendsten war, dass die Mädchen in der Bar bereits wussten, von welchem Schiff wir kamen und wann wir wieder auslaufen sollten. Ihre Informationen waren oft präziser als die vom Makler oder von der Reederei.

Für den ersten längeren Landgang legte ich mir einen Plan zurecht, der es in sich haben sollte. In drei Tagen, so das Motto aller Landgänger, konnte ein gut geschulter DSR-Seemann jede Hafenstadt der Welt kennen und verstehen lernen. Warum nicht auch Rio. Wir hatten noch dazu viel länger Zeit, da die uralte Technik und das ständige Verholen des Schiffes allen Besatzungsangehörigen einen Freizeitraum gestattete, der die Zeitspanne zur Altersrente jäh verkürzen sollte.

Also, Landgang in Rio. Zuerst ging es ab in die nächste Bar. Es gab da zum Beispiel die „Florida“ oder auch die „Scandinavia Bar“. Die zweite kann ich nicht beurteilen. Man war

Scandinavia Bar

Night Club of Rio
International known
Presents

いらっしやいませ

Entertainment
with bomb shell
girls dancing
music shows



美人がたむひです

and genius
on famous
drinks

Praça Mauá, 19 – Phone 263-2934 Rio de Janeiro – Brazil

schon froh, wenn man aus der ersten heil herauskam. Das lag nicht an den Türstehern oder an den Auf- und Zuhältern, sondern an der netten und natürlichen Art der Gäste, meist weiblich, die allen Matrosen ein fast übernatürliches Maß an Selbstbeherrschung abverlangte. Es gab bei Auslaufen von MS PREMnitz auch Fälle, da reisten die Freundinnen verschiedener Besatzungsmitglieder bis in den entlegendsten brasilianischen Hafen nach. Ob die Jungs noch einmal solch eine Nähe und Wärme beim anderen Geschlecht erfahren durften, gilt es zu bezweifeln. Die Begegnungen waren herzlich, intensiv, fair und ehrlich, aber auch nicht ganz ungefährlich.

Wir lagen in Rio de Janeiro. Landgang war erlaubt und ich war das erste Mal in dieser imposanten Metropole. Man hatte ein paar harte Cruzeiros in der Tasche und den Mut und den Elan, diese Stadt zu erkunden. Das allererste Alarmsignal sollte eigentlich der 20. April sein. Wir besuchten ein Fußballspiel zwischen Flamengo Rio de Janeiro und Vasco da Gama, im „Maracana“, mit 160.000 Plätzen das größte Stadion der Welt. Das Fluidum war faszinierend und wir blieben noch viele Minuten nach Spielschluss in der Arena. Man konnte sich nur schwer diesem Rausch entziehen, war man doch sonst nur Fußball vom BFC Dynamo gegen Stahl Eisenhüttenstadt gewohnt. Unser Glück war, in einer größeren Gruppe unterwegs zu sein. Ständig versuchten einzelne gegnerische „Tifosis“, uns um Armbanduhren oder Brieffaschen zu erleichtern. Das geschah nicht gerade unauffällig und erforderte vollste Aufmerksamkeit.

Vor Einlaufen in ein fremdes Land wird man in einer Belehrung an Bord auf Sitten und Gebräuche des Gastgeberlandes hingewiesen. In Einzelfällen wird man auch mit der existierenden Kriminalität vertraut gemacht. Und wenn man einen PO (Politoffizier) an Bord hatte, konnte man mit diesem, wie mit einem Schutzengel versehen, die kriminelle Landschaft sicher und abwehrbereit betreten. Wir hatten diesen Mann mit den Flügeln aber nicht an Bord, „leider“ nicht.

Jeder hatte so seinen eigenen Landgangs-Kameraden. Ich machte mich am nächsten Tag mit Dietmar, dem II. Ingenieur, auf den Weg, diese funkelnde Großstadt zu erkunden. Es sollte ein Landgang werden, der uns von so manchem befreite. Geplant waren Stadtbummel, Kino, Corcovado, Zuckerhut, Leblon Beach und Copacabana. Copacabana – wie stolz das klingt. Es sollte der Höhepunkt unseres Stadtbummels werden, es wurde der Tiefpunkt.

Beim Shopping tat man sich nicht besonders schwer, die Reise war noch lang, das Tagesprogramm ebenso und das Geld, trotz der vielen Nullen auf den Scheinen, eher knapp. Der Kinobesuch war ebenfalls nicht besonders aufregend, obwohl es ein Film war, wo einheimische Sprachkenntnisse nicht besonders gefragt waren. Das Aufregende kam erst später. Es ging mit der Bergbahn hinauf zum Corcovado-Gipfel – zu Christus. Herrliches Wetter, ein imposanter Ausblick über die von Gott geschaffene Stadt. Es wäre eigentlich der Moment gewesen, wo man ein göttliches Zeichen empfängt: „He, Jungs, jetzt ist es gut, ihr habt viel erlebt, ab zurück an Bord.“ Vielleicht kam dieses Zeichen. Wir haben es aber nicht bemerkt. Es war einer der Momente, die man gerne teilen wollte, aber nicht konnte. Die Frau war zu Hause, wusch Windeln oder schaute „Aktuelle Kamera“.

Zurück zu unserem Landgang. Jetzt ging es mit der Seilbahn über die steilen Granitfelsen zum Gipfel des Zuckerhutes. Die Abgründe jagten einem ein Schaudern über den Rücken. Wir stellten fest, dass der Zuckerhut nur von einer, seiner fotogensten Seite wie ein „Zuckerhut“ aussieht. Die Aussicht war allerdings atemberaubend. Im Anschluss an Leblon Beach, den Promi-Strand der Brasilianer, sollte als besonderes Highlight der Strand der Strände den Kick bringen. Und er brachte ihn. Was mich am

Copacabana am meisten beeindruckte, war das ohrenbetäubende Tosen des Meeres, welches akustisch alles in den Schatten stellte. Man konnte sein eigenes Wort nicht mehr verstehen. Aber wozu auch, man war einfach sprachlos und völlig den Gewalten ergeben und ergriffen von diesem Schauspiel der Natur.

Es war früher Abend, kaum eine Menschenseele war am Strand und man war völlig allein mit diesem Auftritt der Elemente. In zahlreichen Bildern und Filmen erscheint dieser ewig breite Strand völlig eben. Aber von der Wassergrenze aus betrachtet, sind von der Skyline Rio de Janeiros nur noch die oberen Stockwerke der strandnahen Gebäude zu erkennen.

Norbert und ich schlenderten also vollkommen paralysiert auf dieser sandigen Promenade, als wir plötzlich von einem Typen angesprochen wurden: „You have one cigarette?“ Wir hatten zwar eine, aber gaben ihm keine. Etwas später sollte er eh unseren gesamten Bestand bekommen. Es war ein Typ, der einfach nur vorgeschickt wurde, um zu erkunden, welcher Art diese Blödmänner waren, die abends und völlig allein, von der Zivilisation abgeschnitten, noch dazu bei dieser tosenden Brandung unterwegs waren. Jetzt wusste er jedenfalls – es waren die üblichen dummen Touristen, obwohl wir das nicht waren. Darauf legen wir Seeleute großen Wert.

Einige Sekunden später. Ich drehte mich um und sah, wie ein paar junge Männer Dietmar ein Messer an die Gurgel hielten und ihn in kürzester Zeit um sämtliche Wertgegenstände erleichterten. Wenige Augenblicke darauf hatte auch ich meine Eskorte. Man hatte uns an Bord geschult, keinen Widerstand zu leisten. In unserem Falle wäre es auch der Gipfel an Blödsinn gewesen. Hätte es zu DDR-Zeiten schon diese Vielzahl von hirnlosen Gewaltfilmen im Fernsehen gegeben, wir hätten uns vielleicht schon vorher viel mehr Gedanken gemacht. So reagierten wir eher mechanisch. Meine Limited Edition-Ruhla-Uhr ging weg, genau wie unser gesamtes Handgeld, etwas Schmuck und die Papiere. Aber hier überraschten wir unsere Angreifer mit dezentem Widerstand. Sie durften uns alles nehmen – aber nicht die Landgangsausweise. Es war 1986, ist also viele Jahre her, – unser Glück. 15 Jahre später verbuchte Rio den Spitzenplatz täglicher Kriminalität.

Genauso schnell wie die Jungs kamen, waren sie auch wieder verschwunden. Komisch! Jetzt war alles weder romantisch, noch faszinierend. Es war in dieser Sekunde alles beschissen und äußerst real. Wir waren verängstigt, durstig, hungrig und ewig weit vom Liegeplatz unseres Schiffes entfernt. Zwei Uhr war Landgangsende und zwischen unserer Position und dem Liegeplatz lag eine Vielzahl an Kilometern. Nachts durch Rio, vom Copacabana zum Liegeplatz. Ein Spaziergang, der wohl heute nicht mehr heil realisierbar wäre. Nach vielen Stunden Sturmschritts und ohne weitere intensive Kontakte zur Bevölkerung erreichten wir etwa eine Stunde nach Landgangsende das Schiff.

Nach einer zweideutigen Bemerkung des Gangwaypostens, vielleicht waren wir nicht einmal die Letzten, passierten wir die Schnittstelle Rio/Schiff, gingen auf Kammer und genehmigten uns einen Absacker, der die Strapazen dieses Tages jedoch nicht im Entferntesten vergessen ließ. Über den Vorfall zu berichten, hätte vielleicht bedeutet, die Landgangszeit der Besatzung zu verkürzen und außerdem eine peinliche Befragung ausgelöst. So teilten wir unsere noch an Bord verbliebenen Devisen, gingen tags darauf in die „Florida“ und freuten uns über etwas Glück und diese verrückte Stadt.

Vor ein paar Wochen musste ich leider erfahren, dass Norbert Krischok von einer späteren Reise nicht zurückgekehrt ist. Wir alle, die ihn kannten, werden Norbert als äußerst sympathischen Kollegen und qualifizierten Fachmann in Erinnerung behalten.

Landgang in Afrika

In den zurückliegenden 30 Jahren erreichten uns immer häufiger Nachrichten, treffender gesagt, Horrormeldungen aus Afrika über jahrzehntelang dauernde Bürgerkriege, über bestialische Verbrechen an der Bevölkerung, Hungersnöte mit unfassbarem Elend, über entartete Kindersoldaten, die zur Teilnahme an Massakern und Brandschatzungen gezwungen wurden, über staatszerstörenden Machtmissbrauch und Korruption von Führungscliquen und über Krankheiten, die Menschen ganzer Volksgruppen auszurotten drohen. Fast alle Staaten Afrikas sind inzwischen betroffen und stehen vor dem Zusammenbruch des gesamten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens. Und das Schlimme ist, Hoffnung auf einen Ausweg ist nicht zu erkennen. In Afrika gibt es beinahe keinen Staat mehr, in dem man als Seemann an Land gehen kann, ohne belästigt, ausgeraubt oder lebensgefährlich bedroht zu werden. Zur eigenen Sicherheit verzichtet man lieber auf seinen Landgang. Das war aber nicht immer so. Es gab Zeiten, da war die Welt noch ziemlich intakt, die Menschen waren friedlich und freundlich und man kann sich glücklich schätzen, diese Zeiten bei der Seefahrt noch miterlebt zu haben.

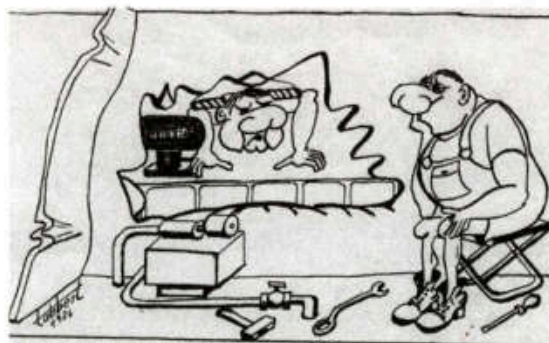


Löschen von IFA-LKW's

1976 trat ich meinen Borddienst als Assistenzoffizier auf dem MS PRIGNITZ an. Dieses Schiff, eines der drei „Hollandfrachter“, typgleich mit MS EICHSFELD und MS FLÄMING, fuhr im Liniendienst vorrangig nach Ostafrika. Für die nächsten zwei Reisen war Westafrika mit den Häfen Freetown/Sierra Leone, Monrovia/Liberia, Tema/Ghana, Cotonou/Benin und Port Harcourt/Nigeria vorgesehen. Die Rückreise führte über die Häfen Abidjan und San Pedro/Cote D' Ivoire. Die Erwartungen auf die Exotik Afrikas basierten auf fantasievollen Vorstellungen, denn unsereins kannte den schwarzen Kontinent und seine Bewohner ja nur aus Filmen oder vom Hörensagen.

Nach neun Tagen Überfahrt erreichten wir das Revier von Freetown. Der Lotse kam an Bord und dirigierte das Schiff durch das seichte Gewässer, vorbei an einigen üppig grün bewachsenen Inseln mit grell leuchtenden Sandstränden. Schwarzbraune Möwen umkreisten das Schiff, bunte Vögel zogen vorbei und einige exotische Schmetterlinge segelten mit einer Art „hill-topping“ in der Luftströmung der Aufbauten oder flatterten zwischen dem Ladegeschirr umher. Es war ein ruhiger, sonniger Tag, begleitet von einer schwachen feuchtwarmen Seebrise. Dünste von Holzkohlefeuern, modriger Erde und unbekannten Blüten vermischten sich mit der würzigen Seeluft. So näherten wir uns der Stadt, die von einer baum- und buschbestandenen Bergkulisse im Hintergrund umschlossen war und deren Häuser- und Hüttenmeer im Grün gewaltiger Bäume unterging.

Wir näherten uns unserem Liegeplatz an der Pier, wo voraus und achtern alte und ziemlich verrostete Westafrika-Liner lagen. Nach mehreren Versuchen von Wurf- und Fangspielen landeten die Wurfeinen für die Vor- und Achterspring letztendlich doch noch auf der Pier. Bei der Vor- und Achterleine klappten diese Spielchen schon wesentlich besser. Ich hatte Freiwache und schaute vom Bootsdeck aus den Festmachern bei ihrer schweren Arbeit zu. Je einer bemühte sich, die Leinen aus dem Wasser zu ziehen und um die Poller zu legen. Andere spornten sie an und gaben gute Ratschläge. Mit Windenkraft wurde das Schiff an die Pier gezogen, während ein Schlepper versuchte, diesen Vorgang tatkräftig zu unterstützen.



DER NAUTISCHE RUCK:
„Morgen, Kap'tain, sind wir etwa schon fest?“

Nach dem „nautischen Ruck“ war die PRIGNITZ fest. An der Pier fand sich eine bunte Menschenmenge ein, in respektvollem Abstand von noch bunteren, mit großen Aktentaschen ausgerüsteten Uniformierten, die von Amts wegen das Vorrecht genossen, als erste die Gangway zu besteigen. Die palavernde Menge auf der Pier begrüßte uns mit freudigen Gesichtern und jubelte uns zu, so, als wären wir alte Bekannte. Da waren sie also, unsere schwarzen afrikanischen Klassenbrüder.

Jeder von der Frei- und Maschinenwache fand sich am Schanzkleid des Wetterganges ein, um unsere neuen Freunde zu begrüßen. Die *coffeetime* wurde natürlich unendlich lange ausgedehnt, denn das chaotisch geschäftige Treiben wollte sich niemand entgehen lassen. Der Chieft suchte den „Ersten“, der „Erste“ den „Zweiten“, der ... usw., um die vorgesehenen Instandhaltungsarbeiten (PVI) auszuführen. Jeder der „Bojaren“ versuchte, die anderen an die Arbeit zu treiben, um selbst ungestört zuschauen zu können.

Behörden, Beamte und allerlei so genannte Geschäftsleute wollten zum Kapitän, zum Chieftmate oder zum Chieft. Die Zöllner bedienten sich erst einmal ausgiebig in der Transitlast, bevor sie die Türen versiegelten. Einige wichtig tuende Agenten brachten gleich all ihre mit Campingbeuteln oder Taschen ausgestatteten Familienangehörigen mit. Dann durften die Arbeitswilligen das Schiff betreten. Allen voran die Vormänner, welche erst einmal eiskaltes Blubberwasser aus der „Kuh von der Oase“, gemeint war damit der Getränkeautomat, verlangten. Die durstigen Arbeiter standen am Deckswasseranschluss Schlange, füllten alle möglichen Behältnisse, wie gammelige Dosen und keimige Flaschen, mit dem köstlichen Nass. Andere drehten den Hahn herum und gönnten sich ein Marinestandbad. So lutschten die ausgetrockneten Gestalten am ersten Tag beinahe den Backbordtrinkwassertank leer. Schließlich mussten wir die ständig offene Wasserstelle schließen. Der Bootsmann stellte

mit seiner Decksgang die Ladebäume, die McGregor-Luke wurde geöffnet. Die Windenfahrer bauten sich am Fahrstand einen Wetterschutz, ehe sie spielerisch, doch selbstbewusst ihre Fahrkünste vorführten. Viele der Arbeiter kannten ihren Job. Irgendeine Unterlage suchen, wie Zeitungen oder ein Stück Pappe, diese an einer geschützten Stelle ausbreiten, um sich endlich mit einem kleinen bis zum Schichtwechsel dauernden Nickerchen zu stärken. Andere ruhten lieber in der „Demse“ der Luke auf Sackladung oder der Einfachheit halber schlicht auf den eisernen Unterzügen. An der Vorkante Brücke, am Deckseingang zum Maschinenraum, nahmen einige Schlitzohren die mit alten, öligen Putzlappen, Abfällen, Pappen, leeren Dosen und Flaschen gefüllten Ölfässer auseinander und zerstreuten alles im Umkreis von mehreren Metern im Bereich der Vermessungsluke. Die barfüßigen oder mit Zehenspaltern besohnten Jungs konnten alles gebrauchen. Und wir konnten gerade noch die Fässer retten, denn die waren in Afrika ein Vermögen wert! Der Kabelgattmatrose, auch Kabelgeist genannt, und ein Decksmann machten sich auf der Back am „Kascheha“, eine verdeutschte Bezeichnung für ein afrikanisches stilles Örtchen mit Luftspülung, zu schaffen. Da sich beim Einlaufen die Landseite des Schiffes geändert hatte, mussten sie ihr mühevoll aufgebautes „Kascheha“ von der Steuerbordseite zur Backbordseite wechseln, damit die menschlichen Be-



dürfnisse der vielen Arbeiter in den Fluss plumpsen konnten und nicht auf der Pier landeten. Denn hier breiteten die ersten „Tschinscher“ ihre Waren aus. Zum Beispiel mit Schuhcreme schwarz oder braun gewichste Schnitzereien von Mama Lu mit den prallen Rundungen oder Papa Bu mit ausgeprägten Fruchtbarkeitssymbolen. Schwarz waren die edlen Ebenhölzer und braun stand für Redwood oder Teakholz. Die meisten geschnitzten Kunstwerke hatten selbstverständlich einen hohen Heizwert. Ständig war ein Gehilfe damit beschäftigt, die Gehölze einzuschmieren und blank zu polieren. Die Händler hatten alle, natürlich in Hamburg, deutsch gelernt und wendeten stolz ihre Sprachkenntnisse an: „Kaufän, bielig, Dolars, Deutschmark. Shinsh for shinsh, kucken, kaufän ... „ Holzelefanten in allen Größen wurden angeschleppt und ekelige, zu Papierkörben verarbeitete Elefantenfüße. Der Pelzner breitete übel riechende Felle von Zebras, Hyänen und gehörntem Getier aus und die Herren von der Goldschmiede boten geschnitzten Elfenbeinschmuck an, während die Obsthändler ganze Stauden mit kleinen, würzigen Bananen, die typisch grünen Orangen, Ananas und andere tropische Früchte feil boten. Dazwischen trieben sich andere windige dunkle Gestalten und Gaffer herum, die alle an diesen Geschäften teilhaben wollten.

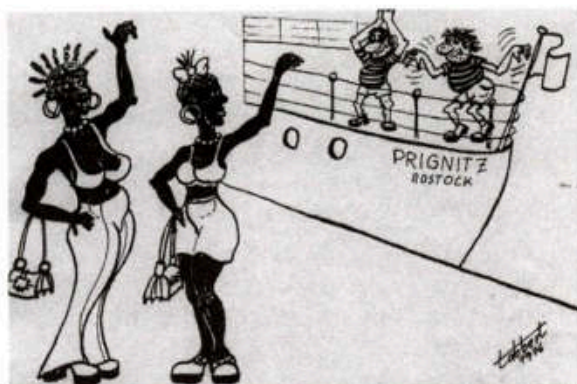
Die Mittagspause wurde eingeläutet und dann hielt uns alle nichts mehr vom „Tschinschen“ ab. Auf der Flussseite näherten sich dem Schiff mehrere mit zwei bis drei Seeleuten bemannte Einbäume, die aus den gegenüberliegenden Dörfern der Mangrovenwälder und Sümpfe herübergepaddelt kamen. Einer der afrikanischen Kollegen hielt mit ständigem Wasserschöpfen das elegant gebaute Fahrzeug schwimmfähig, einer paddelte und der Dritte war der „Cheftschinscher“.

Das Boot war voll beladen mit mannsgrößen Schnitzereien, Masken, tropischen Früchten, Käfigen mit exotischen Vögeln, Tierhäuten, Pellen von Riesenschlangen, frisch gepflückten Waterflowers, auch Wunderhölzer genannt. Alles Waren, bei deren Anblick das Seemanns-

herz freudig hüpfend höher schlug. Nun gab es kein Zurück mehr, es wurde „getschinscht“, was die Backskiste hergab! Eimer wurden an der Flussseite heruntergelassen, mit den Begehrlichkeiten gefüllt, hochgezogen, mit Kennerblick geprüft und über den Preis verhandelt. Bei Wunderhölzern: „Ein Stück wohlduftende Kernseife für fünf Stück“, wurde gerufen und dabei stand der Daumen der einen Hand für 1 und die gespreizten Finger plus Daumen der anderen für 5. „No, no, no, no, no, 5 for 5. Und drei Schachteln Zigaretten. Und zwei Flaschen Bier. Und zwei Flaschen Cola für 1“ hallte es auf Spezialenglisch zurück. Um den Preis zu drücken, wurden feine Risse oder andere Makel als „rubbish“ für das ganze Stück bemängelt. Worauf von unten die Antwort „very old, antic“ zu hören war. Man feilschte so lange, bis man sich handelseinig war. Oder man unterbrach den Vorgang, ging zur Pierseite und bahnte dort einen Handel an. Dann ging man zurück und versuchte erneut, für wenig viel, statt für viel wenig zu ergattern.

Grundprinzip des deutschen Seemanns und des Afrikaners: Wenn nichts mehr ging, wurden die Geheimwaffen eingesetzt: „Dromse“ – ein von „drum“ verafrikanisierter Begriff für Behältnisse aller Art, wie Ölfässer, Chemikalieneimer oder Plastikkanister. Beim Anblick der Plastikkanister bekamen die Matrosen im Einbaum die typischen weißen, kullernden Stielaugen. Diese haltbaren Utensilien sind heutzutage zum Speichern von Wasser in den Buschdörfern lebensnotwendig. So war es kein Problem, für einen 30-Liter-Plastikbehälter eine ganze Bananenstaude, mehrere Ananasfrüchte und Kokosnüsse zu bekommen. Auf der Pierseite war natürlich alles teurer, die Waren hatten aber eine bessere Qualität und man feilschte noch hartnäckiger. Die Händler mussten nämlich noch Präsente aller Art für die gute Laune der Behörden am Hafentor heraushandeln. Für Masken oder Figuren aus echtem Ebenholz sollte man schon ein etwas besseres Hemd als das gute, groblinnene, olivgrüne Arbeitshemd hinlegen oder ein Paar gängige Beatstiefel opfern, statt die schwarzen zerlatschten Arbeitsgaloschen. So verging ein harter, von triefendem Schweiß begleiteter Arbeitstag. Das ganze geschäftige Treiben an Deck wurde von ständigen Schalt- und Fahrgeräuschen der Winden, von laufenden Seilrollen und schwenkenden, hievenden oder flierenden Ladebäumen sowie von den Motorengeräuschen der Gabelstapler begleitet, was das lärmende Getöse rundherum noch verstärkte. Aber auch in der Maschine machten die wechselhaft schrill pfeifenden Turbinen der parallel laufenden Jockel aufgrund der Leistungsschwankungen flotte Musik. Am Spätnachmittag räumten die „Tschinscher“ ihre Auslagen zusammen und zogen sich zufrieden zurück. Es kehrte endlich an der Pier etwas Ruhe ein. Beim Feierabendbier wurden das ganze Geschehen sachlich ausgewertet und die wertvollen, hart erstandenen Kunstwerke begutachtet und fachlich bewertet. Und jeder haute auf den Putz, wie geschickt er doch seinen schwarzen Klassenbruder beim „Tschinschen“ übers Ohr gehauen und ausgetrickst hatte.

