

BORDGESCHICHTEN VI

**Aus Tagebüchern
ehemaliger DSR-Seeleute**



DSR
Seeleute e.V.



BORDGESCHICHTEN VI

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

DSR-Seeleute e.V. Freiberg
und

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock

Freiberg / Rostock



Für viele begann die Seefahrt hier, in Wustrow. Bild: Speisesaal der IHS in Wustrow

Buchreihe **BORDGESCHICHTEN** des DSR-Seeleute e.V. Freiberg und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock. Ausgabe Nr. 6/2006, 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: Volksbank Chemnitz BLZ: 870 962 14 Konto-Nr. 321 013 724 und Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock Schwaaner Landstraße 162; 18059 Rostock Tel./Fax.-Nr. 0381/400 37 86 e-mail: j.stahl@sgo-news.de; SGO-Homepage: http://www.sgo-news.de Bankverbindung: Ostseesparkasse Rostock BLZ: 130 500 00 Konto-Nr. 2050 14089
Redaktion:	Wolfgang Jacob, Freiberg und Lothar Vogel, Falkenau Organisatorische Mitarbeit Kurt-Werner Langer, Güstrow e-mail: bordgeschichten@seeleute.de
Umschlagentwurf:	Lothar Vogel
Gesamtgestaltung und Druck:	druckspecht, offsetdruck & service GmbH, Chemnitz/Langenstriegis
Preis:	9.50 Euro, bei Versand 11.- Euro gegen Vorkasse
Redaktionsschluss:	31. Dezember 2005

Vorwort

Von Rostock in die Welt – DSR-Schiffe auf allen Weltmeeren

Liebe Leserinnen und Leser,

weltweit fuhren sie zur See, Häfen vieler Länder sahen sie und lernten Menschen und die Kultur anderer Länder kennen, die Seeleute der Deutschen Seereederei. Dazu gehören die BORDGESCHICHTEN mit interessanten Details über das Alltagsleben an Bord aus der Sicht des Seemanns. Tatsachenberichte und Erinnerungen aus dem Rostocker Überseehafen sowie Erlebnisse verschiedener Art an Bord und in fremden Häfen geben einen interessanten Einblick in das Seemannsleben während 40 Jahren DSR.

Alle Seeleute haben zu ihrem Schiff – ob Küstenmotorschiff, Stückgut-, Massengut-, Holzfrachter, Containerschiff, Tanker, Passagierschiff oder Schiffe der technischen Flotte – einen speziellen Bezug, wie zum Beispiel die Typ IV-Fahrer. Ganz individuell sind daher auch ihre Erlebnisberichte. Ob Kapitän oder Bootsmann, Funker oder Ingenieur, Stewardess oder Frachtschiffpassagier – sie alle berichten in den BORDGESCHICHTEN über ernste, heitere, aber auch manchmal gefährliche Situationen während der Fahrt auf hoher See oder im jeweiligen Hafen.

Während Schiffstagebücher Auskunft über Navigation, Wetter, Ladung, technische Details und Reisen geben, spiegeln die BORDGESCHICHTEN in ihrer Vielfalt das wahre Alltagsleben an Bord wider. Aus einer jeweiligen Situation heraus werden die unterschiedlichsten Erlebnisse geschildert und zu Papier gebracht und können so nicht in Vergessenheit geraten, sodass die Kindsinder die Seefahrtsgeschichte ihrer Vorfahren einmal nachlesen können.

Als Sitz der Deutschen Seereederei und wichtigster DDR-Hafen spielt Rostock dabei zwangsläufig als Dreh- und Angelpunkt die zentrale Rolle. Längst vergangen sind mittlerweile die Zeiten, als mehrere Dutzend Schiffe auf Reede vor Warnemünde lagen und Schiffe im Päckchen an den Kais des Überseehafens festmachten.

Das Herz der Schifffahrt schlägt heute mit einem anderen Takt. Zeit ist Geld und so zählt beim Löschen und Laden jede Stunde. Oberflächlich betrachtet, ist der Rostocker Seehafen heute ein leerer Hafen. Doch schaut man genauer hin, so kann man die ausgefeilte Logistik zum Beispiel bei der Abfertigung einer der vielen Fähren beobachten, die Rostock heute tagtäglich anlaufen. Rostock ist kein Überseehafen mehr, aber einer der bedeutendsten Fährhäfen im Ostseeraum. Und mehr als 150 mal machen 2006 Kreuzfahrtschiffe an der Warnow fest. Der Gesamtumschlag ist höher als zu DDR-Zeiten, als der Hafen eines der wenigen Tore zur übrigen Welt war.

Neue Kapitel der Geschichte Rostocks nach der Wende hat auch die Deutsche Seereederei mitgeschrieben. Die Firmengruppe ist heute nicht nur auf dem Gebiet der Schifffahrt, sondern auch in den Bereichen Schiffstechnik, Tourismus und Immobilien aktiv. Dazu gehören so bekannte Namen wie Interhansa und A'Rosa. Und weitere Reedereien sind in Rostock vor Anker gegangen. Am bekanntesten ist sicher die Fährreederei Scandlines und das Kreuzfahrtunternehmen AIDA Cruises.

Die BORDGESCHICHTEN sind ein wichtiger Beitrag zur Traditionspflege der Schifffahrtsgeschichte des 20. Jahrhunderts. Von Rostock in die Welt – auch neue, interessante BORDGESCHICHTEN des 21. Jahrhunderts warten darauf, geschrieben zu werden.

Bei der Lektüre viel Spaß und auf ein baldiges Wiedersehen in Rostock!

Roland Methling
Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock

Bis 17. Juni 1990

stellte die DSR insgesamt 344 Schiffe in Dienst.

Als Ältestes

den Dampfer VORWÄRTS, Baujahr 1903.

Als Jüngstes

das Vollcontainerschiff WALTER ULBRICHT, Baujahr 1989.

Die Handels- und Passagierschiffe der DSR

liefen Häfen in 147 Ländern an.

Insgesamt transportierte die DSR mit ihren Frachtschiffen

282,2 Millionen Tonnen an Gütern.

Am 30. März 1977

war mit 203 Schiffen die höchste Anzahl

gleichzeitig in Fahrt.

Das kleinste Schiff

war mit 131 t dw die BEREITSCHAFT,

das größte Schiff

mit 88 403 t dw die HEINERSDORF.

Am 1. Juli 1952 wurde

die Deutsche Seereederei Rostock

gegründet.

Am 18. Juni 1990 in

Deutsche Seereederei Rostock GmbH

umbenannt.



Inhaltsverzeichnis

Wolfgang Wendrich	Gemustert in Karl-Marx-Stadt	6
Hardy Riedel	Für immer abgemustert	12
Prof. Dr. Helmut Dora	Episoden auf einer Westafrikareise 1966	15
Redaktion	Bildserie – Besatzungen	24
Werner Scholl	Seeverschleppung durch MS USEDOM	28
Karl-Heinz Seidler	Als Kapitän in der Küstenschiffahrt	33
Berndt Gückel	Steuermann lass die Wacht	38
Karl-Heinz Hübscher,		
Wolfgang Kramer	Von der VOGTLAND zur SEA SPACE	43
Jörg Zamzow	Wie ein Pornoheft Leben retten konnte	53
Heinz-Jürgen Marnau	Total tätowiert	54
Jürgen Dillwitz,		
Manfred Wiesigkstrauch	Schweinehaltung auf der SENFTENBERG	58
Christine Längricht	Kurs Rio	61
Hans Riemer	Stapellauf, Indienststellung und Jungfernreise des Schnellfrachters KARL MARX	66
	Bordberufe	74
Friedrich Seibicke	Der Hobbymaler	84
Redaktion	... und im Schlepp die ARENDSEE	87
Hubertus Laumer	Sonderbares Entladen in Stralsund	96
Detlef Löbel	Stippvisite auf der POEL	98
Wolfgang König	Meine ersten Lehrlingsreisen auf dem Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER	101
Andreas Basedow	Nautikers Helfer mit Licht und Ton	108
Hans-Joachim Luttermann	Der geschmuggelte Papagei	115
Dieter Krauß	Als Schiffsarzt auf Typ IV	116
OMR Dr. med. Georg Grimmer	Kapitänsback als OP-Tisch	121
Norbert Schmidt	Max und der Bootsmann	127
Reinhard Lachs	Hieligabend up See	128
Berndt Schuldt	Mein 20. Geburtstag auf MS LEIPZIG	130
Udo Heinemann	Kino an Bord	133
Autorenkollektiv	Das „Traumschiff“	139
Peter Volk	MEDICO auf MS HEINZ KAPELLE / DEVJ	143
Walter Hess	Flieg, Condor, flieg!	145
Joachim Stahl	Der Kabelgattmatrose – Berufsbild an Bord	150
Gerhard Franz	Die Mehrzweckfrachtschiffe vom Typ Neptun 471	153
Wolfgang Jacob		

Gemustert in Karl-Marx-Stadt



Ich besitze heute noch eine Fotografie, auf der ich als stolzer kleiner Marinesoldat im Matrosenanzug zu sehen bin. Auf dem Kopf die schirmlose runde Mütze mit den beiden langen Bändern hinten und der Aufschrift „DEUTSCHLAND“ auf der Stirnseite. Die Matrosenbluse war exakt nachgestaltet mit den Laufbahnabzeichen und Streifen auf den Ärmeln. Selbst der schwarze Matrosenschlips, der an den Tod des legendären Oberbefehlshabers der englischen Seestreitkräfte um 1805, Nelson, erinnern sollte, war vorhanden. Besonders attraktiv fand ich die drei weißen Streifen, die auf allen Matrosenkragen der Welt getragen werden und auf diese Weise das Andenken an die Seesiege Nelsons bei Abukir, Kap Finisterre und Trafalgar bewahrten.

Die Idee, einmal zur See zu fahren, hat mich nie losgelassen und so war es nicht verwunderlich, dass ich im Jahre 1955 durch eine Kommissionierung der damaligen Kasernierten Volkspolizei, (KVP), ausersehen war, an der *Offiziersschule-See* in *Stralsund-Schwedenschanze* für die Kapitänslaufbahn eine Aufnahmeprüfung zu absolvieren.

Bei dieser Prüfung gab es drei Hauptthemen, jeweils eine pro Tag. Nummer eins war Sport und beinhaltete einen 3000-Meter-Lauf sowie einige Turnübungen an Reck und Barren, die uns ein straff auftretender Marineoffizier vorturnte. Es folgten noch einige Turnübungen am Boden und den aufregenden Abschluss bildete ein „Mutsprung“ von einer etwa vier Meter hohen Mauerwand in ein aufgespanntes Segeltuch. Einer von uns hatte wohl die Balance beim Absprung verloren und schlug etwas unsanft mit dem Kopf vornüber in das Segeltuch. Für ihn war die Aufnahmeprüfung erst einmal erledigt, denn er musste per „Sankra“ in ein Lazarett abtransportiert werden. Diesen ersten Tag bestand ich „mit gutem Erfolg“ und ich sah mich im Geiste schon als Seeoffizier in der schönen blauen Uniform, die es ja in diesem Objekt *Schwedenschanze* in allen Varianten zur Genüge zu sehen gab.

Prüfungstag Nummer zwei bestand darin, einen Aufsatz zu schreiben, wahlweise über drei aktuelle Themen. Am Abend erfuhr ich, dass man mit meiner Niederschrift zufrieden war. Die zweite Hürde war also auch erfolgreich überwunden und gespannt sah ich der dritten Prüfungsthematik am nächsten Tag entgegen und das war Mathematik. Der Tag begann wie immer mit einem militärischen Frühsport im Gelände der Offiziersschule. Anschließend ging's ans „Kojen bauen“ und an das Aufklaren der Stube. Unmittelbar nach dem Frühstück hieß es Einrücken in den Prüfungssaal, wo für jeden Prüfling (Kursant) ein Briefumschlag mit den Aufgaben bereit lag. Der Inhalt meines Briefumschlages versetzte mich in Angst und Schrecken und mein persönliches Fiasko begann! Nicht eine einzige Aufgabe habe ich verstehen und lösen können. Im Fragetext wimmelte es nur so von mir total unbekannten Größen und Bezeichnungen, sodass ich völlig verwirrt, immer aufgeregter und unsicherer wurde. Letztendlich stellte sich heraus, dass diese Aufnahmeprüfung ausschließlich für Leute vorgesehen war, die das Abitur, also die zwölf-Klassen-Schule hatten. Meine Grundschulbildung und die dreijährige Lehrzeit in der Handwerkerschule reichten nicht aus für die Seeoffizierslaufbahn bei den Streitkräften.

Zutiefst enttäuscht darüber, dass man diesen Umstand bei der Kommissionierung in Frankfurt/Oder wohl übersehen hatte, verließ ich Stralsund und war mir darüber im Klaren, dass der Seefahrtstraum, zumindest der Militärische, ausgeträumt war.

Rein zufällig geriet mir im Sommer 1957 eine Werbenachricht des VEB Deutsche Seereederei Rostock in die Hände. Sofort entflammte in meinem Kopf wieder der alte Gedanke: Man müsste Seemann werden! Kurz entschlossen schrieb ich eine Bewerbung an dieses volkseigene Handelsschiffahrtsunternehmen und bekam eine Absage. Die Begründung war zwar fadenscheinig, aber für mich trotzdem einleuchtend, denn was sollen die auf einem Handelsschiff mit einem gelernten Industrieschmied anfangen? Nun überkam mich eine neue Idee: Vielleicht, so glaubte ich damals, kann man mich bei der Hochseefischerei gebrauchen, egal, ob als Heringsfänger oder als „Schmiermaxe“ im Maschinenraum. Schon am nächsten Tag ließ ich mir neue Passbilder machen, besorgte mir erneut Abschriften von meinen Zeugnissen und schrieb an den *VEB Fischkombinat Rostock* eine gleich lautende Bewerbung. Ich musste auf die Antwort nicht lange warten. Ein dicker Brief vom Sitz des Betriebes in Marienehe bei Rostock flatterte ins Haus und ich erfuhr, dass meine Bewerbung wiederum erfolglos war. Man müsse erst die frisch ausgebildeten jungen Seeleute des Betriebes einsetzen, aber man bedanke sich für mein Interesse. Möglicherweise würde man zu einem späteren Zeitpunkt auf meinen Wunsch zurückkommen.