Der „Alte“ belehrte und ermahnte seine Wachoffiziere darüber, nachts keine herumschleichenden „Gasentiger“, „Dockschwalben“ oder „Nachtschwärmer“ an Bord zu lassen. Nach solch einem stressreichen Tag gönnte er sich noch einen Schluck Schlaftrunk der Marke „Blauer Würger“, fiel bald in die Kojen und gab sich seinen Träumen hin. Gegen 19 Uhr erschien plötz-



Aus der Arbeit des Fremdsprachenairals: „Endlich mal zwei Deutsche, die Afrikanisch sprechen können...“

lich die Feuerwehr mit einem Einsatzkommando löschlustiger Feuerwehrfrauen, die vor dem Schiff in Kampfbereitschaft Aufstellung nahmen. Die schüchternen Besatzungsmitglieder am Schanzkleid wurden mit dem strahlenden Lächeln und freudig großen Augen der samteneen Schönheiten begrüßt. Dabei bewegten sie mit tänzelnder Eleganz die mit engen Jeans und T-Shirts bekleideten Rundungen ihrer prallen, drallen durchkonstruierten Figuren, schnippten mit den Fingern, schwenkten im Dreivierteltakt oder Stoßtwist ihre Hüften, schwangen wie Paradiesvögel beim Balzflug die Flüchten und stimmten singend den Schlachtruf an „Hey, boys, come on, shigi shigi“ Ein Matrose holte seinen in Rotterdam erstandenen Kassettenrecorder, ließ „Oh, Paloma Blanka“ dröhnen und ab ging die Post. Bei diesen heißen Rhythmen führten die Samtenen ihre Abendgymnastik mit zunehmend aufreizender Begeisterung durch. „Shigi shigi“ hallte es übers Schiff. Der Wachoffizier musste sich kümmern, aber schon waren die Tänzerinnen mühelos übers Schanzkleid auf das Deck gestiegen. Sie zurück zu scheuchen, wäre zwecklos gewesen. Und schon bahnten sich, wie konnte es anders kommen, die ersten zwischenmenschlichen, deutschafrikanischen Freundschaftsbeziehungen an, die laut Belehrung nicht erlaubt waren. Denn in so manch einem Freund oder einer Freundin könnte sich ja ein Klassenfeind verbergen. Jeder konnte nun endlich praxisnah, wie auch beim „Tschinschen“, seine speziellen Englischkenntnisse zur Anwendung bringen. Der „Chief Oldy“ hatte uns in einem Englisch-Sprach-Zirkel in mühevoller Kleinarbeit rechtzeitig auf die wichtigsten Redewendungen des afrikanischen Alltags vorbereitet. So hörte man Worte, wie „What's your name?“ Sie sagte: „Petra, and your name?“ „Peter“, entgegnete der schauspielbegabte Seemann. „What do you like, long time, short time ...?“ So schnell sollte es natürlich nicht gehen und man musste Zeit schinden oder abwimmeln. So bahnte sich die Qualitätskontrolle an. „Show me your sexmachine.“ „O.k., I show you, but not touch.“ Und so ging das Vorspiel wie beim Kuhhandel weiter. Nur mit viel mehr beiderseitigem Spaß. Wer wirklich seine Ruhe haben wollte, musste überzeugend die Redewendung „Senkfuß Baby, Sexmaschine kaputt“, anwenden. „Senkfuß“ ersetzte inzwischen das Wort „thank you“. Mir stand zum krönenden Abschluss des so eindrucksvollen Tages zum Glück noch die auf 20 - 24 Uhr getauschte Wache bevor, um gemeinsam mit dem „Ersten“ einige spezielle Arbeiten durchzuführen. Auf dem Weg zum Maschinenraum musste man sich durch die engen Gänge des Mannschaftsdecks regelrecht durchtasten, denn die Putzfrauen warteten vor den Kammertüren auf Einlass, um endlich Reinschiff machen zu können, die Wäsche zu waschen oder um andere liebenswürdige Dienstleistungen zu erweisen. Für eine „short time“, Dienstleistung, war man mit zehn „German Marks“ oder anderen wertgleichen „Kojambels“ dabei. Zum Wach-Ende, gegen Mitternacht, erschien erneut die Feuerwehr und holte das charmante Lösch-Team wieder ab. Nun war auch die Ordnung auf dem Schiff wieder hergestellt und der 0-4-Uhr-Wachoffizier konnte stolz die Brust schwellen. Der „Erste“ spendierte ein wohlverdientes, morgendliches Feierabendbier der Marke „Rostocker Hafenbrühe“, das wir, am Schanzkleid des Wetterganges stehend, genüsslich schlürften. Dabei weihte mich der „Erste“ in die Besonderheiten, Unterschiede und Tricks beim „Tschinschen“ und in andere Allgemeingültigkeiten von Ost- und Westafrika ein: „Fast alles rubbish hier. In Ostafrika bekommst du echte, künstlerisch wertvolle Ebenholzschnitzereien, wie Lebensbäume, Makonde-Carvings, Geister- und Dämonen-Schnitzereien oder Pimmelmänner zu einem vernünftigen Preis oder shinsh for shinsh. Da kommen die Händler an Bord und bringen sogar filigrane Elfenbeinschnitzereien mit Zertifikat. Gut, das hier ist echte, urwüchsige und grob gefertigte Schnitzkunst für den schnellen Verkauf, der zum Lebensunterhalt dringend nötig ist.“

Dann wurde es Zeit, etwas zu ruhen, denn um 8 Uhr begann der Tagesdienst. So fand sich nach dem Frühstück die komplette Maschinenbesatzung zur Arbeitsverteilung im Kontroll-

raum ein. Darunter befanden sich verkaterte und völlig ausgelaugte Gestalten mit rot umrandeten Glubschaugen. Mehrere Bananenstauden zierten die Wände und verströmten das typische, intensiv würzige Aroma afrikanischer Bananen. Spülluftkanal- und Zwischenbödenreinigen waren angesagt. Eine körperliche Höchstleistung für die abgeschlafften Gestalten. Jeder Assi bekam eine Station. Wer fertig war, alles aufgeräumt und die Besichtigung bestanden hatte, konnte Feierabend machen. Zum Mittag waren alle fertig. Die „Tschinscher“ auf der Pier und an der Flussseite lauerten schon auf uns. Wenn kein Geschäft zu machen war, oder wenn ein Schiff mit Devisenbringern kam, zogen sie dorthin. Bald kehrten sie aber zurück, denn wo das richtige Geld hart verdient wurde, waren die Seeleute meist nicht darauf erpicht, es für tolle Kunst und Ramsch auszugeben. Erneut wechselten Hemden, Hosen, Schuhe, Seife, Zigaretten, Dromse, Schnaps, Bier und alles, was die Afrikaner zum Leben brauchten, sowie jede Menge Holz, Hölzer oder Früchte die Besitzer. „Tschinschen“ machte Spaß, machte heiß und man konnte sich so richtig hineinsteigern. Langsam gingen die eigenen Vorräte zur Neige. Man brauchte aber noch ein Paar Jesuslatschen, eine Nietenhose und ein Hemd für die Landgänge oder später für die während der Hafenliegezeit in Rostock mögliche Fahrt nach Hause.

Hier, in Freetown, sollten wir mehrere Tage liegen. Landgang war angesagt, Land und Leute kennen lernen. Mit Nylon- oder Dederonhemden bekleidet, verließen wir die klimatisierten Innenräume des Schiffes und waren über die Gangway gerade mal auf der Pier angelangt, da trieben uns das schwülwarme Wetter und der durch die dicke Dunstschicht durchscheinende, grelle Sonnenschein den Schweiß aus allen Drüsen. Das Nylonhemd klebte regelrecht an der eigenen Haut. Man wusste: Da ist trotz Belehrung wieder mal was falsch gemacht worden. Kaum hatten wir das Hafentor passiert, trafen wir erneut auf die „Tschinscher“, die im Blickfeld der Zöllner und Hafenpolizei ihre Stände aufgebaut hatten. Und wir staunten nicht schlecht, was dort alles angeboten wurde. Schwarze DSR-Arbeitsschuhe, Arbeitskleidung aller Art, neue, noch in Plastik eingeschweißte Khaki- oder weiße Uniformhemden, blaue Uniformteile aus dem Modehaus, „Zechenprelljacket und Schlauchhose“, eine Khakiuniformbluse mit Schulterklappen und zwei goldenen Balken, eine dunkelblaue Uniformjacke mit drei Kolbenringen. Es fehlte bloß noch ein Parteiabzeichen. Büstenhalter, Damen-



Kunsthändler in Westafrika

slips, mehrere Flaschen „Webs“ und „Blauer Würger“ mit der Aufschrift „Transitware – nur zum Verbrauch auf hoher See bestimmt. An- und Verkauf strafbar“ oder stangenweise „Club“-Zigaretten. Um die Preise herauszufinden, mit denen die „Tschinscher“ die Waren an den Mann zu bringen versuchten, fingen wir erneut zu feilschen an. Aber nur zum Scherz. So ging jeder an Land seinen Interessen nach.

Ich ging in Richtung Meer, um zu baden. So hatte ich die Gelegenheit, Fischern in der Nähe ihres Dorfes bei ihrer harten Arbeit zuzuschauen und sie zu fotografieren. Nachdem sie überzeugt waren, dass ich kein Tourist, sondern Seemann war, der mit den Fotos zu Hause zeigen wollte, wie die Menschen im fernen Afrika leben und arbeiten, durfte ich alles knipsen, was ich wollte. Die Dorfbewohner waren alle durchweg freundlich, vor allem die jungen, aber auch die etwas reiferen Frauen grüßten mit freundlichem Lächeln und riefen die anderen Familienmitglieder aus den Hütten heraus. Nach dem Motto: Schaut mal, da kommt ein *Weißer*. Manche jungfräulichen Damen kicherten verlegen, zogen sich zurück und mit einer Art Versteckspiel gönnten sie sich erneut einen Blick auf den *Weißer*. Eine Schar Kinder begleitete mich. Sie waren richtig stolz, neben mir herzugehen und immer wieder prüften sie, ob meine Hautfarbe auch echt war. Sie waren nicht lästig und bettelten auch nicht, wie zum Beispiel die Stadtkinder. Dann zog ich über eine Landstraße in die Berg- und Buschwelt, um endlich meinem Hobby nachzugehen: Schmetterlinge fangen. Und das war nicht so



Seemann und Entomologe Heinz Tabbert

einfach, da sie bei der Hitze besonders rasant waren. Ich rannte hin und her, stolperte, machte eine Bruchlandung und gab es schließlich schweißüberströmt auf. Dann stellte ich mich ganz einfach zwischen den überall im Gras und Gebüsch krabbelnden Ungeziefer hin. Die Schmetterlinge kamen von selbst. Im richtigen Moment schlug ich zu und es schien, als flögen die bunten Tagfalter von ganz allein ins Netz. Der Nachteil: Während des Wartens und Rumstehens nutzten die ziemlich großen Ameisen die Gelegenheit, mich von unten her zu bevölkern und mich mit zwickenden

Bissen zur Raserei zu bringen. Also musste ich mich wieder bewegen. Dabei verging die Zeit wie im Fluge und ich sollte langsam an den Rückweg denken. Und einen „Brand“ hatte ich. Die Cola, die ich in meiner Exkursionstasche hatte, versprühte nach dem Öffnen schon die Hälfte des Inhalts. Unterwegs fragte ich bei einem kleinen, ärmlich aber sauber aussehenden Gehöft nach einem Schluck Wasser. Die Bewohner entschuldigten sich dafür, dass sie kein frisches Wasser hätten, aber Tee, eine ganze Kanne voll. Tee wird gekocht, ging mir durch den Sinn, und ist daher Wasser vorzuziehen. Man gab mir einen saßrigen Becher, den ich erst einmal entkeimen musste, und goss ihn voll. Es war ungesüßter, naturnah gekühlter Hibiskustee, der durch den Körper zischte! Trotzdem ich mich herzlichst bedankt hatte, füllte man mir den Becher immer wieder. Die Kanne war bald geleert und ich merkte, wie meine neuen schwarzen Freunde staunten, was ein Bleichgesicht so alles schlucken konnte. Ein kräftiges Bäuerchen überzeugte die Eingeborenen, dass nun wirklich nichts mehr hineinpasste. Erneut bedankte ich mich, schenkte den netten Leuten die leere 30-Pfennig-Pfand-Club-Colaflasche und zog weiter. Ich merkte, wie der Tee meinen Kreislauf in

Gang brachte und schwitzte blanke Wasserströme aus. Dann begann es in meinen Gedärmen zu rumoren, ich schaute, ob mich niemand beobachtete, sprang hinters nächste Gebüsch und schon donnerte es los. Nicht nur das Gras hatte Sommersprossen. Es war nicht so einfach, ein geeignetes Blatt zu finden. So zog ich meine Socken aus, stülpte das Innere nach außen, Sch! Mir blieb nichts anderes übrig, als erneut von der Straße aus das Kliff hinunterzupoltern, um nach einigen hundert Metern den Strand zu erreichen. Ich legte die Tasche vorsichtig in den Sand und stürzte mich, so wie ich war, mit Kleidung und Jesuslatschen, in die salzigen Fluten. So etwas Herrliches! Ohne die Sachen auszuwringen, trat ich endlich den Rückweg an. Der Marsch unter tropischen Bedingungen war ganz schön belastend. Die Füße waren wund gelaufen, der Wolf begann zu kratzen und zu jucken, die Kleidung war schmutzig, verbreitete aber den würzigen Hauch von Seewasser. Der grobe Strandsand scheuerte überall, das Gesicht und die Hände waren sonnenverbrannt und angeschwollen. Ich durchquerte die Stadt in Richtung Hafen und die Leute schauten mich wie einen Mondmenschen an. Letztendlich war ich froh, wieder an Bord, wieder zu Hause zu sein. Erst die etwas kühlere Dusche brachte den Kreislauf in Normalzustand. Als sich die Augen an normales Licht gewöhnt hatten, schaute ich in den Spiegel und stellte fest, dass ich wie ein Indianer mit Kriegsbemalung aussah. Das Gesicht leuchtete wie eine Tomate, ebenso die Hände und Unterarme, alles andere war noch käsig weiß. Überall war ich zerkratzt und Blasen begannen zu jucken. Schnauze voll vom Landgang! Bis zum nächsten Mal.

Die Betriebsamkeit während der weiteren Hafentage setzte sich fort. Der „Erste“ hatte in einem mit Salzwasser gefüllten Eimer ein Fell eingeweicht und betätigte sich als Gerber, in dem er die Fett- und Hautreste entfernte, dieses unansehnliche Etwas spannte und zum Trocknen in der Luftströmung des Maschinenschachtes aufhing. Bis es steinhart war. Doch ein Gerber gibt nicht auf und es wurde so lange experimentiert, bis aus dem einem räudigen Hund ähnlichen Fell ein prachtvoller Hyänenpelz entstand. Auf der anderen Seite sägte der Elektriker meterlange Waterflowers zu handlichen 30 cm langen Stücken, um sie für große Halberstädter Würstchendosen passend zu machen, in denen bei Zugabe von Wasser dann keimende Wunderhölzer oder stinkende verfaulte Wegwerfinge entstehen konnten. Wenn sich dann der Mitbewohner oder Kammernachbar über üble Gerüche beschwerte, war es soweit, dass das Wunderholz der Natur zurückgegeben werden musste. Nebenbei bemerkte der Chief während der morgendlichen Arbeitsverteilung, dass wir mit den Putzlappen nicht so aasen sollten, da der Bestand mächtig abgenommen hätte. Bis ihm jemand steckte, dass er sich gar nicht zu wundern brauchte, denn in der Putzlappenkiste befanden sich ganze Hosen, Hemden, Büstenhalter, Omas rosa Zirkuszelte, Opas graue, dicke Winterunterhosen und andere zum „Tschinschen“ hervorragend geeignete Textilien. „Also, Storekeeper, Schloss davor! Und nur in Notfällen darf was zum „Tschinschen“ herausgegeben werden“, sagte „Oldy“. „Ja, Chief, geht alles seinen sozialistischen Gang“, worauf Chief „Oldy“ mit dem so treffend formulierten, mir heute noch in den Ohren klingenden Satz „Davor hab' ich am meisten Angst“ entgegnete. Überall, wohin man schaute, verbrachten die Leute ihre Freizeit mit Tschinschen, Sägen, Wichsen, natürlich mit schwarzer oder brauner Schuhcreme oder mit dem neuesten Dreh: Konservieren der Schnitzereien mit Leinöl. Wegen der Aircondition bekamen viele Holzartikel Risse und ein neues Problem bahnte sich an: Akklimatisieren. Nun wurde das Holz hin und her geschleppt. Der „große“ und der „kleine Elektriker“ nutzten ihre Werkstatt, der Keeper den mit Gittern verschlossenen Sahnestore oder andere geeigneten Räumlichkeiten. Überall stand etwas herum und keimte oder gammelte vor sich hin. Lästermäuler konnten sich beim Anblick gerissener Masken nicht zurückhalten: „Oooh, antik ...!“ Bei den abendlichen Kammerfeten wurden die Neuerwerbungen gezeigt. Ananasbowle floss reichlich. Aber auch Spezialitäten, wie Bananenschnaps oder Bananen-

likör, für die Stewardessen. „Na, Schmierer „Glubschi“, zeig uns doch mal, was du für deine Verlobte ergattert hast.“ Nach einigen Bananenschnäpsen ließ er sich überreden und zeigte eine prächtige geschnitzte, elfenbeinfarbene Halskette mit kleinen aufgereihten Elefanten und ein Amulett mit dem gleichen Tier. Kenner behaupteten, es wäre Fischbein und nicht Elfenbein.

Zwischendurch gelang es dem Funker im Auftrag des „Alten“, über die Agentur einen VW-Bus für eine Rundfahrt zu organisieren, die uns mit der näheren Umgebung von Freetown vertraut machen sollte. Die Badehose durfte nicht vergessen werden, denn es bestand nebenbei noch die Möglichkeit, zum Strand zu fahren, um zu baden. Wunderbar! Beim Anblick des Kleinbusses kamen die ersten Zweifel auf, denn die Karre war verrostet, die Reifen hatten kein Profil und fehlende Seitenfensterscheiben ersetzten die Klimatisierung. Na, was solls. Es fahren ja genug Leute zum Schieben mit. Die Getränke und Plastikeimer für Pflanzen wurden im Bus verstaut und ab ging die Reise. Wir kamen auch an meiner Hibiskus-Tränke vorbei, machten aber zum Glück nicht Halt. Inzwischen hatte ich nämlich erfahren, dass dieser Tee wie ein gesundes Abführmittel wirken kann, wenn man ihn zu stark trinkt. Zu stark war er eigentlich nicht gewesen, vielleicht war es einfach zu viel?

Über eine Schotterpiste fuhren wir durch die Buschlandschaft, hielten zwischendurch an und stürzten uns in die Reste ehemaliger Regenwälder. Um Pflanzen zu suchen und auch zu finden. Schließlich steckt in fast jedem deutschen Seemann nicht nur ein Abenteurer, sondern auch ein heimlicher Naturforscher. Wir fanden kleine Bananenstauden, auch Kokosnüsse mit Keimlingen oder an den Straßenrändern stachelige Kakteen. So manch einer hätte am liebsten eine ganze Palme ausgegraben. Nur Waterflowers haben wir nicht gefunden. Erde wurde in die Eimer oder Plastiktüten gefüllt und weiter ging es. Im Bus krabbelten plötzlich überall Ameisen und anderes Getier, bis viele befallene Pflanzen oder die Erde

wieder hinausbefördert wurden. Andere meckerten über juckende Fingerkuppen und versuchten, eingedrungene Stacheln zu ziehen. Genervt warfen sie schließlich die hübschen Kakteen zum Fenster hinaus. Nur hartgesottene Pflanzenliebhaber trennten sich nicht von ihren neuen Pfleglingen. Wir kamen durch ein kleines Dorf mit vielen herrlichen Pflanzen in den Vorgärten. Aussteigen, verhandeln, Zigaretten, Bier oder auch einmal ein T-Shirt wechselten die Besitzer, für rote Brennnessel, Lilien und viele andere, uns unbekannte Pflanzen. Wir mussten die Reise fortsetzen, sonst hätten wir einen Kahlschlag hinterlassen. An einem Straßenrand betrieben wieder einmal „Tschinscher“ einen Stand mit urwüchsigen und fast mannshohen, schwarz gewachsenen Schnitzereien. Darunter Kriegerfiguren, dralle Mamas und allerlei heimische Tierarten. Auch die Obsthändlerin verschenkte beinahe alle ihre Früchte. Auf die Eimer hatten es die Einheimischen abgesehen! Schnell wurden sie geleert und in Holz verwandelt. Wir waren schon müde und wollten weiterfahren. Doch da fehlte noch einer. Genannt „Body“, der muskulöseste



Ausflug; mannshohe Schnitzereien

Matrose der DSR. Plötzlich tauchte er auf, nur noch mit einer Badehose und dem Turnhemd bekleidet, aber beladen mit einem mannshohen, schuhcremefarbenen Krieger. Freudestrahlend verkündete er: „Echt Ebenholz“. Und schon wachten die Lästermäuler auf: „Body“ hat sich einen Kumpel „rangetschinscht“. „Hättest die Mama genommen, hättest viel Geld sparen können.“ Oder: „Body“ hat Brennholz für den nächsten Winter gekauft.“ Nun war zum Glück noch das Bad im Ozean im Programm. Eine willkommene Erfrischung und Reinigung. Und „Body“ wurde gefragt, ob er seinem Kumpel auch das Schwimmen beibringen wolle. Ein Picknick am Strand musste ausfallen, da wir alles eingetauscht hatten. Dann folgte die Heimreise durch die Prachtstraßen von Freetown. Zum Aussteigen und Gucken hatte niemand mehr Lust. Das Abendbrot wartete auf uns. Dieser Ausflug war ein voller Erfolg. Jeder war befriedigt und auf seine Kosten gekommen oder aber an Erfahrungen reicher geworden.

Einige Tage waren vergangen, die Transitlast und der Basar geschlossen. Für die Raucher wurden die Zigaretten knapp und für die Partylöwen die Drinks. Bootsmann „Husti“, der immer an einer warmen oder kalten Zigarette nuckelte, ging bei einem kleinen Hafenrundgang in Richtung Tor und „ertschinschte“ sich unauffällig eine Stange „Transit-Club“ und eine Flasche „Webs“ für 20 harte Mark, wie wir später erfahren sollten.

Wie jeden Abend kam wieder die Feuerwehr. Der eine oder andere hatte schon eine feste Freundin. Die meisten Damen langweilten sich, aber sie schauten wenigstens mal vorbei, fragten nach ihren mit allerlei Künstlernamen betitelten Lovern. Einer hieß „Sunnyboy“ und wir überlegten, wer das wohl gewesen sein könnte. Sie bestellten liebe Grüße, wünschten einen schönen Abend und zogen weiter. Und wieder trat „Body“ in Erscheinung und fragte traurig überall nach Holzkitt. Sein schwarzer Krieger hatte gewaltige klaffende Risse bekommen und hell leuchtete das weiche Holz. Aus der Traum vom Ebenholz.

Das Lade- und Lösch-Ende war schon abzusehen. Die Zöllner und Beamten betraten erneut das Schiff mit großen leeren Taschen, die sie sich mit Abschiedsgeschenken füllen ließen. Und bald hieß es: „Leinen los – vorn und achtern.“ Auf zu neuen Horisonen!



MS PRIGNITZ in den Mangrovenwäldern

Im Abstand von einigen Jahren machten wir mit anderen Schiffen immer wieder mal eine Reise in diese Region, auch nach Freetown, und erzählten den Neulingen, was es hier zu erleben gibt. So richtig wollten sie es nicht glauben und taten es als Seemannsgarn ab. Der Landgang war auch nicht mehr lohnenswert, denn die Kriminalität nahm ständig zu. Die Sicherheit auf dem Schiff musste verstärkt werden, weil immer mehr dunkle Gestalten herumschlichen. Aber die nächste „Tschinschergeneration“ rückte an der Pier heran und von der Flussseite her die

Marine, immer noch im Einbaum paddelnd. Sie hatten nun andere, wichtigere Aufgaben zu erledigen: Ladung, wie Mehl oder Zucker, die in Plastiksäcken vor Feuchtigkeit geschützt über Bord ging, schwamm im Wasser auf und wurde ins Boot befördert.

Unter den neuen Umständen blieben wir lieber an Bord, machten es uns abends auf dem Quasseldeck gemütlich, hörten Musik und schlürften heiße Drinks. Zum Erstaunen unseres seemännischen Nachwuchses erschien nach 19 Uhr die Feuerwehr.

Aus dem Tagebuch eines Schiffsarztes

In den Jahren von 1960 bis 1962 war ich im Dienste der Deutschen Seereederei Rostock im Ostasiendienst auf dem MS DRESDEN und im Kubadienst auf dem MS KARL-MARX-STADT tätig.

Hier will ich nun von meiner ersten Seereise von Rostock nach Shanghai unter Kapitän Zieske und dem I. Nautischen Offizier Hübscher berichten.

Wenn der Schiffsarzt auf große Reise ging, dann war es keineswegs so, dass er sich in aller Ruhe einschiffen konnte. Viele Dinge mussten in kürzester Zeit erledigt werden, denn zwischen dem Erhalt des Telegramms „Eintreffen am Soundsovielten in Rostock“ bis zur Ausreise lagen nur drei bis vier Tage. Die gesamte Mannschaft – bis zu 75 Mann, denn das MS DRESDEN war Ausbildungsschiff, zuzüglich bis zu zwölf Passagieren – mussten vor Auslaufen des Schiffes untersucht werden.

Besonderes Augenmerk wurde bei den Untersuchungen auf Zahnerkrankungen gelegt. Eine regelmäßige Zahnsanierung war auf hoher See nicht möglich. Es konnte dort ein kranker Zahn nur aufgebohrt oder extrahiert werden. Darüber hinaus mussten fehlende Medikamente ersetzt und schadhafte Instrumente ausgetauscht werden. Die obligatorischen Schutzimpfungen, von einigen der Mannschaft mit Schrecken erwartet, wurden durchgeführt.

Auch um den Proviant hatte sich ein Schiffsarzt zu kümmern, vor allem darum, dass genügend Obst und Getränke eingekauft wurden. Mit dem Hafenarzt waren Verhandlungen notwendig. Er, als ehemaliger Fahrensmann, gab mir den Hinweis, dass ich niemals die Brücke besuchen und nicht auf den Status des Schiffsarztes als I. Offizier pochen sollte. Das Erstere berücksichtigte ich natürlich. Das Zweite hatte ich nicht vor, da ich mich als Arzt verpflichtet fühlte und nicht als Schiffsoffizier.

14. Oktober 1960:

Beginn der Reise mit Probefahrt von Rostock. Abends echter Feueralarm. Im Maschinenraum war ein Brand ausgebrochen, welcher aber noch rechtzeitig gelöscht werden konnte. Einräumen der Schiffsapotheke.

15. Oktober 1960:

Nach Rückkehr von der Probefahrt Reisebeginn mit Ersthafen Szczecin. Vortrag vor den Besatzungsmitgliedern über Geschlechtskrankheiten und deren Vorbeugung.

16. Oktober 1960:

9 Uhr Hafen Szczecin. Havarie. Das Heck des MS DRESDEN war von den Schleppern gegen die Pier gedrückt worden. Ruder und Schraube blieben jedoch heil.

Beim Stadtbummel sah man viele zerstörte Häuser neben den Neubauten im westlichen Stil. Es war uns geraten worden, nur in Gruppen die Stadt zu besichtigen, da schon manche Seeleute überfallen und ausgeraubt worden waren. Bemerkenswert war ebenfalls, dass man westliche Cowboypistolen kaufen konnte, die Fleischereien jedoch leer waren.

20. Oktober 1960:

Ausfahrt von Szczecin. Zwei Besatzungsmitglieder mussten wegen Tripper behandelt werden.

22. Oktober 1960:

Nach Durchfahren des Nord-Ostsee-Kanals wurde gegen 7 Uhr das Feuerschiff ELBE 1 passiert. Hier gingen die Lotsen von Bord.

23. Oktober 1960:

Dover passiert. Welch ein reger Schiffsverkehr im Kanal!

24. Oktober 1960:

Gegen 24 Uhr an der Pier von Swansea/Wales festgemacht. 4 Uhr morgens gingen die beiden Zollbeamten von Bord. Sternhagelvoll nach den Trinkgelagen mit Bier, Wodka und Korn. Hafenanlagen im ausgezeichneten Zustand. Englische Seeleute meinten, der Bug der Typ IV-Schiffe erinnere sie an die Vorschiffe deutscher Kreuzer im Zweiten Weltkrieg.

28. Oktober 1960:

Festmachen Birkenhead gegenüber Liverpool. Beim Besuch einer Kneipe machten wir Bekanntschaft mit einer Fußballstraßenmannschaft. Es wurde ein Spiel vereinbart. Auf schlammigem Rasen, bei englischem Regen verloren wir 2:9. Alle waren aber glücklich. Da ich zu dieser Zeit aktiver Fußballer war, regte ich oftmals Training in der Freizeit an. Es zahlte sich aus. Gegen eine Mannschaft des MS FRIEDEN, welches von einer Ostasienreise zurückgekommen war, gewannen wir am 6. November 9:1.

07. November 1960:

Den Schiffsarzt des MS FRIEDEN besucht. Was sah und roch ich hier? Der Doc hatte drei Affen mitgebracht und in seiner Badewanne schwammen etliche tote und lebendige Schildkröten. Ich war baff. Wenn der Doc einen aus der Besatzung in dessen Kammer besuchen ging und einen Affen mitnahm, hielt er diesen kurz vorher am Schlafittchen außenbords. Der Affe musste vor Angst urinieren. Dadurch war er dann auf Besuch „stubenrein“.

14. November 1960:

Ankunft in Dünkirchen. Bummel im Südwesten der Stadt. Riesiger Bauplatz. Es wurde ein neuer Tankerhafen errichtet. Dazwischen Panzersperren der Deutschen und Bunkeranlagen aus dem Zweiten Weltkrieg. Habe eine kleine Band ins Leben gerufen. Bestehend aus zwei Gitarristen, einem Klavierspieler bzw. Trompeter (der Autor) und einem Schlagzeuger. Die Schlaginstrumente einschließlich der Rumbakugeln waren vom Schiffszimmermann gebaut worden. Heute erste Probe.

19. November 1960:

Abreise aus Dünkirchen. In der Biskaya war, wie so häufig, mächtiger Seegang. Ich erbrach hellen Magen- und gelblichen Gallensaft, döste in der Kammer, wankte vom Waschbecken zum Sofa, von dort zum Bett, ins Sprechzimmer und zum Klosett. An der frischen Luft gewöhnte ich mich an die schwere See und wurde niemals mehr seekrank.

23. November 1960:

Fahrt längs der portugiesischen Küste. Passieren Kap Vincence. Stehe lange auf dem Peildeck, einfach nur in das Wasser schauend, in bester Stimmung. Es ist verständlich. Wenn einen erst die See gepackt hat, lässt sie einen auch nicht mehr los. Die erste südländische laue Nacht. Ich bin tief berauscht. Unser Schiff liegt so ruhig. In der Ferne sieht man die Leuchfeuer der spanischen Küste. Um uns ist ein Lichtermeer anderer Schiffe. Fahrt durch die Straße von Gibraltar ins Mittelmeer, von Delphinen in der Bugwelle begleitet.

26. November 1960:

Höhe von Porto Farina (Afrika). Hier war unser Purser während des Afrikakrieges in Gefangenschaft geraten. Habe am Nachmittag beim Deckstreichen mitgemacht. Es ist eine Lust an Bord zu leben! Gegen 24 Uhr stand ich an der Reling und blickte gedankenverloren ins Meer. Der Kapitän kam vorbei und wir plauderten bis 7 Uhr über alles Mögliche, vor allem aber über die Sehnsucht in der Seefahrerei.

Ankunft in Alexandria. Schon fast fünf Stunden vorher riecht man den süßlich aromatischen und leicht fauligen Geruch, der von dieser Stadt ausgeht. Tolles Treiben in der Stadt. Immer wird man angesprochen: „Russki?, English?, French?, German?“ Wenn man bei letzterem reagiert, rufen sie: „Rommel gut! Hans, wie geht's? Alles Scheiße!“

02. Dezember 1960:

Freizeit. Taxifahrt zu den Pyramiden nach Kairo. Unterwegs viel Elend gesehen, Karawanen mit Kamelen, auch viele Lasten tragende Esel. Kairo hat tolle Straßen und extravagante Hotels. Museumsbesuch: Den echten (!) goldenen Sarkophag von Tut ench amun gesehen. Bei den Pyramiden und der Sphinx wieder Rufe: „Hansi!“, „Lache Bajazzo!“, „Eile mit Weile!“ Köstliche Amusements mit den Arabern, einschließlich des Feischens um Preise.

04. Dezember 1960:

Ankunft in Port Said. Hier treibt die „Tschinscherei“ größte Blüte. Für unsere alten Klamotten konnten wir originelle ägyptische Andenken tauschen.

06. Dezember 1960:

Fußballspiel gegen eine ägyptische Mannschaft in einem Stadion mit herrlichem Rasen. Wir verloren 0:4. Der „spielende Doktor“ war für die damaligen Verhältnisse in Ägypten eine Attraktion. Spätere Fußballspiele endeten gegen eine holländische Mannschaft 4:0 und gegen eine englische Mannschaft der Leeds City 8:1.



Die ägyptischen Schauerleute mussten damals gegen ein niedriges Entgelt schwerste Arbeit verrichten. Die Säcke mit Kalidüngemittel wurden alle auf dem Rücken transportiert und über die ausliegenden Bretter aufgeschichtet. Erstaunlich war dabei, dass wir Deutsche zum damaligen Zeitpunkt außerordentlich freundlich aufgenommen wurden. Manche der Jugendlichen brachen sogar in Hochrufe aus.

09. Dezember 1960:

Abfahrt von Port Said durch den Suezkanal. Es wird immer wärmer und schwüler, je weiter wir in das Rote Meer gelangen. Dauernd ist man schweißbedeckt und am Morgen müder als am Abend. Da tut eine Seewasserdusche gut.

14. Dezember 1960:

Passieren die Straße von Bab al Mandab, den Ausgang des Roten Meeres. Beim Eindrehen in den Indischen Ozean brieste es mächtig auf.

17. Dezember 1960:

Sorgen mit einer Passagierin. Kreislaufschwäche, Erbrechen, Oberbauchschmerzen. Mit Diät Heilung erzielt. Beginn der Malariaphylaxe der Mannschaft für Penang.

21. Dezember 1960:

Beginn eines Sanitätskurses für drei Mann der Besatzung.



„Black & White Combo“ in Aktion. Links stehend: Lehrling Dobbert, sitzend: Maschinenassistent Perversdorf, mit Trompete: Der Autor selbst

24. Dezember 1960:

Weihnachten im Indischen Ozean. Es gab einen richtigen Weihnachtsbaum. Jeder hatte seinen Weihnachtsteller. Sentimentale Stimmung kam auf, als ich auf dem Klavier Weihnachtslieder spielte. 24 Uhr wurde ich bedrängt: „Doc, hol die Trompete raus!“ Also spielte die „Black and White Combo“ des MS DRESDEN. In toller Stimmung und mit so manchem Alkoholrausch wurde bis morgens gefeiert.

26. Dezember 1960:

Ankunft Georgetown/Insel Penang in Malaysia. Saubere Stadt, gut gekleidete Menschen, rassige Frauen!

29. Dezember 1960:

Fahrt mit der Barkasse zu einer kleinen Insel. Welche Naturpracht! Die Menschen leben in einfachen Hütten. Auf einem kleinen Rasen wurde Fußball gespielt. Danach schliefen wir uns aus. Abends mit der Barkasse auf zwei Brettern Wasserski geübt. Pfui! War das Wasser salzig! Später sagten uns die Eingeborenen, dass es hier viele Haifische gäbe ...



02. Januar 1961:

Der Bootsmann erlitt bei einem Unfall einen Bänderriss im Knie. Gipsverband.

05. Januar 1961:

Gegen 10 Uhr SOS-Ruf eines amerikanischen Dampfers, der auf ein Riff gelaufen war und sank. Ein Schiff nur 65 Seemeilen entfernt kommt zu Hilfe.

10. Januar 1961:

Einfahrt in den Jangtsekiang. Brr! Ist es kalt geworden! Festmachen in Shanghai. Der chinesische Hafenarzt kommt mit vier Assistenten an Bord. Ihr Schlagwort: „May be, may be not“. Ein Achselzucken, ein Lächeln. Abends Fahrt zum Seemannsklub mit der längsten Bar der Welt. Hier kann man viele chinesischen Kostbarkeiten kaufen: Elfenbeinschnitzereien, Lack-services, Brokat, Buddhas, Rollbilder auf Bambusstreifen mit chinesischen Motiven, Strick- und Korkbilder.



Männer, Frauen und Kinder sind alle in Wattejacken gekleidet. Vermassung des Individuums.

In den Straßen sieht man viele Menschen Holzkarren ziehen. Wenige, oft skurril aussehende Kraftfahrzeuge benutzen gasgefüllte Ballons auf dem Dach als Kraftstoff wegen des vorherrschenden Benzinmangels. Ungefähr 300.000 Menschen leben in Shanghai auf Dschunken.

20. Januar 1961:

An der Pier von Hsingkang festgemacht. Nordchina, Einöde, Hütten, riesiges Baugelände, in der Ferne große Lehmebenen. Es war wenig los, also spielten wir Fußball.

29. Januar 1961:

36 Personen mit Kind und Kegel von der DDR-Botschaft aus Peking an Bord. Sie wollten wieder einmal richtig deutsch essen. Wir musizierten. Es kam gut an.

08. Februar 1961:

Nochmals Kurzaufenthalt in Shanghai. Auf dem Kai sieht man Menschen einzelne Sojabohnen auflesen, die bei einer Schiffsentladung heruntergefallen waren. Andere fischten in dem Brackwasser nach Quallen, die dann sofort auf einem offenen Feuer geröstet und verspeist wurden.

Die Kippenstecherei treibt große Blüte. Sobald einer unserer Seeleute einen Zigarettensammelstummel wegwirft, wird dieser sofort von einem Chinesen aufgehoben und geraucht. Der ehemalige Kaiser von China ist in Peking als Blumenverkäufer tätig. Im Gegensatz dazu steht eine Einladung in das Konservatorium von Shanghai. Studenten trugen in vortrefflicher Art und Weise Musikstücke vor. Tanz der Teemädchen, Dreiakter der Pekingoper. An den Rändern von Shanghai befinden sich riesige Baustellen, um der Wohnungsnot zu begegnen. Land im Umbruch! Ich sah zwei Chinesen in einer Straße eine riesige Trommel tragen, ein Dritter führte den Trommelschlägel, ein Vierter schlug das Becken. Dazu brüllten sie laut und waren guter Dinge. Grund dafür: Sie hatten den Plan erfüllt und wollten dies allen verkünden.

14. Februar 1961:

Abfahrt in die Heimat. Meine Eindrücke in der Niederschrift zusammenfassend: China ist ein Land, welches zurzeit im tiefsten Rückstand lebt, der aber zweifelsohne durch den bekannten Fleiß der Chinesen in einigen Jahrzehnten beseitigt sein wird. – Wie wahr!



Der Schwarzafrikaner auf Deck. Rechts mit der Kamera:
Der Politoffizier - GdK (Gehilfe des Kapitäns)

17. Februar 1961:

Übernahme eines blinden Passagiers auf See von MS KARL-MARX-STADT. Er war heimlich in Port Sudan an Bord gekommen. Er sprach nur arabisch. Ich wurde abgestellt, um mich mit ihm sprachlich auseinanderzusetzen. Er wollte nach Port Sudan zurück.

07. März 1961:

Als der Schwarzafrikaner der Emigrationsbehörde vorgestellt wurde, musste er zugeben, dass er Äthiopier sei. Deshalb wurde er nicht angenommen und musste mit in die DDR fahren. Böse Zungen behaupteten, dass er demnächst an der Uni Rostock studieren würde.

17. März 1961:

Passieren Gibraltar. Rückreise ohne Probleme.

25. März 1961:

13 Uhr in Rostock/Petersdorf festgemacht. Heimreise in zwei Tagen. Vorbereitung der nächsten Ostasienreise, die uns als erstes DDR-Schiff auch nach Japan bringen wird.

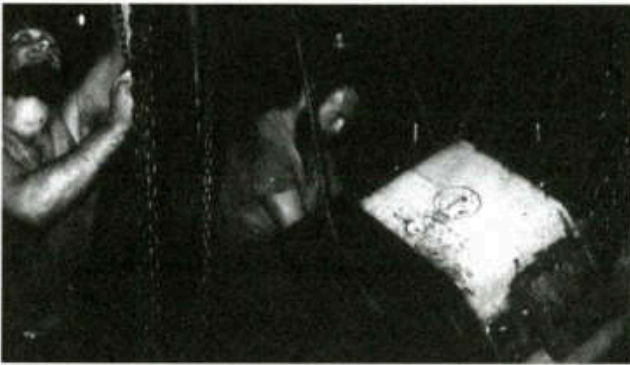
Kolbenziehen

Das Kolbenziehen ist eine notwendige Arbeit, die nach einer gewissen Betriebsstundenzahl oder nach Havarien bzw. Störfällen notwendig ist. Auf den Typ-IV-Schiffen war das über Jahre hinweg eine oftmals geübte Tätigkeit und wenn sich die Schiffe begegneten, dann wurde über die Anzahl der gezogenen Kolben diskutiert.

Gründe für das Kolbenziehen waren:

- Qualm kam aus dem Kurbelraum (Kolbenringe waren fest)
- Wasser kam aus der Kontrollbohrung am Gehäuse
(Abdichtung der Kolbenbuchse gegenüber dem Seekühlwasser war undicht)
- starkes Klopfen im Motor (der Kolben war fest)
- Gummiring gebrochen oder porös

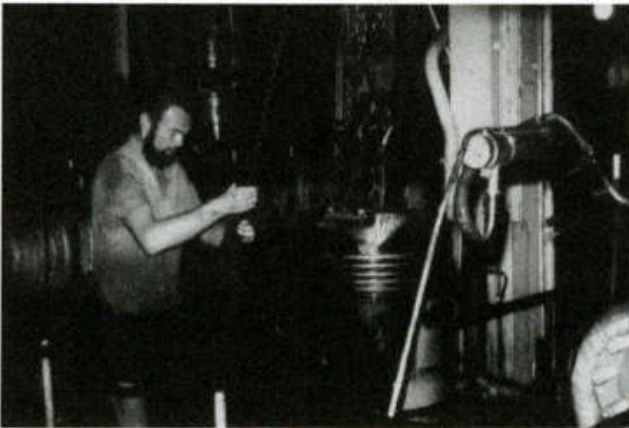
Wenn alles schnell gehen musste, dann wurde folgendermaßen verfahren: 0-4 Wache demontierte den Zylinderkopf, zog den Kolben und stellte alles bereit, 4-8 und 8-12 Wache führten die Reinigungs- und Vermessungsarbeiten durch und die 12-16 Wache montierte



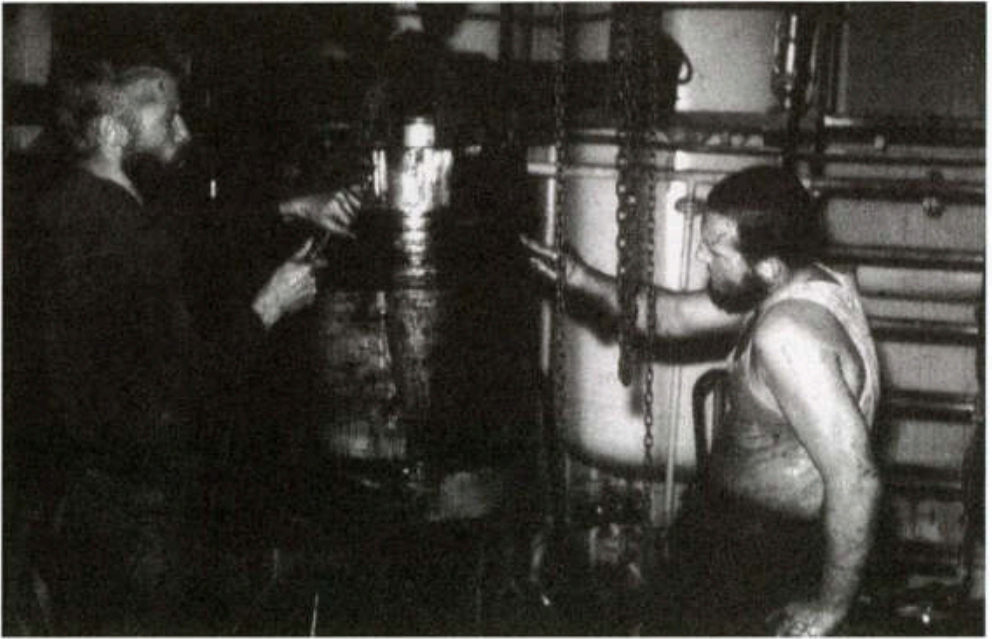
wieder alles. In dieser Reihenfolge wurde gearbeitet, da der II. Technische Offizier (II. Ingenieur) für die Hauptmaschinen verantwortlich zeichnete.

Nachfolgende Bilder sollen die einzelnen Arbeitsgänge beim Kolbenziehen verdeutlichen. Die Bildfolge wurde im Jahre 1965 auf MS KARL-MARX-STADT (1) aufgenommen.

Der Zylinderkopf wird abgenommen, um an die Kolbenkrone und den oberen Laufbuchsenrand zu kommen. Letzterer musste gründlich gereinigt werden, damit sich beim Ziehen des Kolbens die Zylinderlaufbuchse nicht löste. Nicht in jedem Fall musste auch diese mit gezogen werden.



Der Kolben ist draußen. Nachdem die vorher beschriebenen Arbeitsgänge erledigt waren, wurden die Kolbenkrone ebenfalls gereinigt und das Gewinde für die Ausziehvorrückung nachgeschnitten. Die Ausziehvorrückung wurde befestigt, das Pleuellager gelöst und auf der Kurbelwelle gesichert. Dann erst war der Kolben zum Ausbauen (Ziehen) bereit.



Der verschmutzte Kolben ist aus dem Motor herausgezogen und wird jetzt von der Ölkohle gereinigt. Die Ölkohle ist ein Verbrennungsprodukt und entsteht, wenn die Kolbenringe nicht mehr gasdicht den Verbrennungsraum und das Kurbelgehäuse trennen. Erst muss der grösste Schmutz entfernt werden, bevor die Kolbenringe abgenommen und weitere Reinigungs- und anschließende Vermessungsarbeiten durchgeführt werden können.



Die Ringnuten werden sorgfältig gereinigt, damit die Kolbenringe wieder ihrer Aufgabe gerecht werden können.



Der Kolben wird mit neuen oder den alten Kolbenringen bestückt. Das hängt davon ab, ob die Ringe ihr Verschleißmaß erreicht haben oder von anderen Gründen, weshalb der Kolben gezogen wurde.