Jetzt hatte ich den Kanal mit der gesamten Seefahrerei restlos und endgültig voll und resigniert dachte ich sogar daran, in den westlichen Teil Deutschlands abzuwandern und dort mein Glück in einer Hafenstadt wie Hamburg, Bremen oder Bremerhaven zu versuchen. Von dort konnte man dann ja weitersehen, ob es eine Möglichkeit in der Handelsschiffahrt für mich geben würde. Nach gründlicher Überlegung verwarf ich jedoch diese fixe Idee. Etwas später habe ich dann meine Arbeitsstelle gewechselt und arbeitete als Freileitungsmonteur beim *VEB Verbundnetz Ost*. Eine Ausbildung zum Elektromonteur war dafür nicht unbedingt erforderlich. Eine Strukturänderung bei der Aufteilung der Stromnetze im Land brachte es mit sich, dass unsere Kolonne dem *Energie-Versorgungsbetrieb Karl-Marx-Stadt* zugeteilt wurde. Dort sprach man nicht mehr von „Kolonne“, sondern wir wurden eine „Brigade“. Dadurch kam es, dass ich in Abendkursen an der Betriebsakademie der Energieversorgung die Facharbeiterausbildung zum Elektromonteur-Energie erlangen konnte. Durch weitere Qualifizierungslehrgänge, an denen auch Meister und Ingenieure teilnahmen, war ich Mitglied der *Kammer der Technik* geworden, wo ich ab und zu interessante Vorträge über Elektrotechnik besuchte. Deshalb war es für mich auch nicht besonders aufregend, als ich eines Tages von dort eine Einladung zum Besuch dieses Hauses erhielt.

Ich hatte eine Unmenge Überstunden geleistet und nahm mir diesen Tag frei, wo die besagte Veranstaltung stattfinden sollte. Den Inhalt dieses Schreibens hatte ich nur flüchtig gelesen und mir nur den Tag und den Beginn des Vortrages gemerkt. Pünktlich traf ich im *Haus der Kammer der Technik* ein und staunte nicht schlecht, als dort mehrere Herren in Marineuniform mit goldenen Ärmelstreifen aufkreuzten. Als ich meine Einladungskarte vorlegte, wurde ich überaus nett und freundlich begrüßt. Bei dieser Gelegenheit erläuterte man mir, dass es sich um eine Unterredung, bezüglich meiner vor Jahren beim *VEB Deutsche Seereederei Rostock* eingesandten Bewerbung handele. Im Klartext gesprochen, befand ich mich auf einer „Werbeveranstaltung“ der DSR.

Eigentlich hatte ich ja von der Seefahrt die Nase voll. Ich dachte an den gescheiterten Start bei der Volksmarine mit der vielversprechenden Kapitänslaufbahn und an die ablehnenden Antwortschreiben auf meine Bewerbungen bei der Hochseefischerei und der DSR. Jedoch, die Neugier auf das, was man nun ausgerechnet mit mir vorhatte, siegte schließlich und ich hörte mir interessiert die Ausführungen des Kaderleiters und der Herren Kapitäne der Reederei an. Man verteilte Bewerbungsunterlagen, Frage- und Personalbogen in „blanko“ und diverse kleine Broschüren über das Seefahrtsgeschehen beim *VEB Deutsche Seereederei Rostock*. Mir reichte man nur einen Personalbogen und einen Vordruck für den Medizinischen

Dienst des Verkehrswesens der DDR. Dazu wurde mir freundlich erklärt, dass die DSR ganz dringend Elektriker für ihre Handelsschiffe brauche und deshalb auch auf einstige Bewerbungen zurückgegriffen habe. Wie man im Personalbüro der Rostocker Reederei erfahren hatte, dass ich mittlerweile Elektriker geworden war, weiß ich bis heute nicht. Trotz meiner etwas skeptischen Gefühle wurden alte Träume in mir geweckt und so erkundigte ich mich letztendlich bei den Seeleuten danach, was ich nun noch erledigen müsse, um endlich doch noch Seemann zu werden.

Auf schnellstem Wege sollte nun Folgendes abgewickelt werden: Den Personalbogen gewissenhaft ausfüllen. Den Medizinischen Dienst aufsuchen und zwar gleich den auf dem Hauptbahnhof unserer Stadt und die Papiere so schnell wie möglich an die DSR nach Rostock schicken. Mein Entschluss stand fest, ich wollte es noch einmal versuchen bei der christlichen Seefahrt zu landen. Und so nahm das Schicksal seinen Lauf.

Den Personalbogen habe ich gleich an Ort und Stelle ausgefüllt und danach begab ich mich schnurstracks zum Hauptbahnhof. Ein Arzt des Medizinischen Dienstes nahm sich meiner an und führte die allgemein üblichen Untersuchungen an mir durch: Messen, Wiegen, Blut- und Urinproben, Abtasten der Muskulatur, Reflextest mit dem bekannten Hämmerchen an den Knien sowie die Kontrolle des Gebisses und das altbekannte „Aaaah“-Sagen bei der Begutachtung der Rachenmandeln. Abschließend ein Sehtest und eine Farbtüchtigkeitsüberprüfung.

Nach etwa zweiundeinhalb Stunden stand ich wieder in der großen Bahnhofshalle und überlegte bei einer Zigarette, ob ich denn alles gut durchdacht und auch richtig gemacht und gehandelt hatte.

Mein Gesundheitsformular hatten die Ärzte behalten und mir beteuert, dass dieses mit der nächsten Dienstpost nach Rostock geschickt würde. Gespannt auf die Ereignisse, die nun folgen sollten, fuhr ich schließlich nach Hause.

Eine Woche war vergangen, als ich vom Hauswirt unserer Wohnung gefragt wurde, ob ich vielleicht kürzlich mit dem Gesetz in Konflikt geraten sei, denn es wären zwei eigenartige Herren bei ihm gewesen, die „Erkundigungen“ über mich eingeholt hätten. Die gleiche Frage stellte mir unser Ortpolizist, den ich ziemlich gut kannte. Die amtliche Bezeichnung für ihn war eigentlich Abschnittsbevollmächtigter der Deutschen Volkspolizei, abgekürzt ABV. Wir sprachen aber unter uns nur vom „Sheriff“. Von ihm erfuhr ich auch, dass diese besagten Herren aus Rostock von der Staatssicherheit waren. Auch in meinem Betrieb hatte man sich nach meinem Verhalten erkundigt. Das erfuhr ich jedenfalls vom Cheffahrer unserer Direktion. Mir wurde klar, dass dies mit meiner Absicht, zur Seefahrt zu gehen, im Zusammenhang stehen musste. In einem Schreiben von der DSR wurde mir bald schon mitgeteilt, dass ich zehn Tage später zwecks Einstellung in Rostock zu erscheinen hätte.

Den Aufhebungsvertrag mit meinem Betrieb müsse ich umgehend einreichen. Normalerweise war die Kündigungsfrist mindestens 14 Arbeitstage und so nahm ich an, dass meine Vorgesetzten dieser Kündigung sicherlich nicht zustimmen würden. Tatsächlich, mein Antrag wurde abgelehnt und mir anschließend vorgehalten, dass ich nach so vielen Qualifizierungsmaßnahmen auf Betriebskosten nicht so ohne weiteres aus dem Betrieb ausscheiden könne. Man ging sogar noch weiter und sicherte mir für einen späteren Zeitpunkt den Erhalt der Lohngruppe 8 zu. Einen festen Termin für diese Lohnerrhöhung konnte mir jedoch keiner der Herren nennen.