Der Kolben wird eingesetzt. Dazu werden das Kolbenhemd und die Ringe kräftig eingeölt und dann wird der Kolben langsam in den Motorblock abgelassen, wobei über eine Einführvorrichtung die Kolbenringe in die Zylinderlaufbuchse eingeführt werden. Die Ringe werden um 90 Grad versetzt eingesetzt, damit sie später im Betrieb auch gasdicht gegenüber dem Kurbelraum abschließen. Anschließend wird das Pleuellager montiert, gleichzeitig wird auch der Zylinderkopf wieder aufgesetzt und komplettiert. Nachdem das Ventilspiel eingestellt ist und der Motor nochmals getörnt und durchgeblasen wurde, kann er dann zum Probeauf gestartet werden. Man bedenke, welche körperliche Kraft hierbei eingesetzt werden musste. Heute wird mit hydraulischen Werkzeugen und Kränen gearbeitet, aber die Zeit für das Ziehen eines Kolbens hat sich kaum geändert.

Die Instandhaltung der ehemaligen DSR-Flotte

Bis 1957/58 konnte man von keiner organisierten Flotteninstandhaltung bei der DSR sprechen. Zu den vielfältigen Aufgaben eines Inspektors der damaligen Verwaltung gehörte die Unterbringung der Schiffe dieser relativ kleinen Flotte in einer DDR-Werft, vorzugsweise der *Neptunwerft Rostock*. Abstimmung des Reparaturumfanges, Überwachung und Abnahme oblagen dem Chief. In ausländischen Werften wurden nur ausnahmsweise Schäden oder die Folgen von Havarien repariert.

Mit der Zuführung weiterer Schiffe wurde eine organisierte und damit geplante Instandhaltung immer notwendiger. Diesem trug man ab 1961 dadurch Rechnung, dass man in dem inzwischen geschaffenen Direktorat Technik der DSR eine Abteilung „Technische Inspektion“ schuf, untergliedert in zwei Gruppen. Personell setzte sich das Direktorat Technik aus Mitarbeitern zusammen, die aus der Industrie, den Werften und aus der Flotte für diese Tätigkeiten gewonnen werden konnten. Auch Angehörige der ehemaligen Kriegsmarine und Absolventen der Schiffbauakultät der Universität Rostock und anderer Studieneinrichtungen wurden eingestellt.

Ein Teil der DSR-Flotte, vorwiegend die in den Werften der DDR gebauten Schiffe, wurde in DDR-Werften repariert, dabei wiederum vorrangig in der *Neptunwerft Rostock*. Das Gros reparierte man im Ausland, vor allem in Belgien und Skandinavien, nicht selten aber auch in Hamburg oder anderen Werften der Bundesrepublik. Die Vorbereitung und Organisation war dabei relativ unkompliziert. Etwa drei Monate vor einer beabsichtigten Werftaufnahme erstellte der zuständige Inspektor gemeinsam mit der Schiffsleitung die Reparaturliste. Diese wurde nach Einholen von verschiedenen Angeboten preislich bewertet und in Abhängigkeit von der vorhandenen Reparaturkapazität bei DDR-Werften sowie den Anforderungen der Befrachtungsbereiche und unter Konsultation des Finanzbereiches der DSR durch den Technischen Direktor bestätigt. Damit fiel auch die Entscheidung, welche Werft den Zuschlag erhielt. Reparaturkapazitäten im so genannten sozialistischen Ausland fielen wegen der extrem langen Liegezeiten kaum ins Gewicht. Die Reparatur selbst wurde durch den zuständigen Inspektor überwacht und abgerechnet. Speziell für Reparaturen im nicht-sozialistischen Währungsgebiet (NSW) war die Bereitstellung der finanziellen Mittel relativ einfach. Sie erfolgte durch das zuständige Ministerium für Verkehrswesen (MfV), wobei der DSR selbst noch ein erheblicher Handlungsspielraum bei der Verwendung zugestanden wurde. Offenbar galt in diesem Zeitabschnitt noch die nüchterne Kosten/Nutzen-Kalkulation, zumal das MfV damals auch die Einnahmenseite kontrollierte. Die Reparaturzeiten in DDR-Werften waren zwar noch moderat, im Vergleich zu den Ausfallzeiten bei Reparaturen in NSW-Werften jedoch kaum vertretbar länger. Vorstöße der DSR und des übergeordneten Ministeriums bei der damaligen VVB Schiffbau mündeten meist in einer Vielzahl von Maßnahmeplänen, allerdings ohne Wirkung und mit dem Hinweis auf die wachsenden Anforderungen anderer Bedarfsträger, wie der Volksmarine und der Fischfangflotte. Auch fügte man sich den Argumenten der Werften, solange man mit der kontinuierlichen Zuführung von Neubautonnage rechnen konnte.

Parallel dazu schuf das Technische Direktorat anfangs bescheidene, später ins Gewicht fallende eigene Instandhaltungskapazitäten. Zuerst in einer kleinen Werkstatt am Alten Markt in Rostock, später dann im Überseehafen. Bis zur Gründung des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft (KSH) wurde, abgesehen von einigen Modifikationen, die geschilderte Form der Instandhaltung beibehalten. In diese Etappe fiel die Berufung eines vorwiegend für nautische Belange und Anleitung der Schiffsleitung zuständigen Chefinspektors, dem

auch die Zuständigkeit für die Untersuchung von Havarien und Schäden, der Arbeitsschutz, die Versicherung und andere Aufgaben zugeordnet waren. Daraus begann sich neben dem Instandhaltungstechnisch orientierten Inspektionsbereich ein weiterer Inspektionsbereich zu entwickeln. Auch nach der zwischenzeitlichen Abtrennung des Bereiches Spezialschiffahrt unter Umbenennung in VEB Deutfracht-Internationale Befrachtung und Reederei wurde die Schiffsinstandhaltung in nunmehr beiden Reedereien nach den gleichen Prinzipien organisiert. Die zuständigen Inspektoren konnten ständig und ohne größere Formalitäten ins Ausland reisen und die Reparaturen der ihnen zugeordneten Schiffe selbst überwachen. Den späteren Begriff „Reisekader“ gab es im Zusammenhang mit Schiffsreparaturen noch nicht. Einhergehend mit der Ende der 1970er Jahre einsetzenden Umstrukturierung der DDR-Wirtschaft durch die Bildung der Kombinate und der fortschreitenden Verknappung von Valuta-Zahlungsmitteln, wurden die erforderlichen Maßnahmen zur Instandhaltung der DSR-Flotte erheblich komplizierter. Die damit für Schiffsreparaturen qualitativ neuen und verschärften Probleme entstanden durch deren Einordnung in die Bilanzhoheit des Kombinales Schiffbau. Das bedeutete, dass für die Absicherung der Anforderungen derjenige Zweig der Wirtschaft verantwortlich war, in dessen Profil und Ausrichtung die Deckung dieser Anforderung passte. Bezogen auf den Schiffsneubau und die Schiffsinstandhaltung hieß dies, dass das Ministerium für Schwermaschinenbau als übergeordnetes Organ der Werften für die Deckung der Anforderungen aus der Instandhaltung der Handelsflotte verantwortlich zeichnete, ebenso wie das Ministerium für Verkehrswesen unter anderem auch für die Transporte der Erzeugnisse des Schwermaschinenbaus. Dazwischen und darüber fungierte die Staatliche Plankommission mit der Aufgabe, Differenzen oder Disproportionen auszugleichen und volkswirtschaftlich notwendige, aber unproduktive Bereiche mit notwendigen finanziellen Mitteln sowie Kapazitäten zu versorgen. Die Wahrnehmung des staatlichen Außenhandelsmonopols bestand, bezogen auf Schiffsinstandhaltung, darin, dass zusätzlich für Schiffsneubauten im und für das Ausland nun auch Schiffsreparaturen außerhalb der DDR über den Außenhandelsbetrieb des Kombinales Schiffbau, dem VEAHB Schiffskommerz (SC), eingeleitet und durchgeführt werden mussten. Ende der 1970er Jahre wurde diesem noch die Baltica GmbH, ein Betrieb des Bereiches Kommerzielle Koordinierung, sprich des Schalck-Imperiums, vorgeschaltet. Mit Gründung des KSH wurde der Strukturbereich Wissenschaft und Technik unter Leitung eines stellvertretenden Generaldirektors gebildet, dem nach Zwischenschritten ein Direktorat Flotteninstandhaltung und Technische Dienste unterstellt war. Diesem Direktorat unterstand neben den anderen Struktureinheiten, wie die Technischen Werkstätten, Transport und Konsumgüterproduktion, auch die Hauptabteilung Flotteninstandhaltung mit Kombinatfunktion. Das bedeutete hinsichtlich der Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten und der finanziellen Mittel, dass neben der Sicherung der technischen Einsatzbereitschaft der Handelsflotte auch die Absicherung der Instandhaltung der schwimmenden Geräte des VEB Bagger-Bugsier- und Bergungsdienstes sowie des VEB Seehafens Rostock wahrgenommen werden musste.

Unter Hinweis auf Planungsanforderungen setzte das Kombinat Schiffbau als Bilanzorgan durch, dass für die Klassereparaturen bereits zwei Jahre vor der beabsichtigten Werftandienung nicht nur die Anlieferungsstermine in den Werften benannt werden mussten, sondern zugleich auch eine Grobreparaturliste für die wichtigsten Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen einzureichen war. Enthielten diese Groblisten Positionen, welche Austauschteile erforderten, zeichnete die DSR als Antragsteller dafür verantwortlich, dass diese rechtzeitig zur Verfügung standen. Somit mussten die Instandhaltungsbereiche mit der Erstellung der Groblisten bereits Bestellungen für die Teile bei der Zulieferindustrie auslösen, deren Notwendigkeit des Austausches erst in zwei Jahren auf der Basis einer Untersuchung nach Demontage sicher beurteilt werden konnte. Die Grob-

reparaturlisten wurden dann gemeinsam mit Verantwortlichen des Kombines Schiffbau preislich gewichtet. In den entsprechenden Abstimmungsrunden fühlten sich die Beauftragten der DSR nicht selten in der Rolle von Angeklagten, welche die vorgesehenen Maßnahmen hinsichtlich der Notwendigkeit regelrecht verteidigen mussten. Nach der Wichtung, begleitet von Untersuchungen hinsichtlich eventueller Möglichkeiten der Verschiebung der Maßnahmen in einen anderen Planungszeitraum, ordnete das Direktorat Produktion des Kombines Schiffbau den Werften der DDR die bereitzustellende Kapazität zu, ausgedrückt in Mark der DDR-Warenproduktion. Gewöhnlich setzte dann ein Proteststurm der Werften wegen zu hoher Auflagen ein, der nach mehrmonatigem Hin und Her oft dazu führte, dass die Auflagen zugunsten des Schiffsneubaus reduziert oder Schiffe mit komplizierteren Reparaturen „abgewimmelt“ wurden. Meist wurde bei Ablehnung dieser und der im Ausland gebauten Schiffe darauf verwiesen, dass für die Reparatur kein Kooperationsbetrieb in der DDR zur Verfügung stehe. Mit Beginn der 1980er Jahre unternahm man erst gar nicht den Versuch, Schiffe mit solchen Anlagen noch in den DDR-Werften einzuordnen. Dabei befand sich die zuständige Koordinierungsabteilung des Kombines Schiffbau in ständigem Streit über die Bereitstellung von Kapazitäten mit den für den Schiffsneubau zuständigen Bereichen. Die Instandhalter blieben dabei auch nach Einschaltung der Kombinatdirektoren fast immer nur zweiter Sieger. Mit der Keule „Warenproduktion im Schiffsneubau“ erschlug man fast jedes Argument. Die in den DDR-Werften nicht unterzubringenden Schiffsinstandhaltungen – in den letzten Jahren vor der Wende waren es etwa 60 Prozent des Anforderungsvolumens – wurden finanziell bewertet und dem Ministerium für Schwermaschinenbau bzw. der Staatlichen Plankommission mit der Aufforderung überstellt, notwendige Mittel im sozialistischen Ausland, in Jugoslawien und im kapitalistischen Ausland bereitzustellen, die dann über entsprechende Umrechnungsfaktoren dem Staatshaushalt vom VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft wieder zuzuführen waren.

Mit entsprechendem Druck vom Ministerium für Verkehrswesen entschied darüber die Staatliche Plankommission gewöhnlich vier bis fünf Monate vor dem Bereitstellungsjahr. Bei dem permanenten Mangel an NSW-Devisen, jugoslawischen Verrechnungsdollars und später auch SW-Devisen wurde in kaum einem Fall der Anforderung entsprochen. Die Konsequenz war dann die Aufforderung zur Reduzierung der Instandhaltungsumfänge an die Betreiber der Schiffe. Der Bereitstellung von Mitteln folgten gewöhnlich gemeinsame Reisen von Verantwortlichen des Volkseigenen Außenhandelsbetriebes Schiffskommerz und der beiden Kombinate Schiffbau und Seeverkehr und Hafenwirtschaft zu den Werften in der Volksrepublik Polen, in Vietnam sowie der Sowjetunion mit der Aufgabe, diese zur Bereitstellung eines möglichst großen Volumens an Instandhaltungskapazität zu bewegen. In den Werften Jugoslawiens und Chinas lief man dabei offene Türen ein, hier bestand jedoch das Problem der geringen Bereitstellung von Verrechnungs-Dollars aus der Staatskasse der DDR.

Die Vertreter der Werften Polens, Jugoslawiens und mit Abstrichen der Sowjetunion übergaben anlässlich dieser Kontakte Wunschlisten zum Bezug von DDR-Erzeugnissen, die hier jedoch meist auch Engpässe waren. Diese Wunschlisten wurden den zentralen Behörden in Berlin zugeleitet oder auf dem kleinen Dienstweg mit den entsprechenden DDR-Betrieben vorbereitend geregelt. Im Ergebnis konnte diesen Wünschen natürlich nicht voll entsprochen werden. Gewöhnlich kam man den angesetzten Planungsvorstellungen durch diese „Weichmacher“ jedoch näher.

Dauer und Flexibilität der Reparaturen als Kriterium angesetzt, ergab sich aus Sicht der DSR folgende Reihenfolge: NSW, SFRJ, China, Polen, DDR-Werften, Sowjetunion. Dabei glichen sich die Reparaturzeiten in den DDR-Werften immer mehr denen der Sowjetunion an. Die

Verantwortlichen der DSR empfanden es daher schon als Genugtuung, wenn möglichst viele Schiffe nach dieser Bilanzabstimmung den Werften in Polen, Jugoslawien oder China zugeordnet wurden. Ausschlaggebend dafür war, dass den DDR-Werften bzw. den Werften der Sowjetunion überstellte Schiffe mindestens drei Monate, häufig aber auch bis zu sechs Monate, aus den Einsatzplänen gestrichen werden mussten. Man kann sich leicht vorstellen, dass bei den langen Vorlaufzeiten und im Zusammenhang mit der Erstellung der Groblisten viele Fehleinschätzungen nicht zu vermeiden waren. Hinzu kam, dass die verantwortlichen Inspektoren mitunter vorsorglich eine Instandhaltungsmaßnahme mehr in die Groblisten aufnahmen und die zugehörige Materialbestellung auslösten als eine zu wenig. War doch das Fehlen einer Reparaturposition in der Grobliste eine nicht erfolgte Absicherung der dafür möglicherweise notwendigen Ersatzteile und somit Anlass für die Inlandwerften, deren Durchführung abzulehnen oder aber mit der Forderung nach Reparaturzeitverlängerung auf den Plan zu treten. Andererseits hatte das spätere Streichen einer Reparaturposition aus der Grobliste zur Folge, dass die DSR die dafür vorgesehenen und häufig schon gelieferten Ersatzteile auf Lager nehmen musste. Das führte dann zu so genannten „Überplanbeständen“, für die Sanktionen erhoben wurden und natürlich Kosten für die häufig jahrelange Einlagerung anfielen. In diesem später vom VEB Schiffsversorgung verwaltetem Lager hatten sich bis zur Wende Austauschteile in einem Wertumfang von etwa 25 Millionen DM angesammelt.

Der geschilderten längerfristigen Planung schloss sich etwa sechs bis acht Monate vor Anlieferung in einer Inlandwerft oder einer Werft des Ostblocks die Feinreparaturplanung an. Dazu wurde die so genannte Feinreparaturliste erstellt und bildete die Abstimmungsgrundlage mit den zugeordneten Werften. Die Feinreparaturlisten wurden im Zusammenwirken mit der jeweiligen Schiffsleitung und dem zuständigen Inspektor erarbeitet und in vielfacher Ausfertigung den Inlandwerften oder für das Ausland an den Schiffskommerz zur Einholung von Angeboten (Tenderung) und Vorbereitung der Verträge eingereicht. Bei den Inlandwerften sah das dann so aus, dass diese nach etwa zwei- bis dreimonatiger Prüfung mitteilten, welche Reparaturpositionen angenommen und welche aus den unterschiedlichsten Gründen abgelehnt werden würden und wann das betreffende Schiff anzudienen sei. Dann starteten gewöhnlich zeitaufwändige Abstimmungsprozeduren mit der Absicht der DSR-Vertreter, abgelehnte Positionen doch noch zur Ausführung unterzubringen und einen mit dem Einsatz des Schiffes korrespondierenden Andienungstermin durchzusetzen.

Besondere Schwerpunkte bildeten dabei die Konservierungsarbeiten, für die bei Aufrechterhaltung der Ablehnung andere Lösungen, sprich Ausführung im NSW und zu Lasten der Valutaeinnahmen der DSR, gefunden werden mussten. Die Andienungstermine wurden durch die Fertigstellung von Neubauschiffen bestimmt, weil diese durch Ablieferungsdockungen die Docks blockierten. Die DSR-Schiffe mussten dann trotz vorher abgestimmter Termine ganz einfach warten oder Zwischenreisen absolvieren, wenn es die Klassesituation zuließ. Zusätzliche erhebliche Probleme entstanden auch noch dadurch, dass entgegen der international praktizierten Verfahrensweise die Schiffe nicht nur in den zu reparierenden Abschnitten, sondern komplett „gasfree for hotwork“ anzuliefern waren, das heißt, alle Treibstofftanks mussten entleert, gesäubert und bis zur Gasfreiheit belüftet sein. Dafür stand für alle DDR-Häfen, eingeschlossen die Flotte der Volksmarine und des Fischkombinates, nur das Tankreinigungsschiff MOLCH zur Verfügung.

Nicht selten wurden entladene, für die Werftandienung vorgesehene Schiffe auf Wartepplätze verholt, wo sie Tage, manchmal auch Wochen verweilten, um entgast zu werden. Die Prozedur selbst dauerte dann bei größeren Umfängen auch noch 10 bis 15 Tage. Während der Liegezeiten der Schiffe in den DDR-Häfen kamen die Technologen zur sogenannten Bordabsprache, um anhand der Feinreparaturliste den realen Arbeitsumfang zu bestimm-

men, der dann Grundlage des Vertragsangebotes wurde. Der Vertrag kam wegen permanenter Auseinandersetzungen über Zeitdauer und Volumen der Reparatur meist erst Tage und Wochen nach Anlieferung zustande. Die Feinreparaturlisten der Schiffe, welche ausländischen Werften zugeordnet waren, hatten sechs Monate vor beabsichtigter Werftandienung beim Schiffskommerz vorzuliegen. In der dort zuständigen Abteilung waren etwa vier bis fünf Mitarbeiter tätig, die die Listen prüften und dabei den technischen Abteilungen der DSR und den anderen Kombinatbetrieben Begründungen abnötigten, warum diese oder jene Maßnahmen vorgesehen sind. Inzwischen waren auch die SW-Devisen knapp geworden.

War diese Prozedur durchlaufen, handelten die Vertreter des VEAHB SC mit den zuständigen Außenhandelsorganen und den Werften des SW Reparaturpreis und Reparaturdauer aus. Die DSR-Vertreter bzw. Vertreter der Kombinatbetriebe wurden dabei auch nicht immer als technische Berater hinzugezogen. Es liegt auf der Hand, dass zwischen den Vertretern des VEAHB SC und der DSR/KSH Spannungen bestanden, die sich natürlich nicht positiv auf den gesamten Prozess auswirkten.

Es kann jedoch das Fazit gezogen werden, dass mit Ausnahme von Instandhaltungsmaßnahmen in der Sowjetunion die Abwicklung der Vorbereitungsprozesse im SW-Gebiet unkomplizierter verlief als für DDR-Werften. Im NSW gestalteten sich die Vorbereitung und die Reparaturen selbst relativ einfach. Zwar wurde Umfang und Notwendigkeit der vorgesehenen Instandhaltungsmaßnahmen noch intensiver durch den VEAHB SC unter die Lupe genommen, bevor Angebote eingeholt wurden, insgesamt ging jedoch alles durch die höhere Flexibilität der NSW-Werften schneller. Nach Auswertung der Angebote lud man die Vertreter dieser Werften nach Rostock ein, um Preis und Zeitdauer der Arbeiten auszuhandeln – allerdings unter Beachtung der Zahlungsbilanz zwischen dem jeweiligen Land und der DDR. Der VEAHB SC bereitete in Abstimmung mit der DSR den Vertrag vor. Spätestens dann trat die Baltica GmbH auf den Plan und verlangte von den ausländischen Partnern die Zahlung einer Provision in Höhe von etwa drei Prozent des Auftragsvolumens. Wollten die jeweiligen Werften den Auftrag haben, blieb ihnen bei einem ersten Kontakt nichts anderes übrig, als zu zahlen. Das passierte diesen jedoch nur einmal. Bei den nächsten Angeboten und Preisverhandlungen kalkultierten sie die Provision von Beginn an mit ein und wurden damit indirekt mit einem Teil der für Instandhaltungsmaßnahmen vorgesehenen Mittel bezahlt. Um die Widersinnigkeit noch zu vervollständigen, waren die NSW-Mittel für Reparaturen von Spezialschiffen, wie Tankern, Gastankern und Ankaufschiffen, oder im Fall von Havarien nicht etwa aus dem Topf des eigentlich bilanzverantwortlichen Schwermaschinenbaus bzw. des Kombinat Schiffbau, sondern vom Ministerium für Verkehrswesen bereitzustellen.

Paradoxerweise entschied dann jedoch maßgeblich der VEAHB SC darüber, mit wem die Verträge geschlossen wurden. Trotzdem war das gesamte vorbereitende Verfahren im Fall von NSW-Reparaturen innerhalb von zwei bis drei Monaten abgeschlossen. Das jährliche Reparaturvolumen für die KSH-Flotte, das heißt einschließlich BBB und Seehafen, bewegte sich in den letzten Jahren vor der Wende in einer Größenordnung um 450 Millionen Mark der DDR. Darin waren über Umrechnungen etwa 160 Millionen Mark für Reparaturen im SW, etwa sechs bis sieben Millionen Mark in Jugoslawien und zwei bis drei Millionen Valutamark im NSW enthalten.

Die Instandhaltungsmaßnahmen in den Werften selbst wurden dann unter Aufsicht eines Reparaturinspektors oder in seinem Auftrag durch den Leitenden Technischen Offizier abgewickelt. Der kommerzielle Teil bei Reparaturen im Ausland oblag wiederum einem Vertreter des VEAHB SC, dem gegenüber sich der Inspektor speziell bei Zusatzaufträgen, die auch bei bester Vorbereitung nicht zu vermeiden waren, vor der Auslösung erst durch-

zusetzten hatte. Solche Auseinandersetzungen beschäftigten dann nicht selten höchste Leitungsebenen einschließlich der zugeordneten Wirtschaftsabteilungen der SED mit dem Ergebnis, Instandhaltungsabteilungen und Schiffsleitungen permanent aufzufordern, die Reparaturplanung zu verbessern. Der Autor kann sich nicht erinnern, dass mit diesen Appellen jemals einherging, Flexibilität und Instandhaltungskapazität der Inlandwerften zu erhöhen. Vor dem Hintergrund der sich ständig verschärfenden Valutasituation und Exportmisere, bei der Neubauschiffe bis zuletzt zu den immer weniger werdenden, auch im NSW gefragten Ausfuhrerzeugnissen gehörten, ist das sicher erklärbar. Für viele, nur mit den offiziellen Informationen über die Wirtschaftskraft der DDR Versorgten, zu denen nicht zuletzt auch die Angehörigen der Flotte gehörten, war das Gefeilsche um Reparaturpositionen nicht nachvollziehbar.