Telefonisch setzte ich mich schnellstens mit der Personalabteilung der Reederei in Rostock in Verbindung und schilderte den Verantwortlichen die Reaktion meines Betriebes. Dort sagte man mir, dass ich den Termin meiner Anreise in Rostock einhalten soll. Die Personalfragen würden mit meinem Betrieb auf höherer Ebene geklärt. Die Hochseeschifffahrt sei ein Schwer-

punktbetrieb der Wirtschaft in der DDR und habe Vorrang! Ich war somit über den Status meiner zukünftigen Firma aufgeklärt. Die Leute in Rostock behielten Recht, denn meinem Aufhebungsvertrag im beiderseitigen Einvernehmen wurde letztendlich stattgegeben. Mir blieben noch neun Tage Zeit bis zur angekündigten Reise nach Rostock und der Einstellung bei der Handelsflotte der DDR, beim VEB *Deutsche Seereederei Rostock*.



Abschiedsfeier 1967 (links der Autor)

Der 24. September 1967 kam heran und der Nachtzug brachte mich aus dem vordergebirgischen Karl-Marx-Stadt an die Waterkant, nach Rostock. Die nächtliche Bahnfahrt war scheußlich wie alle Bahnfahrten in einem D-Zug in der Nacht. Ich traf zwar pünktlich und wie gefordert um acht Uhr im *Haus der Schifffahrt* ein, war aber übernächtigt, fröstelnd, müde und hungrig. In der großen Vorhalle des Gebäudes standen schon viele junge Leute herum und es war unschwer zu erkennen, dass sie das gleiche Ziel und die gleiche Absicht hatten wie ich. Die neugierigen Blicke aus den Augen der Neuankömmlinge und die umherstehenden Koffer, Campingbeutel und Taschen verrieten es, dass wir allesamt einmal Seefahrer werden sollten und nun der Dinge harrten, die diesen Wunsch Wahrheit werden ließen.

Wir waren etwa 20 bis 25 Leute und mussten nicht lange warten. Einige Damen und Herren, alle in blauer Marinekleidung, führten uns in einen großen Raum im Erdgeschoss des Hauses. Dort hatte man aus Tischen ein weites, hufeisenförmiges Halbrund aufgebaut. Wir konnten unsere Gepäckstücke an einer Wand abstellen und wurden gebeten, hinter den Tischen auf bereitstehenden Stühlen Platz zu nehmen. Der Kaderleiter, ein Herr G., ich erkannte ihn als ei-

nen der Herren wieder, der bei der Werbeveranstaltung in Karl-Marx-Stadt dabei war, begrüßte uns freundlich und hieß uns herzlich willkommen. „Die Namen, die ich jetzt verlese, sind diejenigen Leute, die jetzt zuerst abgefertigt und eingeteilt werden. Sie gehen von hier aus zu dem bereitstehenden Bus auf dem Hof hinter dem Gebäude und fahren zum Überseehafen. Dort gehen sie an Bord ihres Schiffes. Ja, und einige der neuen Seeleute laufen mit Ihren Schiffen noch heute aus.“ Gespannt wartete jeder auf die Namen und ich war beinahe erschrocken, als mein Name aufgerufen wurde. So war ich einer der Ersten und wenn alles stimmte, würde auch ich vielleicht schon heute Abend mit meinem Schiff in See gehen.

Gemeinsam mit den anderen künftigen Seeleuten, die soeben aufgerufen worden waren, trat ich an eine lange Tafel, an der einige Frauen von der Reederei saßen. Sie hatten Listen und Formulare, Stempel und Aktenordner vor sich liegen. Hier wurden nun unsere Mitgliedsbücher der Gewerkschaft, der Massenorganisationen und Parteien auf den neuesten Stand gebracht. Ich war nunmehr Mitglied der *Industriegewerkschaft Transport und Verkehr*, so stempelte es eine junge Mitarbeiterin der DSR in mein kleines rotes Gewerkschaftsbuch.

Andere Ausweise, wie den Sportausweis vom Fußballverein und das Mitgliedsbuch von der Reitsportgruppe (ich gehörte einer Gesellschaft an, die im heimatischen Nachbarort acht bis zehn Pferde zum Reiten hatte), legte ich gar nicht vor. Für diese Hobbysportarten würde ich in der nächsten Zeit sowieso keine Gelegenheit mehr haben, so ging es mir durch den Kopf.

Von einer anderen Dame bekam ich ein Seefahrtbuch und den internationalen Impfpass. Gleich nebenan gab es eine Kleiderkarte mit vielen einzelnen Marken, ähnlich der früheren Lebensmittelkarten der Kriegs- und Nachkriegszeit. Den Erhalt dieser Dokumente mussten wir mit unserer Unterschrift quittieren und nach dieser Prozedur bekam jeder seinen Heuerschein. Dies war ein Zettel, auf dem der Name des Schiffes stand, auf welches er „aufsteigen“ musste und die Dienstbezeichnung, nach der man dort eingesetzt war. Mein Schiff hieß MS HELLERAU und ich war als E-Anlagenwärter gemustert.

Mit diesen Papieren ausgerüstet und dem Gepäck in den Händen ging es hinaus zum bereitstehenden Autobus. Dieser brachte uns nach einer etwa halbstündigen Fahrt, vorbei am alten Stadthafen von Rostock, zum Überseehafen. Am Hafentor mussten wir allesamt aussteigen und die Posten der Seepolizei passieren. Der Diensthabende kontrollierte dabei die Seefahrtbücher und die Heuerscheine. Ein paar Herren der Reederei lotsten uns, nachdem das Hafentor hinter uns lag, in die nächsten Gebäude. Mit einer kleineren Gruppe musste ich zuerst zum Hafenarzt. Dort wurde nochmals eine kurze Untersuchung durchgeführt und wir bekamen alle eine kleine Spritze in den Oberarm. Wofür oder wogegen das Serum war, habe ich vor Aufregung gar nicht mitbekommen. Der Hafenarzt trug die geimpfte Menge neben der lateinischen Bezeichnung des Impfstoffes in den neuen Impfpass ein.

In einer großen Lagerhalle an der Hafenstraße befand sich die Kleiderkammer als nächste Anlaufstelle. Ein paar freundliche Frauen nahmen unsere Kleiderkarten entgegen und fragten nach den jeweiligen Konfektions- bzw. Schuh- und Mützengrößen. Als ersten Ausrüstungsgegenstand bekam ich einen dunkelgrünen Seesack aus derbem Stoff. Bald türmte sich vor mir auf dem Ladentisch ein Berg von Kleidungsstücken auf. Mit fragender Miene erkundigte ich mich bei der Dame, ob denn diese Dinge alle zu meiner Ausrüstung gehören sollten. Sie erklärte mir, dass ich als Bordelektriker gemäß Uniformordnung der Reederei mit Bekleidung für den Maschinen- wie auch für den Decksbereich ausgestattet würde. Da der weltweite Einsatz arktische wie auch tropische Gebiete betreffen könne, seien diese Kleider schon wichtig. Es wäre ja auch möglich, dass man seinen Dienst mal auf einem Passagierschiff tun müsse und dort sei das Tragen der Uniform an der Tagesordnung.