Während die Reparaturzeiten im Ausland mit Ausnahme derer in der Sowjetunion den vertraglich vereinbarten Zeitrahmen meist nur unwesentlich überschritten, wurden sie in DDR-Werften sehr selten eingehalten. Neben der schon erwähnten Schwerfälligkeit bei der Vorbereitung kam in den DDR-Werften hinzu, dass die Prioritäten in immer stärkerem Maße zugunsten des Schiffneubaus verschoben wurden. Das äußerte sich dann so, dass bei Gefährdung der Fertigstellungstermine die Arbeitskräfte aus den Reparaturbereichen abgezogen wurden, ohne später jedoch erhöhte Anstrengungen zu unternehmen, Reparaturschiffe zum Vertragstermin fertig zu stellen. Besonders negativ wirkte sich aus, dass in allen Inlandwerften die Konservierungsbereiche als Schlüsselbereiche der Schiffsinstandhaltung, mild ausgesprochen, ausrüstungstechnisch und personell immer mehr vernachlässigt wurden. Es ergab sich zunehmend, dass man mit Entrostungsarbeiten verbundene Konservierungen der Laderäume im Inland grundsätzlich ablehnte. Dockliegezeiten für Standardarbeiten, wie Konservierungen des Unter- und Überwasserschiffes, Überholungen der Außenbordarmaturen und das Ziehen von Propellerwellen, zogen sich bis zu vier Wochen und länger hin oder die Schiffe wurden mehrmals ein- und ausgedockt. Anfangs versuchte man auch dem Ausfall der Konservierungsarbeiten durch den Einsatz von Strafgefangenen entgegenzutreten. Im Laufe der Zeit wurden diese dann weit häufiger im Schiffsneubau eingesetzt.

Um den immer stärker werdenden Trend zu längeren Reparaturzeiten, nicht zuletzt bedingt durch den steten Anstieg des Durchschnittsalters der Flotten, entgegenzuwirken, organisierte die DSR/KSH dann auf eigene Faust den Einsatz polnischer Arbeitskräfte für Konservierungsarbeiten in DDR-Werften. Höhepunkt dieser „Aushungerung der Reparaturbereiche“ zugunsten des Schiffneubaus war die Überführung eines der beiden Docks der *Warnowwerft Warnemünde* zur *Volkswerft Stralsund* zwecks Absicherung der Produktion von Fischereifahrzeugen für den Export. Allerdings wurde fast zwei Jahre danach, kurz vor der Wende, ein neues, größeres Dock aus dem NSW zur Verfügung gestellt. Die vorgeschriebenen Umrechnungspraktiken zur Amortisation der NSW-Ausgaben führten dazu, dass Dockgebühren in einer Größenordnung bis zu 6000 Mark pro Tag in Rechnung gestellt wurden, ohne einen Handschlag am Schiff zu tun. Die Werft konnte damit allein durch das Dockliegen zur Erfüllung ihrer Planaufgaben beitragen, ohne Arbeitsleistungen zu erbringen.

Jeder Seemann fragte berechtigt, ob es nicht nur die Ökonomen des Kombines, sondern auch zentrale Stellen in Berlin verstanden haben, eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung dahingehend anzustellen, den finanziellen Ausfällen infolge der extrem langen Werftliegezeiten den Ausgaben für die Durchführung von Reparaturen im NSW gegenüberzustellen. Diese Berechnungen gab es ganz sicher, nur deren Ergebnisse konnten nicht umgesetzt werden, da, wie wir jetzt wissen, jede Mark Valutaeinnahme schon lange vor ihrer Verfügbarkeit verplant war und die Verschuldung der DDR stetig zunahm. Hinzu kam

in den 1980er Jahren die weltweite Schifffahrtskrise, die sich in einem enormen Ratenverfall ausdrückte. Es ist leicht vorstellbar, dass die geschilderten Umstände mit einem enormen Personalaufwand und Bürokratismus einhergingen und sicher nicht zur Motivation aller Beteiligten beitrugen.

Der Autor verbindet mit diesem sicher nicht vollständigen Beitrag zu einem sehr komplexen Thema die Hoffnung, einen Einblick gegeben zu haben, warum Reparaturvorgänge bei uns so und nicht wie bei Flotten in anderen Ländern abliefen. Wie sich die geschilderten Rahmenbedingungen in der Organisation der täglichen Arbeit aller DSR-Schiffstechniker niederschlugen, sollte einem weiteren Beitrag vorbehalten sein.

(Der Verfasser war zehn Jahre lang Hauptabteilungsleiter Flotteninstandhaltung der DSR)



MS RIESA in der Eriksbergwerft Göteborg, am Abend vor dem Ausdocken

Meine letzte Reise auf der ALDEBARAN

Die ALDEBARAN war ein 840-Kümo der DSR und mein Brotschiff. Auf ihr bin ich im Januar 1975 als Decksmann aufgestiegen, wurde nach drei Monaten zum E-Mix umgemustert und gehörte fortan zur Stammbesatzung. Ende 1976 wurden wir von unserer Inspektion informiert, dass das Schiff verkauft wird und der Chief und der E-Mix die ersten drei Monate zur Einweisung der neuen Besatzung mitfahren müssen. Der Stamm-Chief durfte nicht mitreisen. Dafür wurde Herr Z. in einer Blitzaktion von der PUTBUS geholt.

Die Gründe für diesen kurzfristigen Austausch sind mir nicht bekannt. Die „Verkaufsreise“ hatte für die Beteiligten finanzielle Vorteile. 15 Dollar pro Tag zuzüglich der normalen DSR-Heuer waren für damalige Verhältnisse sehr viel Geld. Wir erhielten einen speziellen Vertrag für eine dreimonatige Reise, eine kurze Einweisung durch einen E-Mix, der vor kurzem die DORNBUSCH an den gleichen Eigner übergeben hatte, und einen Taschenkalender für das Jahr 1977 mit den Adressen aller Reedereivertreter. Das war alles.

Das Schiff ging im Dezember 1976 nach Svendborg/Dänemark in die Werft. Für uns als Besatzung bedeutete das, Weihnachten und Silvester in Dänemark und für die Verbindung nach Hause ein von der Werft bereitgestelltes, kostenloses Telefon. Die Werft bot an, jeweils die halbe Besatzung für Weihnachten oder Silvester nach Gedser zu bringen. Von dort wäre es mit der Fähre ein Katzensprung nach Hause. Wir hätten auch in die DDR einreisen können, aber ein Ausreisevisum für die Rückreise nach Dänemark zu bekommen, war unmöglich. So blieb uns nur das kostenlose Telefon.

Mitte Januar 1977 waren wir mit unserer ALDEBARAN zurück im Stadthafen Rostock und lagen ganz hinten an der Querpier. Das Schiff wurde abgerüstet und für die Übergabe vorbereitet.

Am 24. Januar 1977 erfolgte die Übergabe an den neuen Eigner, der Eurabia Shipping Agency Ltd., Beirut (LBN). Das Schiff hieß nun EURABIA BAY mit Heimathafen Beirut und am Heck wehte die „Zedernflagge“. Entsprechend der Eintragung in meinem Seefahrtsbuch wurde ich am 25. Januar 1977 auf diesem Schiff angemustert.

Die neue Besatzung bestand größtenteils aus Ägyptern, aber es waren auch Sudanesen und Libanesen dabei. In den folgenden Tagen wiesen wir die neue Besatzung ein und übergaben die einzelnen Ressorts. Nach und nach verließen nun meine Kameraden, mit denen ich zwei Jahre gefahren war, das Schiff und fuhren nach Hause. Ich hatte noch die Ehre, einige mit meinem Auto zum Bahnhof zu bringen. Je weniger wir wurden, umso mühtiger wurde es mir. Worauf hatte ich mich hier eingelassen?

Alleine mit einem Chief den ich auch nicht kannte, einer gemischten arabischen Besatzung, die kein Wort Deutsch sprach, und dann für drei Monate durch die Biskaya ins Mittelmeer. Wer weiß, wann und wie ich wieder nach Hause komme? Das einzige, was mir blieb, war das vertraute Schiff. Am 1. Februar 1977 verließ die EURABIA BAY ex ALDEBARAN Rostock und versiegelte zum Laden nach Wismar. Wir übernahmen Stückgüter für Alexandria. Bei der Ausklarierung gaben mir die zuständigen Kollegen mit Seitenblick auf unsere gemischte Crew den Hinweis, dies wäre die letzte Gelegenheit abzusteigen. Ich bin nicht abgestiegen. Ein Wort zur neuen Besatzung. Es waren größtenteils erfahrene Seeleute, die von Großschiffen oder wie unser Kapitän, Herr Ibrahim Massoud, von der ägyptischen Kriegsmarine kamen. Alle, auch der kleinste Motormann, nannten sich „Spezialist“ und verfügten über alle möglichen Qualifikationszertifikate von Werften oder Großschiffen. Auf diese Nachweise legten sie allergrößten Wert. Der allgemeine Dienstbetrieb war im wesentlichen nicht anders als auf einem DSR-Kümo. Auf See wurde aber keine Sechsstundenwache, sondern die

Vierstundenwache gegangen. Der ägyptische E-Mix wurde alleine zur 0-4 Wache verdonnert. Aus Solidarität bin ich die ersten Wochen gemeinsam mit ihm Wache gegangen. Dieser Wachbetrieb machte eine größere Besatzungsstärke erforderlich. Daraus ergab sich, dass es ziemlich eng auf dem Schiff war. Zumal wir zwei mitreisenden DSR-Seeleute jeder eine eigene Kammer beanspruchten.

Insgesamt sind wir mit der ägyptischen Besatzung sehr gut ausgekommen. Ihre Mitglieder waren stets rücksichtsvoll und gaben sich die größte Mühe, uns die Grundkenntnisse der englischen Sprache beizubringen. Alle sprachen sie wenigstens eine Fremdsprache.

Trotzdem blieben Probleme nicht aus. Schon Im Nord-Ostsee-Kanal stellte sich vor dem Bunkern heraus, dass unserem ägyptischen Chief schon mal was „übergelaufen“ war und er offensichtlich auf der Sünderkartei stand. Die Umweltschutzverordnungen waren im Kanal schon damals sehr streng. So musste der deutsche Chief bunkern.

Mein persönliches Problem war das Essen. Im Vertrag stand „Gutes europäisches Essen“. Die Künste unseres ägyptischen Kochs waren nicht so nach meinem Geschmack. Schweinefleisch gab es definitiv nicht. Mit den dicken „Horse Beans“ konnte ich mich nicht anfreunden. Die Steaks, wenn es mal welche gab, waren hauchdünn und wurden direkt auf der Herdplatte gebraten.

Einen Hinweis meines Chefs habe ich bis heute nicht vergessen: „E-Mix, leg dich nach dem Essen gleich hin, damit keine Kalorie verloren geht.“

Zu meinem Glück hatten wir einen eigenen Kühlschrank. Den hatte der deutsche Koch noch kräftig aufmunitioniert, sodass wir die ersten Wochen immer noch eine Zusatzration hatten. Einmal bin ich mit dem ägyptischen Chiefmate zusammengeraselt. Er wollte mich partout auf den achteren Mast scheuchen. Denn er hatte versäumt, vor Inbetriebsetzung des Radargerätes die Langdrahtantenne zum vorderen Mast zu spannen. So hatte sich der Draht um die Radarantenne gewickelt. Da ich ihn vorher mehrmals auf diesen Umstand hingewiesen hatte, machte ich ihm mit meinem holprigen Englisch klar, dass dies nun nicht mehr mein Problem ist. Am nächsten Tag kam er mit einer Flasche „Jonny Walker“ zu mir und wir verstanden uns danach prächtig.

Ohne Probleme haben wir den Nord-Ostsee-Kanal und die Nordsee passiert. Als nächste Hürden stellten sich für unser kleines Kümo und seine neue Besatzung der Englische Kanal und die Biskaya heraus. Die raue See machte den Mittelmeerfahrern doch sehr zu schaffen. Manchmal hantierten zwei Matrosen gleichzeitig am Ruder, um das Schiff auf Kurs zu halten. Wir kamen zweimal nur bis auf die Höhe von Cherbourg und mussten Le Havre als Nothafen anlaufen. Erst beim dritten Anlauf hatten wir günstiges Wetter und erreichten am 28. Februar 1977 Gibraltar. In Ceuta wurde das erste Mal wieder gebunkert. Hier aber von unserem ägyptischen Chief und mit Dieselfontäne.

Ab sofort begann die Seefahrt wieder richtig Spaß zu machen. Das hatte zwei Ursachen. Erstens brauchte ich keine 0-4 Wache mehr zu gehen, denn mein ägyptischer E-Mix war jetzt mit den Anlagen vertraut. Zweitens waren es für mich als Nord- und Ostseefahrer die für diese Jahreszeit sehr angenehmen Außentemperaturen.

Sechs Wochen nach dem Auslaufen in Wismar gingen wir auf der Reede von Alexandria vor Anker. Die Zahl der auf Außenreede liegenden Schiffe schockte mich. Vierzig bis fünfzig Schiffe aus aller Herren Länder – so etwas hatte ich noch nie gesehen. Es sah aus, als müssten wir den Rest unserer Vertragszeit auf der Außenreede von Alexandria zubringen. Aber jetzt zeigte unsere ägyptische Besatzung ihre wahren Qualitäten. Zuerst kam ein Lotsenboot längsseits. Aber nicht, um einen Lotsen zu bringen, sondern um stangenweise Zigaretten zu übernehmen. Mit dem Ergebnis, dass wir nach zwei Tagen auf die Innenreede verholten und nach weiteren zwei Tagen an der Pier zum Löschen festmachten.

Hier gesellte sich zu dem Vorteil, endlich wieder festen Boden unter den Füßen zu haben,

der Nachteil, dass fast die gesamte ägyptische Besatzung in alle Himmelsrichtungen verschwand. Es blieb nur eine Notbesatzung, die morgens kam und abends ging. Bei Verholmanövern fuhr mein Chief die Maschine alleine und ich leistete Festmacherdienste.

Das größte Problem aber war unser leibliches Wohl. Die Kombüse wurde geschlossen und wir bekamen 2,80 Dollar Verpflegungsgeld. Wie sollten sich zwei einsame DSR-Seeleute mit ihren mageren Englischkenntnissen im Hafen von Alexandria alleine verpflegen?

Not macht erfinderisch. Zuerst wurde die Verpflegungslast geknackt. Dies war nicht so schwierig, denn auf einem 840-Kümo lag sie unterhalb der Kombüse und diente gleichzeitig als Notausstieg. Somit gab es einen Notschlüssel. Leider war in der Last nicht mehr viel zu holen, denn das Schiff sollte erst in Alexandria wieder neu ausgerüstet werden. So gab es des öfteren Corned Beef mit Bratkartoffeln.

Wir hielten eifrig Ausschau nach DSR-Schiffen, auf denen wir uns mal durchfuttern konnten. Leider hatte zu diesem Zeitpunkt das gesamte Mittelmeergeschwader der DSR einen großen Bogen um Alexandria gemacht. Erst kurz vor Ende unserer Liegezeit entdeckten wir eine blaurotblaue Schornsteinmarke im Hafen. Es war die WEISSERITZ. Auf ihr haben wir uns dann richtig satt gegessen und ein dickes Verpflegungspaket mitbekommen.

Aber es gab ja nicht nur DSR-Schiffe. Unweit unseres Liegeplatzes lag ein, wie wir damals sagten, „Westgermane“. Entgegen den in der DSR üblichen Festlegungen zwang uns unsere prekäre Verpflegungssituation zur „Kontaktaufnahme“. Ich wurde also auf dieses Schiff delegiert. Wie unter Seefahrern üblich, erfuhr ich einen sehr freundlichen Empfang. Es gab reichlich zu essen und vor allem zu trinken, mit dem Ergebnis, dass ich am anderen Tag nicht mehr wusste, wie ich und mein Essenpaket wieder zurück an Bord gekommen waren. Mein Chief hat mich anschließend maßgenommen. So wäre die Delegierung nicht gemeint gewesen.

Aber auch einige unserer ägyptischen Besatzungsmitglieder haben zu unserem Überleben beigetragen. Sie brachten aus eigener Küche Essen mit und einmal wurden wir sogar zu einem richtigen orientalischen Menü eingeladen. So haben wir die Liegezeit in Alexandria gut überstanden. Am 27. März 1977 verließen wir den Hafen mit 150 Tonnen Gewürzen für Bulgarien und nahmen Kurs auf Beirut.

Leider wurde in Alexandria ein Teil der ägyptischen Besatzung ausgetauscht. Darunter auch der Chief. Intelligenterweise hatte er gleich alle erarbeiteten Unterlagen über die Maschinenanlage mitgenommen. Herr Z. musste mit dem neuen Chief noch mal von vorn beginnen. Er hatte nun aber den Vorteil schon wesentlich besserer Englischkenntnisse.

Ich hatte Glück. Mein E-Mix blieb an Bord und ich hatte viel Freizeit. Aber was soll man auf so einem kleinen Schiff und mit Leuten, die man kaum versteht, groß anfangen? Meine damalige Freundin hatte mir ein Buch für diese Reise mitgegeben „Der Idiot“ von Dostojewski. Ich habe das Buch geschafft. Für meine Freundin war die Reise zu lang. Das ist Seemannslos.

Am 29. März 1977 kamen wir in Beirut an. Beirut ist vielen alten Mittelmeerfahrern als „Perle des Orients“ bekannt. Davon war Anfang 1977 nicht mehr viel übrig. Im Hafen lagen viele versenkte Schiffe, von denen nur die Mastspitzen aus dem Wasser schauten. Nachts konnte man die Leuchtspurgeschosse sehen, wenn sich die verfeindeten Milizen von einem Stadtteil zum anderen quer über den Hafen beschossen. Trotzdem bin ich gemeinsam mit unseren ägyptischen Besatzungsmitgliedern sehr oft an Land gewesen. Sie haben mich durch die ganze Stadt bis in die entlegensten Winkel geschleift, ohne dass mir irgend etwas passiert ist. Mit meinem DDR-Seefahrtbuch hatte ich an jeder Straßensperre freien Durchgang. Ich musste feststellen, dass man sogar mit DDR-Geld im Ausland etwas anzufangen wusste. Gemeinsam mit dem ägyptischen E-Mix habe ich 10 DDR-Mark bei einem libanesischen Straßenhändler in libanesisches Pfund umgetauscht und wir konnten ins Kino gehen. Am 2. April 1977 haben wir Beirut mit den 150 Tonnen Gewürzen und 400 Tonnen Linsen

Richtung Bosphorus verlassen. Nach einem kurzen Zwischenstop in Istanbul gingen wir am 6. April 1977 auf der Reede von Burgas vor Anker. Die bulgarischen Behörden kamen an Bord und prüften unsere Linsen, mit dem Ergebnis, dass sie diese nicht haben wollten. So haben wir die Ladung mit den eigenen Bordkränen auf See umgestaut und sind mit den Gewürzen weiter nach Varna gefahren. Ohne Probleme konnten wir diese in Varna löschen. Für uns deutsche Besatzungsmitglieder war dies die Gelegenheit, mehrmals im dortigen Seemannsclub einzukehren. Die Linsen mussten wir nach Beirut zurückbringen.



Beirut, Platz der Märtyrer

Am 27. April 1977 kamen wir wieder in Beirut an. Damit war für uns der vereinbarte Vertragszeitraum zu Ende. Wir baten unseren ägyptischen Kapitän um Flugtickets für den Rückflug nach Berlin. Der Kapitän war der Meinung, wir sollten mit zurück nach Alexandria fahren und von Kairo aus nach Hause fliegen. Es wäre besser gewesen, auf ihn zu hören. Aber wir wollten nach Hause. So holte uns der Reedereivertreter am 28. April 1977 von Bord ab und brachte uns zum Flughafen. Gegen 14 Uhr sollte die Maschine starten. Es handelte sich um eine TU 134 der Interflug. Wir wurden eingeecheckt und nahmen unsere Plätze ein. Die Maschine startete aber nicht. Stattdessen umstellten Soldaten das Flugzeug. Wir mussten alle wieder aussteigen und wurden nochmals kontrolliert. Die Maschine startete wieder nicht. Wir saßen wie auf Kohlen.

Am frühen Abend mussten wir das Flugzeug dann endgültig verlassen und wurden vom Parteisekretär der DDR-Botschaft empfangen und aufgeklärt. Die Maschine hatte Palästinenser aus Westberlin über Berlin-Schönefeld nach Beirut gebracht. Diese wollte man damals im Libanon aber nicht aufnehmen und verlangte, dass sie mit der gleichen Maschine wieder zurück fliegen. Was wiederum die Palästinenser nicht wollten.

Wir wurden für die folgende Nacht im Gästehaus der Botschaft einquartiert. Am nächsten Morgen startete die Maschine und wir kamen problemlos in Berlin-Schönefeld an. Damit war diese Reise für uns zu Ende. Herr Z. fuhr mit dem Zug nach Rostock und ich nach Stralsund. Wir haben uns im gleichen Jahr noch einmal getroffen. Er war wieder auf seiner PUTBUS und ich auf der NORDSTERN.

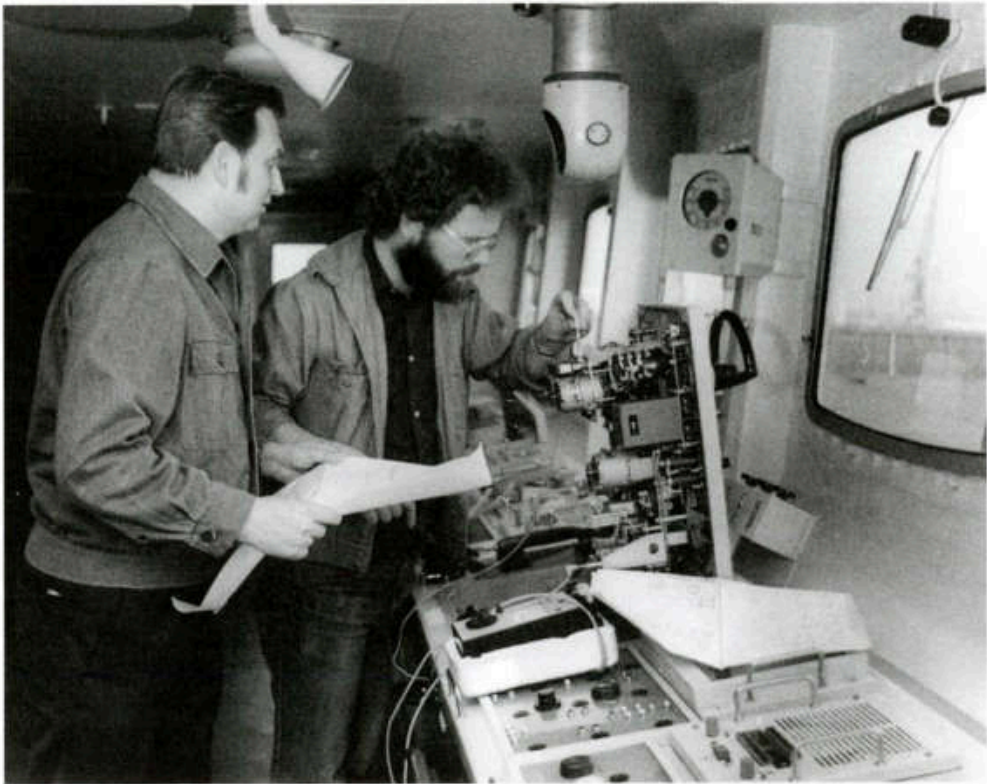
Dies war die letzte Reise auf meinem Brotschiff. Die hart verdienten Dollars sind lange ausgegeben. Geblieben sind nur die schönen Erinnerungen an eine außergewöhnliche Reise.