Es war unfassbar, was ich nun in den Seesack und in meinen Koffer noch verstauen sollte. Da war die blaue Uniform, eine weiße und eine in khaki. Danach folgten die Schirmmütze und

eine Pelzkappe, ein weißer Mützenbezug und diverse Hemden, ebenfalls in weiß, hellblau und khaki. Zwei Paar lederne schwarze Halbschuhe. Ein Paar weiße und ein Paar hellblaue Leinenschuhe sowie ein Paar Filzstiefel bereicherten das Sortiment. Abschließend legte man mir noch zwei Arbeitsanzüge in Blau, ein Bordpäckchen, bestehend aus einer blauen Leinenhose und einer „Litewka“ in der gleichen Farbe und mit einem kleinen Stehkragen versehen, vor. Dem folgten nun noch ein Wetteranzug und ein Südwester, man nannte es Ölzeug, obwohl es aus gummierter Leinwand bestand. Da ich beim besten Willen nicht alle Sachen im Seesack und in meinen mitgebrachten Reisetaschen unterbringen konnte, gab man mir eine Rolle Bindfaden und ließ mich die Schuhkartons zu einem tragbaren Packen zusammenschnüren. Mit Schrecken dachte ich daran, wie ich wohl den Riesenberg allein und ohne Transportmittel zu meinem Schiff bringen sollte. Und – wo lag eigentlich die HELLERAU?

Verunsichert blickte ich in die Runde und wandte mich an einen jungen Mann, den ich für einen Fahrersmann hielt. „Die HELLERAU“, fragte er nachdenklich, „ist wohl ein Holzfrachter?“ Ich zuckte verständnislos mit den Schultern. Ein hämisches Grinsen huschte über sein Gesicht und im Brustton eines erfahrenen „Sailors“ sagte er zu mir: „Dein Dampfer, der liegt derzeit in Stettin.“ „Wie komme ich denn nach Polen und wie soll ich das Riesengepäck bis Stettin transportieren?“ „Na ja, das ist kein Problem. Du fährst per Taxi zur Reederei, holst dir eine Fahrkarte, einen Reise- und Dienstauftrag sowie ein Visum. Danach lässt du dich zum Bahnhof bringen und fährst wie ein Urlauber in der ersten Klasse per Eisenbahn nach Stettin.“ Nein, das konnte und durfte nicht wahr sein, ging es mir durch den Kopf.

Ein hochgewachsener, sonnengebräunter Mann, bekleidet mit einem khakifarbenen Hemd, einer leicht verwaschenen Jeanshose und einer weißbezogenen Mütze sprach mich daraufhin an. „Sie müssen auf die HELLERAU? Na, das trifft sich gut, dann können wir ja gemeinsam gehen. Mein Schiff liegt im „B-Becken“ und zwar mit der HELLERAU im „Päckchen“.“ „Warten sie, bis ich meine Sachen hier bekommen habe und dann helfe ich ihnen tragen.“ Obwohl ich nicht wusste, wo im Hafen ein „B-Becken“ war und was es hieß, im „Päckchen“ zu liegen, wurde mir aber eines klar, die HELLERAU befand sich nicht in Stettin, sondern hier im Überseehafen Rostock. Mir fiel ein Stein vom Herzen und schon sah die Welt wieder besser aus als vor zehn Minuten. Der Mann im Khakihemd, auf dessen Schulterstücken zwei goldene Streifen zu sehen waren, kam lächelnd auf mich zu, ergriff meine Reisetasche und den Koffer und sagte ermunternd: „So, Seemann, denn man tau in Richtung Dampfer. Sie sind sicher eine Neueinstellung und wissen hier noch nicht Bescheid. Mit der Zeit kriegen sie den Trubel schon noch mit und wenn sie erst an Bord und dann auf See sind, ist alles viel ruhiger und geordneter.“ Ich schwang mir meinen Seesack auf die Schulter, schnappte meine Schuhkartons und stapfte voller Erwartungen meinem Helfer hinterher. Vorbei an Güterwaggons und über Eisenbahngleise, immer begleitet vom lauten Gebimmel der Hafenkräne, erreichten wir nach kurzer Zeit das so genannte „B-Becken“. Hier lagen zwei Schiffe am Kai vertäut, eines hinter dem anderen und etwas weiter links sogar zwei nebeneinander. Vor dem Motorschiff mit dem Namen ZEULENRODA machten wir Halt und mein Begleiter sprach mit einem jungen Mann, der an der Gangway stand. Dieser nahm meine Sachen aus den Händen meines Helfers und bedeutete mir, ihm zu folgen. Über die schwankende Gangway betrat ich die ZEULENRODA und eilte dem Matrosen nach. Auf der anderen Seite der ZEULENRODA lag längsseits ein Schiff des gleichen Typs, fest verbunden, mittels starker Leinen – und es war die HELLERAU. In diesem Augenblick verstand ich nun auch, was es bedeutete, „im Päckchen zu liegen“. Wir mussten hier über eine kleine Treppe die Relling überqueren, ein breites Brett passieren und drüben auf dem MS HELLERAU wieder an Deck hinuntersteigen. Ich hatte mein Ziel erreicht und befand mich an Bord des Schiffes, mit dem ich meine allererste Seereise antreten sollte.

Für immer abgemustert

Im September 1976 begann ich meine Lehre bei dem damaligen VEB Deutfracht/Seereederei Rostock. Meine Ausbildung erhielt ich zunächst in der BS Flotte in Rostock, später dann auf dem damaligen Lehrschiff MS GEORG BÜCHNER. Das zweite Lehrjahr und die Ausbildung zum Vollmatrosen M oder Maschinenassistenten absolvierte ich auf dem MS EISENBERG. Im Jahre 1978 schloss ich meine Lehre ab und fuhr anschließend als Maschinenassistent auf Schiffen im Flottenbereich „Spezial“. Ein bis dahin ganz normaler Werdegang beim VEB DSR. Ich lernte meinen Beruf immer besser kennen und lieben und schmiedete bereits Pläne für mein berufliches Fortkommen. Einer guten Zukunft stand scheinbar nichts im Wege. Bis zum Oktober 1982. Da stürzten nicht nur meine beruflichen Pläne wie ein Kartenhaus zusammen, sondern es wurde auch meine familiäre Existenz bis in die Grundmauern erschüttert. Was war geschehen?

Meine Mutter war nach einer Besuchsreise in Frankfurt a.M. nicht zurückgekehrt.

Ich befand mich zu dieser Zeit auf dem MS HEINRICH HEINE. Seit Juni 1982 gehörte ich dort zur Besatzung. Wir waren gerade auf einer Reise nach Klaipeda, also ziemlich weit östlich oder rechtsherum, wie wir Seeleute immer dazu sagten. Mit einer Ladung Schweinehälften lagen wir im Hafen von Klaipeda.

Am Vormittag des 13. Oktober 1982 wurde ich zu Kapitän Wolfgram gerufen. Er hatte ein Telex der Reederei erhalten, in dem die Weisung stand, mich umgehend an Bord des MS VOCKERODE zurück nach Rostock zu schicken. Der plötzliche Rückruf überraschte und beunruhigte mich gleichermaßen. Das konnte nichts Gutes bedeuten, zumal Kapitän Wolfgram ebenfalls keine Erklärung hatte. Er versuchte, mich mit einer eventuell bevorstehenden Einberufung zur Armee zu beruhigen. Aber damit lag er weit daneben, wie sich schon bald an Bord des MS VOCKERODE herausstellen sollte. Auf Reede Warnemünde saß ich mit anderen Besatzungsmitgliedern in der Messe, als der Bordfunker kam und mir sagte, ich hätte mich am nächsten Tag im Flottenbereich, Zimmer 18, einzufinden. Alle sahen sie mich jetzt mitteilidig an. Jeder wusste, was das bedeutete.

Nie werde ich den Zynismus vergessen, mit dem mich dort diese berühmt berüchtigte Frau vom Wegbleiben meiner Mutter in Kenntnis setzte und wie sie mir dann das Seefahrtsbuch entzog.

Jetzt war ich ein so genannter Hafenspringer. Viele werden wissen, was das bedeutete. Hafenspringer – zumindest bis Ende des laufenden Jahres. Der VEB DSR hätte sonst bei einer erzwungenen Kündigung vor Ablauf der Jahresfrist in seiner „Großzügigkeit“ meinen Anspruch auf Jahresendprämie gestrichen.

Von nun an mussten ich und meine Familie mit jedem Pfennig rechnen. Nie werde ich die Rosenbeete vor dem Reedereigebäude vergessen, die ich als Springer von Unkraut befreien musste. Ich werde nicht vergessen, wie ehemalige Schiffskameraden vorbeikamen und mich nach meinem Berufswechsel zum Gärtner befragten. Ich werde die Nacht nicht vergessen, in der ich nicht wusste, wo ich schlafen sollte, nachdem man mich von dem Schiff, auf dem ich tagelang Kohleluken gefegt hatte, am späten Nachmittag von Bord gehen ließ.

Im Springerbüro hatte man längst Feierabend gemacht. Niemand vermittelte mir ein neues Schiff, auf welches ich „springen“ konnte. Niemand vermittelte mir ein Bett im ständig belegten „Haus Sonne“.

In dieser Zeit musste ich nochmals zu dieser Frau. Eine Kollegin von ihr war ebenfalls anwesend. Man sagte mir jetzt ganz offen, dass ich mein Seefahrtsbuch in meinem ganzen Leben

nicht mehr zurückerhalten würde. Ich wurde zur Kündigung gezwungen, „im beiderseitigen Einvernehmen“, wie es später hieß.

VEB Kombinat
Seeverkehr und Hafenwirtschaft
— Deutfracht/Seereederei —

Datum: 13. 12. 82

Einzugsbescheinigung

Nr. 1086

Am heutigen Tage wurde das Seefahrtsbuch Nr.
des/der Genossen/Genossin

0831/762

Kiechel
Name

Karelz
Vorname

befristet eingezogen.

Diese Bescheinigung berechtigt in Verbindung mit dem
Personalausweis Nr. [REDACTED]

für die Zeit vom 13. 12. 82 bis 10. 1. 83

zum Betrieb des Kombinatbetriebes

ROSTOCK
Spezialschifffahrt/Küstenschifffahrt
Abt. Kader

ROSTOCK - OBERSCHNAPEN - Unterschrift des Abteilungsleiters

Vergessen werde ich auch nicht die Suche nach einer neuen Arbeit in meinem damaligen Heimatort Zwickau. Es gab mehrere Betriebe, die mich eingestellt hätten. Als sie jedoch den Grund meiner betrieblichen Veränderung hörten, nahmen sie sehr schnell Abstand von einer Einstellung. Es war, als hätte ich ein „Kainsmal“ auf der Stirn. Selbst das Reichsbahn-Ausbeserungswerk Zwickau brauchte nach anfänglichem Interesse plötzlich nur noch einen Koch. Aber ein anderer Betrieb stellte mich letztendlich doch als ungelernte Hilfskraft in seinem Zeichenbüro ein. Von heute auf morgen musste ich mich als Seemann, der mit Herz und Seele dabei war, auf ein Landleben unter denkbar ungünstigsten Bedingungen einstellen. Bekannterweise fällt dies allen Seeleuten schwer, selbst wenn sie den Umstieg aufs Landleben lange und gründlich vorbereitet haben.

Trotz all dieser widrigen Umstände hatte ich ein berufliches Fortkommen noch nicht vollständig aus den Augen verloren. Ich wollte mich jetzt in meinem neuen Umfeld beruflich weiterentwickeln. Fortan bemühte ich mich um ein Fachschulstudium auf dem Gebiet des Stahlbaus. Dabei erfuhr ich sogar die Unterstützung meiner nächsten Vorgesetzten.

Diesmal gab mir das Wehrkreiskommando diese Unterstützung nicht, denn ich sollte jetzt erst einmal meinen Wehrdienst ableisten. Mit 24 Jahren wurde ich einberufen. Für mich war jetzt meine berufliche Laufbahn endgültig den Bach runter.

Nachdem ich dann mein „Vaterland“ beim Schwarzaufwasch in einem Offizierskasino verteidigen durfte, galt es anschließend den Lebensunterhalt meiner Familie finanziell zu sichern. Ich arbeitete als Betriebsschlosser wieder in dem Betrieb, wo ich vorher als Zeichner tätig sein konnte. Nun folgte eine Zeit, in der ich als „sozialistischer Helfer“ ins RAW Zwickau zwangsdelegiert wurde. Plötzlich war ich dort gefragt, obwohl ich noch immer kein Koch war. Es vergingen weitere fünf Monate, von August bis Dezember 1986, mit niedrigen Hilfsarbeiten in der Containerreparatur.

Während dieser Zeit standen in fast allen Zeitungen Anzeigen, in welchen der VEB DSR fahrendes Personal suchte. Neue Hoffnung keimte in mir auf. Vielleicht gab man mir noch diese Chance. Ich bewarb mich. Ich vergaß aber dabei, dass man mir schon damals sagte, nie wieder ein Seefahrtsbuch zu erhalten. Die Ablehnung empfand ich dann nur noch als Hohn. Ich hatte die Qualifikation, aber man stellte lieber ungelernte Leute ein. Form und Inhalt des Bescheides waren völlig unpersönlich und nichts sagend. Die Ablehnung meiner erneuten Bewerbung war ausweichend, unbegründet und provokant. Ich ließ nicht locker, schrieb ein zweites Mal und bekam eine weitere Absage mit noch weniger Bezug zu meinem Anliegen. Wie viel Ungerechtigkeit kann ein Mensch ertragen?

Für mich war jetzt das Maß voll. In diesem Land, das vorgab, mein Vaterland zu sein, hatten meine Familie und ich nichts mehr verloren. Am 29. Dezember 1986 stellten wir den Antrag auf „Genehmigung zur Änderung unseres Wohnsitzes und ständigen Aufenthaltes von der DDR in die Bundesrepublik Deutschland“ sowie auf „Entlassung aus der Staatsbürgerschaft der DDR“.

Kurz gesagt, wir stellten den Ausreiseantrag und wurden somit zu einem der Steine, die losrollten und die Lawine auslösten, welche unter anderem zum Fall der Mauer und dem Ende der DDR führten. Am 22. März 1989 siedelte ich mit meiner Familie aus der damaligen DDR in den „Westen“.

Im September 1991 erreichte mich an meinem Wohnort in den alten Bundesländern zufällig die Mitteilung, dass es bei der DSR Rehabilitationsverfahren und Entschädigungen für Seeleute gibt, die aufgrund von politischen Entscheidungen ihren Beruf in der DDR nicht mehr ausüben durften. Am 23. September 1991 schrieb ich einen Brief an die Deutsche Seereederei Rostock GmbH und stellte den Antrag auf ein solches Verfahren.