Vorsicht! Spannung!

Alle DSR-Fahrensleute, egal ob sie in den Dienstbereichen Nautik, Funk, Maschine oder Wirtschaft gemustert waren, kennen diese an elektrischen Betriebsräumen angebrachte Warnung. Denn alle haben an Bord in irgendeiner Weise mit elektrischen Anlagen und Systemen oder zumindest oft störanfälligen elektrischen Wirtschafts- und Haushaltsgeräten zu tun gehabt. Manchen ist dabei sicher nicht bekannt, dass erst vor rund 125 Jahren auf den Passagierschiffen HANNOVER, BREMEN und HOLSATIA die ersten Reflektorbogenlampen aufleuchteten.

Und erst vor rund 40 Jahren ermöglichten spezielle Überwachungs- und Steuerungseinrichtungen, verbunden mit Datenerfassung und Übertragung, den Maschinenbetrieb und dann den gesamten Schiffsbetrieb zu automatisieren. Manch ein älterer Seemann wird sich schmunzelnd erinnern, dass auf den ersten DSR-Schiffen noch dampfbetriebene Winden vorhanden waren. Die Lukenabdeckungen wurden anfangs nur mit Hilfe der Ladebäume beziehungsweise mit „Hand-Mc-Gregor“ bewegt. Eine rasant zunehmende Elektrifizierung des Schiffsbetriebes machte für viele Besatzungsangehörige das Arbeiten und Leben an Bord leichter und erträglicher.

Erinnert werden soll nur an die erstmals auf den Holland-Kümos eingesetzte zentrale Lüftung, Klimatisierung der Brücke, des Maschinenkontrollraumes (MKR) sowie der Gemeinschafts- und Wohnräume. Zum ersten Mal auf dem 1966 in Belgien erbauten Kühlschiff



Fehlersuche am elektrischen Teil der Schiffsführungsanlage

THEODOR STORM für ein „Großschiff“ in der DSR erprobt, begann Mitte der 1960er Jahre auch in der DSR-Flotte der „zuM-Betrieb“. Das heißt, der Betrieb mit zeitweilig unbesetztem Maschinenraum. Diese seefahrtsspezifische Betriebsform wird jedoch mundartlich bis heute meist nur als „Aut-Betrieb“ bezeichnet.

Im Laufe der technischen Entwicklung von modernen Seeschiffen wurden immer mehr elektrische und elektronische Aggregate, Geräte und Systeme an Bord installiert. Das erforderte ein speziell ausgebildetes Fachpersonal innerhalb der technischen Besatzung.

Anfangs genügte bei den technischen Patentträgern, den Seemaschinisten und Schiffingenieuren, eine verstärkte Elektroausbildung. Der steigende Umfang der installierten E-Technik sowie deren erhebliche Störanfälligkeit machten es jedoch bald erforderlich, Elektrospezialisten, angefangen vom Elektriker über den E-Meister bis hin zum Fach- und Hochschulingenieur, an Bord von Seefahrzeugen zu mustern. Die den maschinenbaulichen Teil der Schiffstechnik überwachenden und wartenden technischen Schiffsoffiziere sollten entlastet sowie die ständige Einsatzbereitschaft des Schiffes gesichert werden.

Das Aufgabenfeld

Als relativ selbstständig wirkender Teilbereich der Maschinen-Crew waren die Schiffselektriker, im Bordjargon meist nur „E-Mixer“ genannt, generell für alles an Bord verantwortlich, was irgendwie mit der Erzeugung oder Verwendung der elektrischen Energie zu tun hatte. Das begann bei den Generatoren, Motoren, Schaltschränken, Verteilereinrichtungen, Batterien, Kabelnetzen, der Telefon- und Kreiselkompassanlage und endete beispielsweise bei den ständig defekten Staubsaugern der Stewardessen oder den elektrischen Küchengeräten in der Kombüse und Pantry. Im offenen Seebetrieb, meist im Tagesstörn wirkend, waren sie daher nicht nur in den technischen Betriebsräumen, sondern auch an Deck, auf der Brücke, in den Kammern, Betriebsgängen und in den Wirtschaftsräumen mit Wartungs- oder Reparaturarbeiten beschäftigt.

Bei Revierfahrt war die Hauptschalttafel bzw. der Maschinenkontrollraum (MKR) zu besetzen. Stets mit Spannungsprüfer, Schraubenzieher und gängigen Gabelschlüsseln „bewaffnet“, hatten sie besonders auf den Alttonnage-, aber auch auf den zunehmend überautomatisierten DDR-Neubauschiffen alle Hände voll zu tun. Auch für die „Elektrischen“ galt die eiserne DSR-Devise „Vermeidung von Valutaausgaben durch Eigenleistungen“. Obwohl die DSR eine recht effizient arbeitende Elektrowerkstatt aufgebaut hatte, war es immer ratsam, auf Reise möglichst alle anfallenden Störungen und Defekte durch die technische Besatzung erledigen zu lassen. Denn niemand wusste, welches Schiff im Heimathafen dringlicher zu reparieren war und ob die nicht gerade üppige landseitige Reparaturkapazität wieder dank dringlicher Bitten der „Herren vom 5. Stock“ für andere, „wichtigere“ gesellschaftliche Arbeiten eingesetzt waren. Viele ehemalige DSR-Angehörige kennen den beachtlichen Leistungsumfang, den die betrieblichen Werkstätten an Land für den Aufbau und die Unterhaltung von Kinder- und Ferieneinrichtungen, FDJ-Jugendklubs, des „Hauses der DSF“ und ähnlichen Einrichtungen auf Weisung von oben erbringen mussten. Vergessen werden darf auch nicht, dass, resultierend aus den Wartungszyklen der Herstellerfirmen, die umfangreichen Arbeitspläne an Bord, später gemäß den betrieblichen Forderungen der „planmäßig vorbeugenden Instandhaltung (PVI)“, einen beachtlichen Arbeitswand benötigten. In vielen Betrachtungen über die Annehmlichkeiten des „wachfreien“ Schiffsmaschinen-Betriebes blieb unerwähnt, dass die Zuerkennung dieser Betriebsform immer mit einer Reduzierung der Anzahl der technischen Besatzungsangehörigen verbunden war. Hinzu kam außerdem, dass für das so genannte „Checken“ der Aut-Einrichtungen

1. vor Verlassen des Maschinenraumes (im Seebetrieb meist 17 Uhr) und
2. periodisch laut Zulassungsunterlagen (wöchentlich oder monatlich)

ein nicht unerheblicher Arbeitszeitaufwand für die Maschinenwache und insbesondere für E-Meister oder E-Ingenieure erforderlich war.

Die Stellung an Bord

Durch die nicht nur auf den Maschinenraum begrenzten Arbeiten waren die an Bord gemusterten Schiffselektrotechniker überall anzutreffen. Das hatte zur Folge, dass sie auch mit den Besatzungsangehörigen der anderen Dienstbereiche, natürlich auch mit denen der Kombüse, guten Kontakt pflegten und dadurch vielen Bordklatsch zuerst zu hören bekamen. Als Verantwortliche für die bordeigene Kinoapparatur und damit für die auf See und besonders auf Reede meist zweimalig wöchentlich stattfindenden Kinoabende trugen sie wesentlich dazu bei, den relativ monotonen Bordalltag kulturell aufzulockern.

In vielen Fällen wurden die in der DSR zuletzt in der Dienststellung eines Technischen Offiziers für E-Anlagen gemusterten E-Ingenieure und E-Meister gern als Unterstützung bei der Beseitigung besonderer Defekte im Funkbereich angefordert. Durch ihre speziellen Kenntnisse und besonderen Fähigkeiten waren sie geschätzte Partner der technischen Schiffsoffiziere und eine große Hilfe für den Chief. Hatte man einen guten „E-Mix“ an Bord – und davon gab es recht viele – konnte man beruhigt auf Reise gehen. Nur stellvertretend soll in diesem Beitrag an die beiden bereits auf den ersten Dampfschiffen ROSTOCK und WISMAR gemusterten Elektriker Klaus Dietrich und Friedhelm (Fiete) Proske erinnert werden. Sie qualifizierten sich im Laufe ihrer DSR-Zeit zum E-Ingenieur und waren fast ihr ganzes Berufsleben in der Seeschifffahrt tätig.

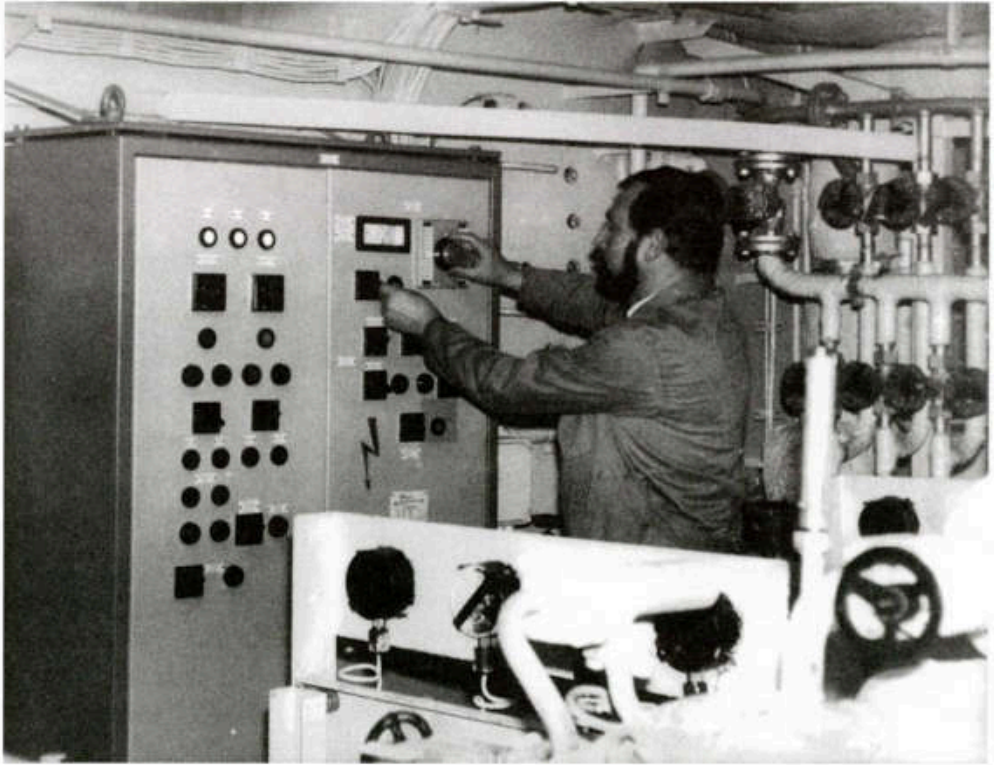
Der berufliche Werdegang

Im Gegensatz zur innerbetrieblichen Lehrausbildung, die zuerst für den Bereich Deck, dann auch für den Schiffsmaschinenbetrieb und die Wirtschaft erfolgte, wurden die in der DSR gemäß Schiffsstellenplan benötigten Schiffselektriker immer in Betrieben an Land an- und damit abgeworben. Bei der DSR wurden bevorzugt Elektriker, E-Meister und natürlich auch Elektro-Ingenieure eingestellt, die bereits auf den Werften beim Bau oder der Reparatur von Seeschiffen einschlägige Berufserfahrungen erworben hatten. Nach einer ausreichenden Seefahrtszeit wurden die Bordelektriker dann oft vom Chief mit leichterem oder kräftigerem Druck vom Besuch eines Meisterlehrganges oder einer Ingenieurschule „überzeugt“.

DSR-Fahrensleuten *der ersten Stunde* ist sicher der leider bereits verstorbene Elektriker, dann Seemaschinist C4/E und spätere E-Ingenieur Fritz Müller in guter Erinnerung geblieben. Nach Seefahrtspraxis auf verschiedenen DSR-Schiffen war er unter anderem maßgeblich beim betrieblichen Aufbau einer allseits als flexibel anerkannten Kooperationsabteilung für die Instandsetzung von defekten Motoren, Schaltern und Positionslampen beteiligt.

Bodo Grewe war dagegen bereits im VEB Warnow-Werft Warnemünde als E-Meister tätig, bevor er zur Bauaufsicht der beiden ersten Kühlschiffe FRITZ REUTER und JOHN BRINKMAN nach Antwerpen gesandt wurde. Auf letzterem Schiff war Bodo Grewe noch im Range eines E-Ingenieurs gemustert. In Fachkreisen ist sein fundiertes Wirken in der DSR-Aufkaufkommission für Gebrauchttonnageschiffe und in der Flotteninstandhaltung bis heute nicht vergessen. Auf dem Gebiet der Koordinierung der betrieblichen Grundsatzarbeit hat der unter gestandenen DSR-Schiffstechnikern bestens

bekannte Elektro-Ingenieur Wilhelm Spanhel hohes fachliches Ansehen erworben. Der leider im Jahre 2002 verstorbene E-Ingenieur Roland Berger war in Rostocker Seefahrtskreisen als versierter TO/E und bis zu seinem beruflichen Ausscheiden als Technischer Inspektor als hervorragender Fachmann bekannt.



Funktionskontrolle der E-Anlage durch E-Ingenieur W. Spanhel

Nicht unerwähnt bleiben darf, dass an der Einführung des automatisierten Schiffsmaschinenbetriebes in der DSR unter anderen die Elektro-Ingenieure Peter Treu und Jürgen Waterstrat mit hohem Sachverstand und beispielhaftem Engagement beteiligt waren. Nur noch wenige *alte Hasen* wissen, dass einer der ersten Elektroingenieure der DSR der 1954 auf der WISMAR gemusterte Herr Kapirske war.

Viele ehemalige DSR-Angehörige haben es selbst erlebt, dass sich befahrene Elektriker aus eigener Einsicht oder durch unnachgiebigen Druck des Chiefs an Bord oder an Land zum Seemaschinisten C2, C3 bzw. C4 qualifizierten. Für die Personalverantwortlichen und für die zuständigen Inspektoren war es wichtig, dem elektrotechnischen Fachpersonal auch für den Lebensabschnitt nach einem Ausscheiden aus dem aktiven Bordbetrieb eine gesicherte berufliche Perspektive, zum Beispiel in einem anderen Betrieb der Seeverkehrswirtschaft, zu bieten. An der damaligen Ingenieurschule für Schiffstechnik in Warnemünde wurden auf Drängen der DSR zwei spezielle Lehrgänge zum Erwerb des Befähigungszeugnisses C4E durchgeführt. Die Absolventen konnten nach Lehrgangsabschluss selbstverständlich im E-Ressort als TO/E weiterarbeiten. Es bestand jedoch eine weitere, durch das Seefahrtsamt sanktionierte Möglichkeit, nach einer bestimmten Fahrtzeit in der Funktion eines Maschinenas-

sistenten zuerst als Technischer, danach als Leitender Technischer Offizier, dann als Chief eingesetzt zu werden. Nicht wenige wählten diesen Weg und entwickelten sich zu anerkannten Seemaschinisten auf kleineren oder mittleren Fahrzeugen.

Interessant ist auch die berufliche Entwicklung von Klaus Lindenblatt und Peter Wedekind. Beide absolvierten zuerst erfolgreich einen C4E-Lehrgang und nach weiterer Seefahrtszeit einen C4/C6-Aufbaulehrgang. Peter Wedekind leistete bis zum verdienten Ruhestand erst bei der DSR und danach in der Reederei F. Laeisz lange Jahre als Technischer Inspektor eine ausgezeichnete fachliche Arbeit.

Durch die rasante DSR-Flottenentwicklung klaffte meist im E-Sektor, ähnlich wie in anderen seemännischen Berufsgruppen, zwischen Personalbestand und Personalbedarf eine erhebliche Lücke. Auf Spezialschiffen sowie auf den moderneren automatisierten Schiffen gelang es oftmals nicht, ausreichend befahrene DSR-Elektriker zum Besuch von Ingenieurschulen zu delegieren. Wollte der Betrieb nicht ständig beim Seefahrtsamt der DDR um Ausnahmen nachsuchen, blieb nur der Weg der Abwerbung von Absolventen von zugelassenen Bildungseinrichtungen. Das war insbesondere für die Betriebe sehr bitter, die junge Leute mühsam für einen Schulbesuch gewinnen konnten und ebenfalls Ingenieurnachwuchs benötigten. Andererseits sahen viele Absolventen ein DSR-Angebot als gute Möglichkeit, sich nicht nur fachlich zu festigen, sondern auch die große weite Welt und die Spezifik der Seefahrt „hautnah“ kennen zu lernen. Viele anerkannte E-Ingenieure haben auf diese Weise zur Seefahrt gefunden.

Im ehemaligen VEB DSR wurden sehr hohe Anforderungen an einen sicheren Schiffsbetrieb gestellt. Hinzu kam der chronische Mangel an Devisen für Reparaturen im Ausland. Inland-Reparaturkapazitäten standen nur begrenzt zur Verfügung. Ein An- und Abwerben fremdländischer Seeleute, wie heute allgemein üblich, war aus verschiedenen Gründen nicht machbar. Für die vorschriftsgerechte Besetzung einer sprunghaft wachsenden Flotte musste eine personal- und kostenintensive Nachwuchsarbeit betrieben werden. Diese Sachzwänge führten dazu, die Schiffe personell stärker zu besetzen als es in der internationalen Seeschifffahrt üblich war. Das traf auch für die an Bord der DSR-Flotte gemusterten Schiffselektrotechniker zu.

Die während und nach der deutschen Wiedervereinigung einsetzende Reduzierung und Umstrukturierung der DSR-Flotte führte auch zu erheblichen, in gewissem Maße jedoch sozial abgefederten Personalfreisetzungen. Das betraf alle Berufsgruppen sowohl in der Flotte als auch an Land. Als beispielhaft sollte die extra für 24 seefahrtserfahrene Elektro-Ingenieure geschaffene Möglichkeit einer Weiterbildung zum Schiffingenieur genannt werden. Wie dem Autor berichtet wurde, haben alle Absolventen nach dem Ende des einjährigen, vom Arbeitsamt und der Reederei F. Laeisz unterstützten Sonderlehrganges am Schifffahrtsinstitut in Warnemünde eine berufliche Anstellung gefunden.

Das gute Ausbildungsniveau sowie die hohe Motivation der DSR-Seeleute waren selbstverständlich auch in den Reedereien der altbundesdeutschen Länder bekannt. Viele Mannschaften, Unteroffiziere, aber im Wesentlichen vor allem Nautische und Technische Schiffsoffiziere fanden nach 1990 relativ schnell einen beruflichen Neuanfang.

Viele DSR-Fachkräfte konnten so in anderen Reedereien beweisen, dass sie durchaus den Problemen der gesamtdeutschen und gegenwärtigen internationalen Seeschifffahrt gewachsen sind. Sie tragen dazu bei, dass die manchmal noch vorhandene negative Darstellung des Könnens und der Leistungsbereitschaft ehemaliger DDR-Bürger schrittweise abgebaut werden kann.

36 Jahre als Schiffs-Elektroingenieur an Bord

Mein Traumjob. Der Ausbildungsweg für das spätere Berufsleben begann für mich 1958 nach dem Abitur zunächst recht normal und durchaus zufriedenstellend. Meine Bewerbung an der Hochschule für Elektrotechnik in Ilmenau war positiv entschieden worden und ich hatte einen Studienplatz erhalten. Nach einem obligatorischen Vorpraktikum in einem Elektromotorenwerk in Erfurt begann das erste Semester in Ilmenau. Bis hierher verlief alles planmäßig.

Dann jedoch trat etwas ein, das meine ganze Ausbildungs- und Berufsplanung über den Haufen warf. Mein Bruder Alfred hatte sich nach Abschluss eines Maschinenbaustudiums an der Ingenieurschule für Maschinenbau und Elektrotechnik in Wismar beim VEB Deutsche Seereederei Rostock (DSR) beworben und fuhr im Bereich Maschine zur See. Von diesem Moment an gab es für mich nur noch ein Ziel: Auch ich wollte diesen Weg einschlagen – jedoch im E-Bereich. Eine Vorstellung im DSR-Einstellungsbüro ergab allerdings, dass ich für mein Vorhaben an der verkehrten Hochschule immatrikuliert war, da ich für die Seefahrt einen Abschluss in der Schiffselektrotechnik benötigen würde. Also wechselte ich an die Schiffbauakademie der Universität in Rostock, Fachbereich Schiffselektrotechnik.

Nach Abschluss des laufenden Semesters ging ich wieder in die Personalabteilung der DSR, um meinen Wunsch auf Einstellung nach dem Studium in Erinnerung zu bringen. Nun wurde mir allerdings bedeutet, dass ich mit einem Hochschulabschluss nicht in die Flotte übernommen werden könnte, da der Technisierungsgrad der Schiffe im E-Bereich zur damaligen Zeit nur eine Besetzung mit einem Fachschul-Ingenieur vorsah. Wenn diese neuerliche negative Auskunft für mich auch sehr deprimierend war, konnte sie mich doch nicht von meinem festen Vorsatz abbringen. So ging ich von der Universität ab, was aus kosten-technischen Gründen allerdings nicht ganz einfach war. Auf der Neptunwerft Rostock erlernte ich den Schiffselektriker-Beruf. Dies galt als Voraussetzung für die Delegierung an eine Ingenieur-Fachschule und das anschließende Studium an der Ingenieurschule für Maschinenbau und Elektrotechnik in Wismar, Fachrichtung Schiffselektrotechnik.

Während des dritten und somit letzten Studienjahres meldete ich mich wieder bei der DSR, um meine bevorstehende Einsatzbereitschaft anzuzeigen. Zu meiner großen Enttäuschung wurde mir diesmal jedoch erklärt, dass die Reederei aufgrund geänderter Personalpolitik im E-Bereich nur Fachschulabsolventen in den Betrieb übernahm, die sie selber zum Studium delegiert hatte. Nun, obwohl ich über viele Jahre und Umwege alle Prämissen erfüllt hatte, stand ich wieder vor der Tür. Alle meine Bemühungen in den vergangenen Jahren schienen umsonst. Zum Glück lief ich in dieser für mich niederschmetternden Lage im rechten Moment einem kompetenten Mann, nämlich Lothar Preussner, damals Hauptabteilungsleiter für Flottenentwicklung in der DSR, über den Weg. Er nahm sich meiner verfahrenen Situation an. Als ich sein Büro verließ, lagen neben einer geleerten Kaffeekanne ein Lebenslauf und ein Bewerbungsschreiben. Zehn Tage später konnte ich stolz mein erstes Seefahrtbuch in Empfang nehmen. Der Einstieg in das Berufsleben war, wenn auch mit vielen Hindernissen, vollzogen.

Am 13. August 1963 begann meine Seefahrtzeit in der Relation „Große Fahrt“ auf einem der legendären Typ-IV-Schiffe, dem MS FREUNDSCHAFT. Zunächst zur beruflichen Einarbeitung als Elektriker, danach dann auf MS BERLIN (1) als E-Ingenieur. Es folgten zwei arbeitsintensive, aber lehrreiche und von großer kameradschaftlicher Zusammengehörigkeit geprägte Jahre auf diesen in Gleichstromtechnik ausgeführten ersten Großschiffen der Reederei. Sie blieben mir stets in guter Erinnerung.

Als die Reederei 1966 auf der *Werft Boel u. Zonen NV* in Temse /Belgien mit MS THEODOR STORM und MS THEODOR FONTANE zwei teilautomatisierte Kühlschiffe bauen ließ, gehörte ich zu der zunächst kleinen Gruppe von Technikern und Nautikern, die von der DSR als Bauaufsicht und Baubelehrung dorthin entsandt wurde. Um uns mit der anspruchsvollen Technik vertraut zu machen, die auf diesen Schiffen zum Einsatz kam, nahmen wir zunächst in kleineren Gruppen an einem Informationslehrgang bei der Firma Siemens in Karlsruhe teil.

Bis zur Garantiefreigabe des MS THEODOR STORM fuhr ich dann im Wechsel auf beiden Kühlschiffen. Da wir an das schwedische Unternehmen „SALEN“ mit Basishafen Marseille verchartert waren, gab es zunächst aufgrund fehlender Reisepapiere große Schwierigkeiten bei der Besatzungsablösung. Die Bananenfahrt bescherte uns allerdings als Besonderheit für die damalige Zeit auch einige Panama-Kanal-Passagen.

Ende 1967 wurde ich von Belgien nach Hause beordert, wo ich mich in der Personalabteilung einfinden sollte. Dort eröffnete man mir, dass ich als E-Ingenieur für das Urlauberschiff GTMS FRITZ HECKERT vorgesehen wäre. Das war nun allerdings das Letzte, was ich mir für meine weitere Zukunft in der Seefahrt vorgestellt hatte. Da der Kaderleiter natürlich am längeren Hebel saß, begann eine dreijährige Fahrzeit auf diesem in Wismar gebauten und 1961 in Dienst gestellten Gasturbinen-Motorschiff.

Fazit dieses Einsatzes: Als die FRITZ HECKERT Ende 1970 außer Dienst gestellt wurde, bedauerten wir alle ohne Ausnahme, dass eine schöne Zeit in einem sehr guten Kollegenkreis beendet war. Noch heute, nach über 30 Jahren, finden wir uns sporadisch zusammen.

Ab 1967 wurde für die DSR auf der *Warnowwerft* in Warnemünde eine Serie von automatisierten Stückgutfrachtern des Typs XD gebaut. Da mich die neue Technik interessierte, ergab es sich fast folgerichtig, dass diese Schiffe in den nächsten Jahren mein Arbeitsplatz wurden. Musterungen auf MS ALTENBURG, MS NAUMBURG, MS BLANKENBURG sowie MS NORDHAUSEN und MS FRANKFURT/ODER, ebenfalls auf der Warnemünder *Warnowwerft* gebaute automatisierte Semicontainerschiffe, folgten. Der Aut-24-Betrieb stellte an alle Techniker weitaus höhere Anforderungen. Ab 1976 sollte es für mich erst einmal etwas ruhiger zugehen, so dachte ich jedenfalls. Meinem Wunsch, für einige Zeit als Hafenspringer eingesetzt zu werden, war stattgegeben worden. Als Springer mit gültigem Seefahrtsbuch und Seetauglichkeit stand ich jedoch für alle möglichen Sondereinsätze zur Verfügung. Mit „Aeroflot“, „Interflug“, „Allitalia“, „KLM“ und anderen Fluglinien ging es weltweit zu den verschiedensten Einsatzorten, um Berufskollegen aus den unterschiedlichsten Gründen abzulösen.

Als Ende 1980 nach einer fast einjährigen Wertzeit das Urlauberschiff MS VÖLKERFREUNDSCHAFT wieder in Fahrt ging und neben weiteren Stellen auch die Stelle des E-Ingenieurs neu besetzt wurde, machte mir die Technische Inspektion den Vorschlag, im Wechsel mit dem E-Ingenieur K.-H. Kreher als Vertretung auf diesem Schiff zu fahren. Ich sagte zu und so hatte mich die alte Gleichstromtechnik wieder, die mir noch aus meiner Typ- IV-Fahrzeit bekannt war. Der Arbeitsumfang auf diesem Schiff war aufgrund des Alters der Anlagen immens groß. Oft glich die E-Werkstatt einem mittleren PGH-Betrieb. Manchmal musste die E-Abteilung sogar durch zusätzliche Hilfskräfte aus der Maschine aufgestockt werden. 1985 wurde das MS VÖLKERFREUNDSCHAFT außer Dienst gestellt und verkauft. Der technische Standard des Schiffes entsprach nicht mehr den international gestiegenen Ansprüchen und Bestimmungen. Jahre später entdeckte ich die alte VÖLKERFREUNDSCHAFT auf der *Werft Fincantieri* in Genua, wo sie während vieler Jahre zunächst komplett abgetakelt und entkernt wurde, um neu aufgebaut, als ITALIA PRIMA wieder in Dienst gestellt zu werden.

Die nächsten Jahre waren durch verschiedene Einsätze auf den Äquator-Containerschiffen MS RÜBELAND, MS RUHLAND und MS SOHLAND bestimmt, die ab 1985 auf der *Warnow-Werft* in Warnemünde gebaut worden waren. Dem internationalen Trend folgend, wurde auf diesen Schiffen die schrittweise Besatzungsminimierung in Angriff genommen. Für den E-Bereich bedeutete das, dass der E-Assistent abgezogen wurde und der E-Ingenieur als Alleinelektriker fuhr. Ich muss allerdings sagen, dass dieser Umstand aufgrund einer guten und überschaubaren Technik auf diesen, ebenfalls für den Aut-24-Betrieb ausgelegten Schiffen für mich kein Problem darstellte. Wichtig war eine gute fachliche Zusammenarbeit mit dem Chief und den technischen Wachingenieuren, da man mit den anstehenden Aufgaben meist auf sich allein gestellt war, besonders für die Vorbereitung des unbesetzten Maschinenraumes in der Zeit zwischen 17 Uhr und 8 Uhr des folgenden Tages.

Dann kam das Jahr 1990 und die für uns alle in irgendeiner Weise bedeutsame Zeit der deutschen Wiedervereinigung. Wie bei vielen anderen Betrieben, so stand auch für die DSR plötzlich die Zukunft in den Sternen. Ich hatte aufgrund meines Alters und meiner langjährigen Betriebszugehörigkeit einen gewissen Kündigungsschutz. Meine nächsten Einsätze waren auch von der Inspektion abgesegnet. Zum anderen stellte die Reederei für uns ältere Betriebsangehörige recht ansprechende Abfindungen für den Fall bereit, dass wir den Betrieb im gegenseitigen Einverständnis verlassen wollten. Eingedenk des alten Sprichwortes „Der Spatz in der Hand ist mir lieber als die Taube auf dem Dach“ folgte ich dem ökonomischen Hebel und löste am 19. Juni 1990 nach 27 Jahren Betriebszugehörigkeit mein Arbeitsverhältnis mit der Deutschen Seereederei Rostock. Es war ein denkbar schlechter Tag für mich und am liebsten wäre ich gleich wieder umgekehrt, um alles rückgängig zu machen. Zum anderen war dies natürlich die Gelegenheit, endlich sesshaft zu werden. In den nächsten Monaten begann für mich eine intensive, im Endeffekt jedoch ergebnislose Suche nach einer neuen, mich zufrieden stellenden Tätigkeit an Land. Versicherungsagenten, Bankfachleute, kaufmännische Berufe waren nun gefragt. Einen Techniker, dazu noch mit gewissen eigenen Vorstellungen, wollte in dieser ungewissen Zeit kaum jemand einstellen. So gelangte ich nach vielen vergeblichen Bemühungen um eine akzeptable Arbeitsstelle zu der Einsicht, das noch einmal zu beginnen, was ich halbherzig aufgegeben hatte – die Seefahrt.

Durch einen glücklichen Umstand verschlug es mich nach Neustadt in Schleswig-Holstein zur Reederei Peter Deilmann. Ein persönliches Vorstellungsgespräch in der Personalabteilung verlief sehr positiv. Der Haken war nur, dass das einzige Seeschiff der Reederei, der Kreuzfahrtdiner MS BERLIN mit zwei in Ablösung fahrenden I. Elektrikern besetzt und somit keine Stelle frei war. Aber wie das Leben so spielt. 14 Tage später saß ich im Flieger Richtung Karibik, wo die BERLIN in Antigua wegen des ersten Golfkrieges vorübergehend aufgelegt war. Am 15. April 1991 begann meine zweite Seefahrtzeit. Sie sollte auf diesem Kreuzfahrtschiff sechs Jahre dauern.

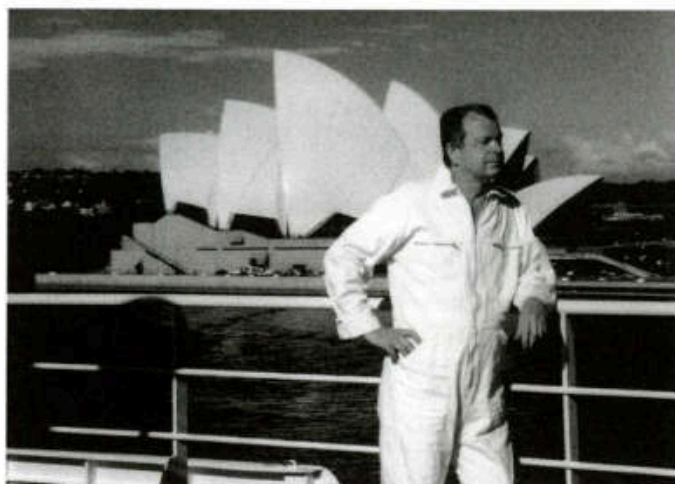


Mit der MS BERLIN in den norwegischen Fjorden

Der Haken war nur, dass das einzige Seeschiff der Reederei, der Kreuzfahrtdiner MS BERLIN mit zwei in Ablösung fahrenden I. Elektrikern besetzt und somit keine Stelle frei war. Aber wie das Leben so spielt. 14 Tage später saß ich im Flieger Richtung Karibik, wo die BERLIN in Antigua wegen des ersten Golfkrieges vorübergehend aufgelegt war. Am 15. April 1991 begann meine zweite Seefahrtzeit. Sie sollte auf diesem Kreuzfahrtschiff sechs Jahre dauern.

Natürlich kamen mir während der Anreise zu meiner neuen Arbeitsstelle auch einige unliebsame Gedanken. Was würde mich „Ossi“ in einer in Schleswig-Holstein beheimateten Reederei, auf einem Passagierschiff erwarten, das ich gerade mal aus der ZDF-Traumschiff-Serie schemenhaft in Erinnerung hatte? All diese kleineren Bedenken waren jedoch umsonst, da ich nach kürzester Einarbeitung feststellte, dass auch hier nur mit Wasser gekocht wurde. Meine Erfahrungen, die ich in den zurückliegenden Jahren auf vielen DSR-Schiffen mit unterschiedlichsten E-Anlagen gesammelt hatte, kamen mir in meinem neuen Wirkungsbereich sehr zugute. Noch während meines ersten Einsatzes bot mir die Reederei eine Festeinstellung an. Mit der BERLIN ging es die nächsten Jahre im weltweiten Einsatz zu den schönsten und beliebtesten Urlaubsorten. Eine Kap Hoorn Umrundung gehörte dabei zu den Höhepunkten.

1995 trat die Inspektion der Reederei mit dem Angebot an mich heran, die Betreuung des E-Bereiches auf einem auf der HDW in Kiel in Auftrag gegebenen neuen Passagierschiff zu übernehmen. Ich willigte ein und war in den nächsten zwei Jahren während meines BERLIN-Urlaubes oft zu Vorabsprachen auf der HDW oder zur Sichtung und Überarbeitung der Bauvorschriften für unseren Neubau in der Reederei unterwegs. 1997 hieß es dann in Barbados Abschied nehmen von meiner BERLIN. Er fiel mir wahrlich nicht leicht. Aber zum Abschluss meines Berufslebens war mir das verlockende Angebot unterbreitet worden, aktiv am Bau eines Fünf-Sterne-Luxusliners mitzuwirken. Am 6. Oktober 1997 begann ich meine neue Tätigkeit in der Bauaufsicht auf der HDW in Kiel. Es lagen arbeitsreiche Monate vor mir. Am 11. Mai 1998 wurde unser Neubau auf den verpflichtenden Namen DEUTSCHLAND getauft. Ein schönes Schiff, mit modernster Technik ausgestattet, war entstanden. Mit der Personalabteilung der Reederei hatte ich vereinbart, dass ich mit Erreichen des 60. Lebensjahres aus dem Betrieb und somit aus dem Berufsleben ausscheiden und in den Ruhestand treten konnte.



Der Autor während der Weltreise der DEUTSCHLAND vor dem „Opera House“ in Sydney

So verließ ich dann 1999 mit sehr gemischten Gefühlen in Manila die DEUTSCHLAND, um in das Flugzeug nach Frankfurt/Main zu steigen. 36 erlebnisreiche Berufsjahre in zwei Reedereien lagen hinter mir. Sie konnten nicht so einfach von heute auf morgen abgehakt werden. Der Schritt von der „großen“ in die „kleine“ Welt dauerte lange und ist für mich auch heute noch nicht ganz getan. Gut, dass es da den Verein der Schiffsingenieure zu Rostock (VSIR) gibt. Durch die vielfältigen Aktivitäten und durch ein reges Vereinsleben bleibt mir und allen anderen Vereinsmitgliedern der Kontakt zur Seefahrt erhalten.

Die Holzfrachtschiffe der Serie „Hellerau“



MS HELLERAU einlaufend Les Sables d Olonne

Ständig steigende Holztransporte im europäischen Raum und die überwiegende Verlagerung der DDR-Holzimporte von den skandinavischen Ländern zur Sowjetunion veranlasste die DSR Mitte der 1960er Jahre zum Neubau von bisher für diesen Zweck fehlender Spezialtonnage. Die mit dem Bau beauftragte Neptunwerft Rostock lieferte in den Jahren 1966/67 sechs Holzfrachtschiffe vom Typ 401 „Hellerau“. Zu diesem Sextett gehörten MS HELLERAU, MS ZEULENRODA, MS THEMAR, MS OELSA, MS KARLSHORST und MS EISENBERG. Alle erhielten sie Namen von Städten, in denen Betriebe unter anderem das Holz verarbeiteten, das auf dem Seeweg in die Republik gelangte. Den Stapellauf des Typschiffes MS HELLERAU vollzog am 30. September 1965 als Taufpatin Georgia Müller aus den *Möbelwerken Hellerau*. Die Konstruktion der Schiffe war vorrangig für Holztransporte aus den Häfen im Weißen Meer ausgelegt und erhielt deswegen im Unterwasserbereich des Schiffskörpers eine eisbrecherartige Vorstevenform. Mit der robusten Bauweise war außerdem eine hohe Lebensdauer gesichert. Die Stabilitätsgrenze bildete eine Holzladung von 735 Standards in den Laderäumen und 365 Standards an Deck bei einer Stauhöhe von 4.60 Metern über Seite. Ein Standard entsprach dabei in der Regel 4.7 Kubikmetern.

Die Volldecker mit Poop, kurzer Back und hinten liegender Maschinenanlage hatten eine Tragfähigkeit von 3640 tdw, zwei besonders breite, mit Unterstauräumen versehene Laderäume und acht 3/5-Tonnen-Ladebäume. Vorteilhafte Umschlagseigenschaften brachten der große Decksöffnungsgrad, der volle Greiferbereich und das neu entwickelte Lukenabdecksystem. Neben dem Holz in den Laderäumen und an Deck standen natürlich auch noch viele andere Güter in den Stauplänen. So ermöglichte der Einbau von abgestagten Stützen den Transport von Blechen und Knüppeln. Die Ausrüstung mit Kornschotten gestattete auch Getreideladungen. Neben Stück- und Schüttgütern aller Art konnten aber auch Metallhalbzeuge, Großkolli, komplette oder teilmontierte technische Anlagen und Schwergüter günstig verschifft werden. Der Typ 401 besaß die Klasse A I Eis 2 und die finnische Eisklasse I B.

Durch die nicht tropenfesten Schiffsaggregate war allerdings von vornherein das Fahrtgebiet eingeschränkt. Für die 23 Besatzungsmitglieder standen neun Ein-Bett-Kabinen und sieben Zwei-Bett-Kabinen zur Verfügung.

Unter den trockenen Bulkgütern nahm der Transport von Holz, als ein bedeutungsvoller Rohstoff, schon immer einen besonderen Stellenwert ein. Die Nachfrage stieg mit Beginn der 1960er Jahre enorm. Die Hauptexporteure Kanada mit 38 Prozent, Sowjetunion mit 15 Prozent, Schweden mit 12 Prozent und Finnland mit 11 Prozent, bestritten dabei nahezu 80 Prozent des seewärtigen Holzversandes. Mit einem wachsenden Anteil von etwa 48 Prozent bei Exportlieferungen nach Großbritannien, den Niederlanden, der BRD, der DDR, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, Griechenland und Dänemark, konzentrierte sich die Holzschifffahrt auf den innereuropäischen Raum. Mit dem Preisanstieg in den 1970er Jahren und der zunehmenden Rohstoffveredlung vor Ort gestaltete sich die Tendenz zwischenzeitlich etwas rückläufig.

Die DDR importierte im Jahr durchschnittlich 1.500.0 Tm³ Holz, davon etwa 95 Prozent aus der Sowjetunion. Weit über die Hälfte hat die DSR dabei mit eigener Tonnage aus dem Weißmeergebiet abgefahren. Alle sechs Holzfrachter waren bis 1989, dem Ende der so genannten „DSR-Holzschifffahrt“ in die Transportkette „Schnittholz“ zwischen der Sowjetunion und der DDR eingebunden. Geladen wurde hauptsächlich in Archangelsk und den umliegenden Werkshäfen der Sägemühlen. Für die Zuführung von Angara-Kiefer, Jensei-Fichte und Tunguska-Lärche war über die Flüsse Onega und Dwina sowie über den Nördlichen Seeweg während der Saison ausreichend gesorgt. Schrittweise begann in den Sägemühlen die Automatisierung. Es entstanden mit dem Bau von neuen Werkhallen auch Vakuumtrockenanlagen und manche Holzpier ersetzte man durch eine Betonpier und bestückte sie mit Kränen. Aber auch im heimatischen Hauptentladehafen Wismar vollzogen sich strukturelle Veränderungen. Nach Verlagerung des Liniendienstes *DDR-England-Relation* Ende 1968 nach Rostock stand die Kapazität des Produktionsbereiches I ausschließlich für die Holzimporte aus der Sowjetunion zur Verfügung. Die Reiseumlaufzeiten zwischen Archangelsk und den Häfen Wismar oder Rostock betrugen gewöhnlich 23 Tage. Neben den eigenen Importen gehörten auch Holztransporte für die CSSR nach Großbritannien zum Saisondienst. Die Reisezeiten für Holzfrachten beschränkten sich auf die Monate Mai bis November. In der übrigen Jahreszeit sind die schwedischen, finnischen und sowjetischen Holzhäfen fast immer von Eis umgeben und damit von der Schifffahrt ausgeschlossen. Fahrten für Dritte mit diverser Ladung, Beteiligung an der Metallfahrt ab Klaipeda und der Transport anderer Güter in die Mittelmeerländer, nach Großbritannien und Skandinavien, ermöglichten jedoch einen ganzjährigen Einsatz der speziellen Holzfrachtschiffe.

Nicht nur Wind und Wetter bildeten Gefahren bei Reisen in die nördlichen Gewässer. Besonders starke Vereisungen zwischen 50 und 70 Zentimetern im vorderen Schiffsteil, den Aufbauten und Außenbordanlagen, brachten Stabilitätsverluste und konnten einen Untergang verursachen. Eine gleich große Gefahr bargen die Treibeisflächen. Eine Masse von zerbrochenem, scharfkantigem Eis konnte den Schiffsrumpf zerschneiden, das gesamte Schiff verbiegen, zerdrücken oder die Schiffsschraube abbrechen. Selbst im Hafenrevier Leningrad konnte man zumeist noch nicht einmal im April ohne Eisbrecherhilfe den Packeisgürtel bezwingen.

Bei der Belade-, Transport- und Entladetechnologie von Schnitt- und Faserholz hatte sich in all den Jahren ein gewaltiger Wandel vollzogen. Vor 1969 wurde überwiegend manuell gestaut. Brett für Brett und mit viel zeitlichem Aufwand gingen das lose Schnittholz, aber auch die bis zu zwei Meter langen Rundhölzer an und von Bord. Aufwändig gestaltete sich das Laschen und Verzurren der Ladung an Deck zwischen eigens gesetzten Stützen. In

enger Zusammenarbeit mit den sowjetischen Partnern wurde in den 1970er Jahren der Transport auf paketierte Schnittholz umgestellt. Der Umschlag profitierte davon mit etwa 70 Prozent Zeitersparnis. Es erhöhte sich auch ständig der Anteil von gut getrocknetem paketierte Schnittholz. Bei Decksladung waren diese Pakete mit Persenning vor Witterung geschützt. 1981 erhielten alle Schiffe zwecks höherer Auslastung Vertikalstützen und Querlaschings im Befestigungssystem bei neuer Stauweise der einseitig gespiegelten Holzpakete. Trotz der engen Zusammenarbeit mit den sowjetischen Exporteuren und zahlreichen Absprachen zwischen den Verantwortlichen an Bord und im Hafen konnte nicht erreicht werden, dass die Pakete für die DDR-Lieferungen generell beidseitig gespiegelt wurden. Verlust an Stauraum sowie die Stabilitätsschmälerung durch Zwischenräume waren die Folge. Ab 1986 garantierte gestropptes Faserholz eine bessere Ausnutzung des Stauraumes und die Beschleunigung der beiderseitigen Hafendurchläufe. Die DSR investierte dabei eine hohe Summe in eigene Stropps. Diese blieben während der Seereise am Paket und garantierten im Zielhafen die sofortige Entladung. Von 1986 bis zum Ende der Holzschifffahrt aus Archangelsk fuhr man gewöhnlich paketierte Schnittholz in den Luken und an Deck sowie gestropptes Faserholz/Rundholz als Lukenladung und loses zwei Meter langes Faserholz/Rundholz an Deck.

In den Jahren danach stellte die DSR noch weitere Tonnage für den zunehmenden Holztransport in Dienst. Von der Neptunwerft Rostock kamen 1972 die Holz-/Containerfrachter NEUHAUSEN, RADEBERG und KLOSTERFELDE - eine Weiterentwicklung von Typ 401 - mit 4700 dtw und von der Schiffswerft Vyborg/UdSSR 1979 die Holzfrachtschiffe RABENAU und HEIDENAU mit 6780 tdw. Auch die auf der Leninwerft in Gdansk gebauten und 1973 von Norwegen angekauften Schwesterschiffe ARTERN und COSWIG waren als Minibulker zeitweise mit in den Holztransport integriert.

Trotz der aus Sicherheitsgründen im Laufe der Jahre eingeführten Längsstapelung von paketierte Schnittholz konnte eine Decksladung Holz ein Schiff gefährden. Immerhin befand sich etwa ein Drittel der Ladung an Deck.

Am 26. Oktober 1977 geriet die KARLSHORST auf der Reise von Archangelsk/Sowjetunion nach Rostock bei schwerem Wetter nördlich von Bodö/Lofoten-Norwegen auf Position 67.05 N/11.30 O in Seenot. Mehrere ungewöhnlich hohe Wellen trafen das Schiff, welches dabei bis zu 55 Grad nach Backbord krängte. Als Folge brachen auf dieser Seite die Stützen und die 1379 Kubikmeter umfassende Decksladung von paketierte Schnittholz ging über. Der Kapitän ließ SOS funken und das Schiff mit Kurs Westfjord vor die See legen. Die KARLSHORST wurde danach bei einer inzwischen konstanten Backbord-Schlagseite von 40 Grad mit Unterstützung des norwegischen Seerettungsdienstes (zwei Hubschrauber, zwei Kriegsmarinefahrzeuge und ein Rettungskreuzer) zu einem Ankerplatz im Nappstraumfjord geleitet. 13 Mann der 25köpfigen Besatzung barg man zwischenzeitlich durch die beiden Hubschrauber. Aus Sicherheitsgründen verließen am Ankerplatz auch die restlichen zwölf Besatzungsmitglieder das Schiff. Inzwischen hatte die DSR den westdeutschen Bergungsschlepper ATLAS zur Hilfeleistung für die KARLSHORST beauftragt. Beim Versuch des Schleppers, den Havaristen unter komplizierten Bedingungen in seichtem Wasser auf Grund zu setzen, kam es zur Kollision beider Schiffe, wobei die ATLAS am 27. Oktober gegen 1.30 Uhr sank. Um 17.55 Uhr des gleichen Tages sank durch ständige Zunahme der Schlagseite auch die KARLSHORST. Menschen kamen dabei glücklicherweise nicht zu Schaden. Der Bergungsschlepper ATLAS wurde am 12. März 1978 gehoben, die KARLSHORST zum Totalverlust erklärt.