Am 22. Oktober 1991 erhielt ich ein Antwortschreiben – völlig emotionslos und kalt: „... Wie Ihnen sicher bekannt ist, gab und gibt es für die berufliche Rehabilitierung keine gesetzlichen Regelungen. Die im Oktober 1982 getroffene Entscheidung, Ihnen das Seefahrtsbuch zu entziehen, lag nach der gültigen Rechtsordnung in der Kompetenz des dafür zuständigen staatlichen Organs. Der VEB DSR war lediglich beauftragt, den körperlichen Einzug des Seefahrtsbuches vorzunehmen. Die Betriebsleitung des VEB DSR hatte sich jedoch aus Gründen der Kulanz Ende 1989 entschieden, für Seeleute, die infolge politischer Entscheidungen durch den Entzug ihres Seefahrtsbuches den Beruf nicht mehr ausüben konnten, ein betriebliches Rehabilitierungsverfahren durchzuführen. Dieses betriebliche Verfahren, das ausschließlich aus eigenen Mitteln finanziert worden ist, war u.a. zeitlich begrenzt für bis 2. Oktober 1990 eingegangene Anträge von ehemaligen Seeleuten aus den alten Bundesländern. Eine über diesen Zeitraum hinaus gehende Weiterführung dieses betrieblichen Verfahrens ist nicht möglich. ...“

Es stellten sich für mich nun die Fragen: Welches staatliche Organ? Warum nennt man nicht die Verantwortlichen beim Namen? Auch hätte man es doch bundesweit publik machen können, wenn man schon die alten Bundesländer erwähnt!? Wer zu spät kommt, den ... So hatte es Herr Gorbatschow sicherlich nicht gemeint.

Am 7. November 1991 schrieb ich wieder an die DSR GmbH, erhielt aber schon keine Antwort mehr. Man war wieder zur Tagesordnung übergegangen.

Nach 17 Jahren ohne Seefahrt heuerte ich 1999 auf der DEUTSCHLAND an. Als Plumper, ich hatte ja vorher nie ein richtiges Patent machen können. Dort traf ich dann auch auf viele ehemalige DSR-Kollegen. Arglos erzählte ich meine Geschichte. Da wurde, für Unbeteiligte sicher kaum zu verstehen, aus Kollegialität plötzlich Ablehnung. Auch hier Vergangenheitsverdrängung statt Vergangenheitsbewältigung?! Meine letzte Chance, wieder in meinem Traumberuf arbeiten zu können, war verwirkt. Eine kleine Genugtuung bleibt – ein Seefahrtsbuch befindet sich heute wieder unter meinen Papieren.

Episoden auf einer Westafrikareise 1966

Das Schiff war eines von jenen, die im Rahmen eines umfangreichen Ankaufprogramms für die *Deutsche Seereederei Rostock* erworben wurden, um den wachsenden Seehandel der DDR zu bewältigen und aus der Fahrt für Dritte Frachteinnahmen in freien Währungen zu erzielen. Als es 1964 von der DSR übernommen wurde, war es neun Jahre alt. Gebaut von *Burmeister & Wain* in Kopenhagen, hatte es die Meere unter dem Namen *LOTTE SKOU* befahren, Länge 120,1 Meter, Tragfähigkeit 6731 tdw. Der ansehnliche Stückgutfrachter schaffte 15 Knoten, hatte fünf Luken und hieß nunmehr *UCKERMARK*.

In den Jahren des Aufbaus ihrer Flotte unternahm die DSR große Anstrengungen, um die benötigten See- und Landleute selbst auszubilden oder von anderen Bildungseinrichtungen zu beschaffen, vor allem Matrosen, nautische und technische Offiziere, Köche, Bäcker und Kellner. Aber auch Verkehrskaufleute, Bürofachkräfte, Mitarbeiter für die Finanzbereiche und solche mit Fremdsprachenkenntnissen, Werkstattpersonal sowie Hoch- und Fachschulabsolventen aus Fachrichtungen, die sich auf den Seeverkehr spezialisiert hatten.

Gerade von Letzteren erwartete die Reederei neben ordentlichen Studienergebnissen auch ausreichende Praxiskenntnisse. Deshalb ermöglichte sie mehreren Studentengruppen der *Verkehrshochschule Dresden* und der *Universität Rostock* Praktika auf ihren Schiffen. Bereits 1961 absolvierte die erste Gruppe von Studenten und jungen Assistenten aus beiden Einrichtungen ein Bordpraktikum auf dem Fracht- und Lehrschiff *HEINRICH HEINE*, das von Kapitän Herbert Schickedanz geführt wurde. Auch auf der *UCKERMARK* waren im Jahre 1966 zwei Studenten und ein Assistent der Verkehrshochschule als Decksleute gemustert.



MS UCKERMARK im Überseehafen Rostock

Rostock

In den Laderäumen befand sich diverses Stückgut für die Häfen zwischen Casablanca und Douala. Die Besatzung war komplett und machte das Schiff seeklar. Treibstoff und Wasser wa-

ren gebunkert. Etwas spät hatte die Schiffsversorgung noch Proviant nachgeliefert, welchen Besatzungsmitglieder von Deck und aus der Maschine noch in die Lasten schleppten. Mehrere Persenninge kamen übereinander auf die bereits abgedeckten Luken. Die Alten halfen den Neuaufsteigern, die das Schiff mit seinen Stolperstellen noch nicht so gut kannten. Für zwei der Praktikanten war alles neu. Sie hatten ihre erste Nacht auf einem Schiff verbracht. Es war nur ein Halbschlaf geworden. Zu groß war die Spannung. Wie wird die See wirklich sein? Ob das Schiff sehr schaukelt? Und die fremden Häfen? Der Bootsmann versuchte, sie mit dem Hinweis zu beruhigen, dass alle an Bord eine erste Reise hinter sich gebracht hatten. Es tat gut, aber half nicht sehr. Die Unruhe der ersten Reise blieb und die ungeübten Knochen begannen zu schmerzen.

An dem übervollen Schreibtisch in seiner Kammer kämpfte sich der „Zweite“ tapfer durch große Stapel von Ladungspapieren und lief von Zeit zu Zeit mit dem bunten Stauplan auf die Brücke, wo seine Kollegen noch mit der Berechnung des Beladungszustands des Schiffs beschäftigt waren.

„Doc, Sie müssen mir helfen“, rief er dem Assistenten aus seiner Kammer zu. Damit hatte dieser seinen Bordnamen erhalten und dazu noch einen Teil der Dokumente aus dem Stapel, um deren Angaben zu vergleichen. In Dünkirchen und Rouen sollte noch mehr Stückgut hinzukommen, lauter Einzelpositionen, denn Container wurden 1966 noch nicht gefahren. Die Zeit wurde knapp. Der Lotse befand sich schon an Bord. Die Seewachen waren eingeteilt. Die beiden Praktikanten hatte der Bootsmann von der Luke weggerufen. Er ging mit ihnen und Doc auf die Back und dann nach achtern und erklärte, was sie beim Ablegen tun sollten und wie die Leinen hießen. „Ihr geht erst einmal mit nach achtern“, wies er die Studenten an, „tut aber nichts ohne Festmacher.“

Am frühen Nachmittag kam dann die Durchsage „Klar vorn und achtern“. Die Studenten begaben sich auftragsgemäß nach achtern, um den Besatzungsmitgliedern zu helfen, die Rattenbleche abzunehmen und alles wegzuräumen, was beim Einholen der Leinen im Wege stehen könnte. „Und wo bleiben die Festmacher? Kommen die vom Hafen?“, fragte Harald leise seinen um einen Kopf größeren Studienkollegen Willy, aber die Antwort kam nicht von diesem, sondern von Locke, einem der Matrosen, dessen ehemals dunkle Lockenpracht nur noch in Fusseln an den Seiten seines Kopfes und im kräftigen Nacken hing, während oben eine ansehnliche braungebrannte Platte leuchtete: „Die liegen dort neben dem Poller. Ich hab sie euch mitgebracht“, und er wies auf zwei Paar neue Arbeitshandschuhe.