Ab 1982 schloss sich im Rahmen der vierjährigen Klasseerneuerung für einige der DSR-Holzfrachter zum Hafenanlauf Archangelsk auch noch eine planmäßige Wertzeit an. Die ZEULENRODA war das erste Schiff, welches im August desselben Jahres ein Reparatur-

dock der Werft *Rote Schmiede* in Archangelsk belegte. Ohne Abstriche und in guter Qualität wurden alle Arbeiten in nur 65 Tagen ausgeführt. Die Werft besaß eine eigene Gießerei, konnte aufchromen, dynamisch und statisch wuchten und hatte eine große Anlage zum Verzinken von Stahlteilen aller Größen. Die 93 Meter lange und 14,2 Meter breite „Zeule“, wie sie liebevoll im Bordjargon genannt wurde, konnte nun mit ihren 2300 PS Maschinenkraft und mittels Eisbrechersternen wieder gebrochene Eisschollen bis zu zwei Metern Stärke bewältigen.

Über die ganzen Jahre bestanden zwischen den Städten mit ihren Möbelwerken und den Schiffsbesatzungen mehr oder weniger aktive Patenschaftsbeziehungen. Man traf sich im Binnenland und an Bord der Schiffe, tauschte Erlebnisse aus, übergab Geschenke und feierte meist zünftig im „Haus Sonne“ in Rostock. So mancher Holzfrachter bekam durch diese Beziehungen eine maßgerechte Schrankwand an Bord.

Die Seeleute der EISENBERG schenkten in Übereinstimmung mit den sowjetischen Behörden ihrer Patenstadt 1980 einen Stockanker aus der Segelschiffzeit, den sie beim Ankerlichten im Hafen Archangelsk mit an Deck gehievt hatten. Dieser lag schon seit annähernd 100 Jahren auf dem Meeresboden.

Kurz vor Weihnachten 1983 stand die Crew der OELSA vor einer nicht alltäglichen Aufgabe. Nach dem Löschen von Schnittholz in Alexandroupolis/Griechenland und dem Laden von 3100 Tonnen Salz in Porto Empedocle auf Sizilien hatte sie nämlich noch die Seeverschleppung der Motorklappschute SEEIGEL vorzunehmen. Diese in Burgas/Bulgarien gebaute motorisierte Transportschute für die Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock sollte nach Rostock überführt werden. Die ersten Seemeilen von Burgas bis in den Hafen von Porto Empedocle bewältigte die Schute vom 7. bis 14. Dezember mit eigener Kraft. Am 22. Dezember waren die Schleppverbindung hergestellt und der heimatische Kurs bestimmt. Trotz vieler Widrigkeiten zu Beginn und während der Reise erreichte der Schleppverband am 8. Januar 1983 die Reede von Warnemünde.

Die EISENBERG befand sich am 18. Oktober 1990 im finnischen Meerbusen und versiegelte in Ballast von Kotka nach Turku. Die Sichtverhältnisse waren während der Fahrt durch ständig zunehmende dichte Nebelschwaden stark beeinträchtigt. Fehlerhaftes Verhalten des I. Nautischen Offiziers und des an Bord anwesenden finnischen Seelotsen bei der Navigation im Fahrwasser durch das Schärengebiet südwestlich von Hanko führten zum Seeunfall. Die EISENBERG fuhr mit einer Geschwindigkeit von acht bis neun Knoten vor der Insel Kistskar Ost auf den Felsgrund einer der vielen Schären. Der Schiffsboden wurde stark beschädigt. Ein leckgeschlagener Brennstofftank führte zur Umweltverschmutzung mit Treibstoff. Den herbeigerufenen Schleppern HERMES und HERAKLES gelang zum Glück bereits der erste Bergungsversuch und die Verschleppung nach Hanko. Von dort begab sich die EISENBERG wieder mit eigener Kraft zur Notreparatur nach Turku/Finnland. Auf der Warnowerft Warnemünde erfolgte wenig später die gründliche Schadenbeseitigung.

In der Übersicht der vor der DDR-Seekammer bis April 1990 verhandelten Seeunfälle und der Auflistung von Seenothilfe sind nachstehende Eintragungen vorhanden: MS HELLERAU hatte am 30. Juli 1967 im Hafen von Archangelsk eine Kollision mit dem sowjetischen Schlepper WIRCH. Am 2./3. Mai 1971 kam das Schiff bei der Ansteuerung von Vyborg im Finnischen Meerbusen fest. Ein Maschinenschaden zwang am 29. April 1983 zum Ankern im Kiel-Ostsee-Weg. MS ZEULENRODA kollidierte am 20. Januar 1967 im Warnow-Fahrwasser mit dem Dalben C und am 1. März des gleichen Jahres mit der Schleuse im Hafen Dover. Am 21. März 1972 war ein Festkommen bei der Ansteuerung Wismar in der Nähe der Untiefe Schweisköthel zu verzeichnen. Eine weitere Kollision gab es am 30. August 1987 mit dem sowjetischen Saugbagger SEVERODVINSKIY bei Archangelsk im Fahrwasser der Dwina. MS THEMAR kollidierte am 9. Dezember 1969 mit dem Werftflieger Eisenbahn-

fährschiff SASSNITZ am Ausrüstungskai der Warnowwerft Warnemünde. Im Sund bei Malmö kam es am 23. Mai 1977 zum Maschinenausfall. Eine weitere Kollision ereignete sich am 24. März 1982 in der Nordsee auf der Reise von Zaandam/Niederlande in die Ostsee mit dem brasilianischen MS BOTAFOGO (10 192 BRT) vor Ljmuiden/Niederlande. Die THEMAR wurde dabei schwer beschädigt und anschließend dort repariert. MS OELSA hatte am 6. Oktober 1978 auf der Innenreed von Klaipeda eine Kollision mit dem sowjetischen MS VJANDRA. MS KARLSHORST kollidierte am 1. Mai 1977 auf Reede Calais mit einer Tonne.

Am 24. April 1969 rettete der Holzfrachter HELLERAU in der Nordsee zwei Seeleute des durch Wassereintrich gekenterten holländischen Motorschiffes ZEEAREND aus Rotterdam. In der Nacht zum 5. Januar 1990 rettete die THEMAR auf der Fahrt von Bordeaux nach Amsterdam mit ihrem Rettungsboot in der Biskaya 20 Seeleute des in Brand geratenen panamaischen Frachters PIONEER SEA. Die Geretteten wurden in Brest den französischen Behörden übergeben. Zwei an Bord gebliebene Seeleute übernahm ein französischer Rettungshubschrauber. Die ab Ende 1989 in den Handelsbeziehungen zwischen der DDR und der Sowjetunion eingetretenen politischen, ökonomischen und währungsseitigen Veränderungen ließen den bisherigen Holztransport nach Form und Umfang nicht mehr zu.

Die verbliebenen fünf Holzfrachter der Serie „Hellerau“ übertrug man am 18. Juni 1990 auf die neue Firma: Deutsche Seereederei Rostock GmbH (unter Treuhandverwaltung). Zunächst eingegliedert im Bereich Flotteneinsatz Spezial (Inspektion 3) und ab 1992 im Bereich Spezial Tramp/Mittel (Inspektion 2), erledigten sie bis zum Verkauf des letzten Schiffes, der HELLERAU, am 14. September 1992 vielseitige Transportaufgaben. Die HELLERAU als Typschiff realisierte damit für diese spezielle Frachterserie 1966 die erste und 1991 die letzte „Holzreise“ nach Archangelsk.

Die einstige ZEULENRODA konnte Ende Mai 2003 vor dem Bosphorus unter ihrem dritten Namen CAPTAIN ALI mit einer Holzladung fotografiert werden, was beweist, dass Schiffe dieses Typs nach 37 Jahren Einsatzzeit immer noch belastbar sind.

Die wichtigsten Hafenanläufe der Holzfrachter Typ „Hellerau“

Land:	Hafen:
Albanien	Durres
Athiopien	Misurata
Belgien	Antwerpen, Gent, Ostende, Zeebrugge
BRD	Borkum, Bremen, Brunsbüttel, Butzfleth, Emden, Flensburg, Hamburg, Kiel, Leer, Lübeck, Neuwerk
Bulgarien	Burgas
Dänemark	Aabenraa, Holbaek, Kolding, Kopenhagen, Kalundborg, Randers, Torshavn
Finnland	Hamina, Hangoe, Inkoo, Kotka, Kemi, Lappvik, Mäntyluoto, Naantali, Pargas, Pori, Raahja, Rauma, Royttä, Tokkinen, Tokis, Turku, Uusikaupunki, Valko, Vyborg
Frankreich	Bordeaux, Bayonne, Brest, Dunkirchen, Fecamp, Honfleur, Le Treport, Le Havre, Les Sables-d'Olonne, Le Verdon-sur-Mer, Lorient, Nantes, Rochefort, Saint Malo, Sete, Tonny-Charente
Griechenland	Alexandropolis, Cavalla, Elevis, Gerakine, Irakleion, Igoumenitsa, Kalamata, Korfu, Kavala, Milos, Mytilini
Großbritannien	Nauplion, Patras, Piräus, Rhodos, Rafina, Saloniki, Volos, Yerakini Aberdeen, Ashford, Avonmouth, Blyth, Belfast, Cardiff, Dundee, Felixstowe, Fowey, Grangemouth, Great Yarmouth, Immingham, Inverness, Leith, Liverpool, Margate, Middlesbrough, New Holland, Peterhead, Rochester, Teesport, Tisbury
Irland	Cork
Italien	Cagliari, Carini, Catania, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Neapel, Palermo, Porto Empedocle, Salerno, Sapri, Savona, Trieste, Vado
Jugoslawien	Rijeka
Marokko	Ceuta, Casablanca
Mocambique	Beira
Niederlande	Amsterdam, Dordrecht, Harlingen, Rotterdam, Terneuzen, Vlissingen, Zaandam
Norwegen	Arendal, Bergen, Ballstad, Frederikstad, Hvalholmen, Mo-i-Rana, Forsanger, Rønnskär, Svolvær
Polen	Gdynia, Szczecin
Portugal	Lissabon, Sagres, Santa Maria, Setubal
Schweden	Ala, Ahus, Balsta, Domsjö, Falkenberg, Gävle, Helsingborg, Hudiksvall, Holmsund, Iggesund, Koping, Lulea, Norrsundet, Skelleftehamn, Stockvick, Uddevalla, Utansjö, Varberg, Vasteras
Sowjetunion/Russland	Archangelsk, Klaipeda, Leningrad/Petersburg, Riga
Spanien	Alcudia, Aguilas, Alicante, Aviles, Bilbao, Barcelona, Bizerte, Cartagena, Castellon, El Ferrol, Gandia, Garrucha, Huelva, Ibiza, La Coruna, Malaga, Pasajes, Palamos, Palma de Mallorca, Sagunto, Santander, Sevilla, Tarragona, Torrejuela, Vigo
Tunesien	La Goulette, Sousse, Sfax, Tunis
Türkei	Antalya, Bandirma, Canakkale, Gemlik
VAR	Alexandria
Zypern	Limassol
26 Länder	201 Häfen

Schiffsliste der Holzfrachter Typ „Hellerau“

Schiffsname	I.D.	A.D.	Einsatz/ DSR	Verbleib
1. HELLERAU	15.03.1966	14.09.1992	26 Jahre	Am 14.09.1992 in Amsterdam verkauft an Y.A.Kabbani, Beirut (LBN) und sofort weiter an H.N.Tabet, Beirut (LBN), umbenannt in ABDUL S. 1993 an A.H.Samin, Lattakia (SYR), Mgrs. Samin Shipping Co.Ltd. 1995 an Mohammad Housayn Jendi, Lattakia (SYR), umbenannt in SAADOUN. 1996 an Mgrs. International Maritime Marine Service & Trading, Bucarest. Im März 1996 unter Flagge von Äquatorial Guinea als SAADOUN. 1998 an Blue Tide S.A., Phnomh-Phen (KHM) Mgrs. International Maritime & Marine Services, (London) Ltd., Phnom-Penh, Kambodscha als SAADOUN. November 2002 als SIBEL in La Paz (BOL) registriert für I.M.Marine Services (London) Ltd., Croydon. 2004 noch so in Fahrt.
2. ZEULENRODA	26.07.1966	22.11.1991	25 Jahre	Am 22.11.1991 in Piräus verkauft als LENRO an die Mondial Ro/Ro, Beirut (LBN), Mgrs. Samin Shipping Co. Ltd., Lattakia (SYR). 1992 an Samin Shipping Co.Ltd., Lattakia (SYR), umbenannt in HASAN S. Am 01.05.1996 an A.Fahel & Co., Valletta-Malta, Lattakia (SYR), Mgrs. General Trading & Shipping Co., Tartous, umbenannt in CAPTAIN ALI. Im August 1997 an Mgrs. M.K. Bader Chahout, Tartous. 2003 erneut wieder Mgrs. General Shipping & Trading. 2004 noch so in Fahrt.
3. THEMAR	23.11.1966	19.10.1991	25 Jahre	Am 19.10.1991 in Antwerpen verkauft als THEMA an Y.A. Kabbani, Beirut (LBN), Mgrs. Aspen Shipping & Trading BV. 1992 an Samin Shipping Co. Ltd., Lattakia (SYR), umbenannt in LUBNA S. 1995 an A.H. Samin, Lattakia (SYR), Mgrs. wie vorher. 1996 an Saad Allah Mohammed Najem & Hamzah Ibrahim Bahlwan, Lattakia (SYR), Mgrs. General Trading & Shipping Co., Tartous, umbenannt in OMAR N. Neu Vermessen mit 2421 BRZ. 2004 noch so in Fahrt.
4. OELSA	30.04.1967	12.06.1992	25 Jahre	Am 12.06.1992 in Rotterdam verkauft an Y.A. Kabbani, Beirut (LBN) und sofort weiter an Samin Shipping Co. Ltd., Lattakia (SYR), umbenannt in MOHAMED S. 1995 an H.A. Samin, Lattakia (SYR), Mgrs. wie vorher. 1996 an Saad Allah Mohammed Najem & Hamza Ibrahim Bahlwan, KR: General Trading & Shipping Co., beide Lattakia (SYR), umbenannt in SAMER N. Neu Vermessen mit 2546 BRZ/1422 NRZ/3639 tdw. 2004 noch so in Fahrt.
5. KARLSHORST	31.07.1967	27.10.1977	10 Jahre	Am 26.10.1977 geriet das Schiff auf der Reise von Archangelsk/Sowjetunion nach Rostock durch Verrutschen der Holz-Decksladung bei schwerem Wetter nördlich von Bodö/Lofoten-Norwegen in Position 67° 05' N, 11° 30' O in Seenot. Um 3.20 Uhr brachen mehrere Backbordstützen der Holzladung, sie ging dabei nach Backbord über. Das Schiff trieb mit 40° Schlagseite. 13 Mann der 25köpfigen Besatzung wurden von zwei Hubschraubern abgehoben und das Schiff durch drei norwegische Marinefahrzeuge zu einem Ankerplatz im Nappstraumenfjord, zwischen Vestvagoy und Moskenesoy, geleitet. Beim Versuch des Einschleppens in den Hafen am 27.10. durch den westdeutschen Schlepper ATLAS, kollidierte dieser mit dem Havaristen und sank um 1.30 Uhr. Um 17.55 sank die KARLSHORST über den Achtersteven auf der Ankerposition 68° 06' N, 13° 27' E. Die ATLAS wurde am 12.03.1978 gehoben, die KARLSHORST zum Totalverlust erklärt.
6. EISENBERG	16.10.1967	30.06.1992	25 Jahre	Am 30.06.1992 in Antwerpen verkauft an die Parnasus Shipping S.A., San Lorenzo (HND), umbenannt in KARIM M. Mgrs. Ali Hassan Salim. 1996 an Bounty Shipping Ltd., Valletta (MLT), Mgrs. International Maritime Marine Service & Trading, (London) Ltd., Croydon. Neu Vermessen mit 2561 BRZ/1329 NRT/3621 tdw. Keine Namensänderung. 2003 an Providence Line Inc., Mgrs. wie vorher. Im Februar 2005 an pakistanische Abbrecher.

Der DSR-Seeleute-Verein hatte das Jahr 2004 unter das Motto gestellt:

DSR-Seeleute – eine große Familie

Dieser keineswegs banale, jedoch werbewirksam strapazierte Satz könnte sich genauso als roter oder auch als neutraler Faden durch unsere BORDGESCHICHTEN ziehen. Es ist in der heutigen Zeit keinesfalls selbstverständlich, dass die *Gemeinschaft* solch einen Stellenwert erfährt.

In den zahlreichen uns auch diesmal vorliegenden Geschichten geht es immer wieder um Kollegen der verschiedensten Verantwortungsbereiche, um den unmittelbaren Nebenmann, um die Freunde an Bord. Aber auch Einzelschicksale, die nicht so recht in die oft so rosig beschriebene DSR-Zeit passen wollen, sollten keinesfalls vergessen werden, wenn wir die Tradition unseres Betriebes in seiner langjährigen Historie festhalten. Manuskripte dafür liegen der Redaktion für die nächsten Bordgeschichten vor. Eines zeigen alle Beiträge aber recht deutlich. Dort, wo eine Besatzung sich nicht nur in ihrer fachlichen Kompetenz ergänzte, sondern auch als Gemeinschaft zusammenwachsen konnte, dort wurde die Seefahrt für den Einzelnen zu einem unvergessenen Lebensabschnitt. Was von Außenstehenden einfach mit „Geselligkeit“ abgetan wird, ist unserer Meinung nach ein hohes Maß an kollegialem Verstehen und innerer Verbundenheit zum ehemaligen Betrieb.

Heute, wo Top-Firmen auf dreitägigen Managerschulungen alljährlich bei Rafting, Biking, Climbing und Klimbim ihre Führungskräfte in Teamfähigkeit schulen, müssen wir uns wie grüne Ampelmännchen vorkommen. Fachliche Fitness, die Zusammenarbeit in der Gruppe, Kollegialität, Loyalität zur Firma – und vielleicht auch unser Idealismus – sind Eigenschaften, die jetzt im Höchstmaß gefragt sind, aber in dieser uns bekannten Form und Größenordnung unter vielen Tausenden Beschäftigten einer einzigen Firma wohl nicht (mehr) realisierbar erscheinen.

Nicht für alles Geld der Welt! Vielleicht auch deshalb! Diesen erlebten Gemeinschaftssinn zu bewahren, dazu tragen mit hoher Verantwortung unsere BORDGESCHICHTEN wie auch die zahlreichen deutschlandweiten Treffen ehemaliger Fahrensleute bei.

Es wird sich nicht jeder Einsender eines Beitrages in der aktuellen Ausgabe des Buches wiederfinden. Viele Geschichten und Erinnerungen ähneln sich logischerweise und wie selbstverständlich. Wir bitten deshalb um Nachsicht, wenn manches Manuskript erst in einer der nächsten Ausgaben Berücksichtigung erfährt oder auch „nur“ unser Archiv bereichert. Wir sind uns aber absolut sicher, dass die Beiträge anderer Autoren auch bei diesen Einsendern die gleichen Erinnerungen wecken werden, egal ob die Geschichten auf MS LEIPZIG oder auf MS ZWICKAU spielten, oder ob sich die Story 1955 in Szczecin oder 1985 in Alex zutrug. Sie wird ebenso intensiv an die Zeit bei der größten europäischen Universalreederei erinnern. Jede auch noch so kleine Einsendung ist ein winziges, aber notwendiges Puzzleteil im großen Bild der ehemaligen „Deutschen Seereederei Rostock“.

Mit der nächsten Ausgabe nähern wir uns der 1000. Seite von BORDGESCHICHTEN. Das sollte für jeden Seemann Ansporn sein, endlich eigene Erinnerungsstücke aus der Fahrenszeit zu entstauben und ein paar Zeilen über seine Erlebnisse zu schreiben. Schon allein deshalb, weil man damit persönliche Notizen und Bilddokumente bewahrt. Sonst bleiben sie nach mühevoller Recycling im günstigsten Fall als Colabecher oder Wahlkampfplakat der Nachwelt „erhalten“ oder müssen im Endfall als Sondermüll von den Enkeln aufwändig entsorgt werden.

Ein großes Dankeschön allen ehemaligen Kollegen, Autoren und Sponsoren, die uns auf diesem Weg begleiten und durch ihre Beiträge den Druck dieser sehr erfolgreichen Buchreihe ermöglichen. Wieder nennen wir hier an erster Stelle Bodo Roggentin und Lothar Ullmann von der Firma BOST-Immobilien Flöha und Thalheim, die uns schon das fünfte Jahr unterstützen, wie auch die Werbeagentur „made in Flöha“. Unser Dank geht ebenfalls an Friedrich Seibicke für die Bereitstellung aller Fotos zur Einbandgestaltung, Katrin Schiller für den Satz, den Bildermacher Lichtblau für die zahlreichen gelungenen Illustrationen, unsere liebe Gudrun für die vielen Stunden des Korrekturlesens, an Kurt-Werner Langer mit seinen nicht endenden und so wertvollen Kontakten und an unsere lieben Frauen für ihr Verständnis.



Festmachen Madras, MS RONNEBURG 1977

Foto: Friedrich Seibicke

Abbildungsnachweis

Zum Titelbild: Fracht- und Lehrschiff THEODOR KÖRNER, Blick auf das B-Deck, 1966
Foto: Friedrich Seibicke

Zum Rücktitel: Bilder:
l.o. MS HALBERSTADT, Gibraltar über dem Peildiopter, 1965
r.o. Copacabana im Gegenlicht, 1973
l.u. Kap Sao Vincente
r.u. Ansteuerung Hongkong

Fotos: Friedrich Seibicke

Grafik: Seekartenausschnitt – Bordunterlagen MS RONNEBURG

Innentitel: „Was der Seemann nicht missen wollte, Teil 2“
Fotos: Jürgen Gerlach

Zum Inhalt: Foto: B. Jenssen, V. Gagalon, H. Schuricke, F. Thürmer, J. Eichstädt, R. Binsch, F. Seibicke, G. Engel, F. Prell, R. Heusinger, K.-W. Langer, U. Döring, K. Gottschewsky, L. Vogel, P. Lingenober, K. Pries, N. Rathge, N. Pilz, E. Pfeil, H. Tabbert, J. Gerlach, B. Jezek
Sammlung: P. Volk, W. Jacob, B. Warmuth, H.-J. Marnau, G. Kleist, G. Braun, K.-W. Langer
Archiv: DSR-Seeleute, DSR, W. Jacob, D. Hildebrandt, Freie Presse
Skizze S. 34: „Katastrophen auf See - Die Seeunfälle der Zivilen DDR-Schifffahrt“, F. Eichlepp u. M. Kretzschmar

Urheberrechte für Zeichnungen, Grafiken, Malereien, Schiffsrisse, Illustrationen und Faksimile:
Lichtblau, J. Eichstädt, G. Vontra, D. Schmidt, H. Tabbert, U. Schwarz

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Diese Publikation ist nun schon der fünfte Band einer jährlich erscheinenden Buchreihe über die Arbeit und Freizeit von Seeleuten an Bord von Fracht- und Passagierschiffen der ehemaligen Deutschen Seereederei Rostock.

Vorliegende Geschichten der Fahrensleute, Beiträge von Fachkollegen der Reederei und Schifffahrtshistorikern, sind Zeitdokumente und erinnern an einstige weltweite Fracht- und Passagierreisen, Flottenstrukturen, Arbeitsbedingungen, Betriebsabläufe und Bordgemeinschaften.

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

BORDGESCHICHTEN erzählt vom Tagesablauf aller Verantwortungsbereiche auf DSR-Schiffen.

In jedem Buch wird weiterhin ein Berufsbild der Besatzung sowie ein Schiffstyp hervorgehoben. Auswertungen von Archivunterlagen ergeben letztlich Einblicke in die vielseitige und langjährige Geschichte der einst größten Universalreederei Europas und seiner Handelsflotte.



Umschlaglayout



Mit freundlicher Unterstützung durch:

Bodo Roggeniti
Lothar Ullmann



NR 1970 - 72 (W)
NR 1970 - 11 (W)