Die Gangway wurde gehievt. Dann kamen in rascher Folge die Kommandos zum Einholen der Leinen. Die beiden Schlepper, die dem Schiff gegen den Wind beim Ablegen halfen, verabschiedeten sich von der UCKERMARK, die nun ihre Reise nach Westafrika begann. Die Leinen wurden ordentlich aufgeschossen. Dann ließen sich Willy und Harald von dem Matrosen noch mal den Manöverablauf erklären sowie alles, was beim Einlaufen in Dünkirchen zu beachten ist. Das dauerte seine Zeit und endete in Lockes Schwärmerei von französischen Mädchen und ihren kleinen erotischen Unterschieden zu den in der deutschen Heimat zurückbleibenden lieben Partnerinnen.

Auf See

Als sich Willy seiner Kamera besann, mit der er die Warnemünder Molen von der Seeseite her aufnehmen wollte, war es schon zu spät. Er befand sich bereits weit draußen im Seekanal, kurz vor dem Kurswechsel in den Fehmarnbelt. An Deck war noch allerhand zu tun. Ladegeschirr festmachen, restliche Holzkeile am Lukensüll einschlagen und den nächsten Seetag vorbereiten. Das Schanzkleid war dran. Entrosten und Malen. „Der Wetterbericht sieht gut aus“, meinte der Bootsmann. „Wir müssen sehen, dass wir in den nächsten Tagen die Lotte

wieder hübsch machen können. In Afrika bekommen wir Regen.“ „Boss, schreibst du Überstunden“, wollte einer wissen. „Wenn ich ja sage, fängst du vielleicht an zu bummeln. Erst mal wird rangeklotzt. Willy, du bleibst morgen mit an Deck und Locke, du nimmst Harald mit in Luke 4. Ihr könnt schon Garnier legen für die Ladung aus Dünkirchen.“

Oh, meine armen Knochen! Harald fühlte seine Arme schwerer werden und die Beine, auch den Rücken spürte er schon länger. Das waren wohl diese Kartons mit den Konservendosen. Die Proviantlast ist ziemlich eng. Das linke Schienbein schmerzt. Bestimmt von diesem blöden Süll! Ich hatte noch nicht mal Zeit, an meine Lieben zu denken, die nun für ein viertel Jahr allein zu Hause bleiben müssen. Entschuldigt bitte, Ihr zu Hause. Wenn ich zurück bin, ist der Sommer vorbei. Nichts mehr mit FKK, Julia. Oh Gott. Ich wollte frühestens nach drei Tagen an dich und deinen braungebrannten Bauch denken. Verzeih mir. Meine Frage heute nach den Festmachern war richtig blöd. Aber was Garnier ist, weiß ich schon lange. Ich werde nicht mehr so schnell dumme Fragen stellen. Gibt es denn überhaupt Licht in diesem Laderaum? Abendbrot. Der Seehunger hatte sich bei den meisten wieder eingestellt. Der Koch wusste, wie wichtig das Essen am ersten Seetag für den weiteren Verlauf der Reise ist. An den leeren Tellern und Schüsseln spürte er, es hat geklappt. Den Jungs hatte es geschmeckt. Aber gesprochen wurde in der Messe noch nicht sehr viel. Das dauert noch ein wenig. Locke folgte den Studenten hinaus aufs Deck und begann ein Gespräch.

„Hier liegen noch viele Wracks auf dem Grund, aus dem zweiten Weltkrieg. Überall. Mecklenburger Bucht, Kieler Bucht, Kattegat und Skagerrak, Kriegsschiffe, KFK, Frachter. Manche sind in der Seekarte markiert, andere noch nicht.“

„Was sind KFK?“ Harald hatte diese Abkürzung noch nie gehört. „Kriegsfischkutter, umgebaute Fischkutter, mit denen sie Minen legten. Die hatten auch Geschütze an Deck gegen die Flugzeuge. Mein Vater ist auf so einem Ding gefahren. Aber nur von der Bauwerft in Swinemünde bis in die Kieler Bucht. Dann wurden sie von einem Flugzeug erwischt und der Kutter ist gesunken. Mein Vater lebt noch. Er ist Fischer in Sassnitz. Die hatten voriges Jahr eine Mine im Netz.“

„Von solchen Dingen hört man nicht viel“, meinte Willy. Beide sahen dem weißen Schaum hinterher, der sich von der Bugwelle her an der Seite des Schiffs verlor. „So oft kommt das ja auch nicht vor. Die Zwangswege haben sie gleich nach dem Kriege geräumt, aber gefischt wird ja überall.“

Es fiel Harald wieder ein, dass er morgen mit Locke in den Laderaum sollte. Er hätte ja gerne gewusst, wie das dort unten mit dem Licht ist. Aber fragen wollte er nicht. So beschränkte er sich auf die Bemerkung, dass sie ja morgen zusammenarbeiten werden, was Locke auch knapp bestätigte. Den beschäftigte eine ganz andere Frage. „Der Alte hat gesagt, es könnte passieren, dass ihr später mal unsere Chefs werdet. Stimmt das? Wir sollten es nicht mit euch verscherzen. Wer bei euch dort studiert, wird der später wirklich Chef in der Reederei? Oder spinnt der Alte bloß?“ Das kam etwas überraschend für die Studenten, deren Augen weiter den kleinen weißen Schaumkronen auf dem Wasser folgten. „Jetzt sind wir erst mal Decksleute“, fiel Willy ein. „Das ist alles nicht so einfach. Wenn wir zurückkommen, läuft das Semester schon. Dann kommt die Prüfung in Rechnungswesen. Auf die freue ich mich jetzt schon wie verrückt. Und dann gehts noch weiter, hoffe ich jedenfalls. Wir wissen ja noch gar nicht, ob wir mal in die Reederei kommen oder in einen anderen Betrieb, zum Beispiel in den Hafen.“

„Möglicherweise wirst du mal Chef“, brummte Harald zu Locke hin. „In der Reederei arbeiten doch jetzt schon allerhand ehemalige Schiffsoffiziere.“ Locke dachte nach. „Kann einer von euch Englisch?“ „Harald hat die Prüfung schon hinter sich“, beeilte sich Willy. „Ich übe noch.“ Locke wurde genauer. „Meine Freundin hat mir ein Englischbuch mitgegeben und zwei Kassetten. Ich habe bei der Reederei einen Antrag für die Seefahrtsschule laufen. Mit meinen jet-

zigen Sprachkenntnissen kann ich mir den Weg zur Schule sparen. Wenn ich jemanden hätte, der mit mir ein wenig übt und die Aufgaben mal durchsieht.“ „Ich kann mir das Buch ja mal ansehen“, bot Harald nach einer Denkpause ohne große Begeisterung an. „Dann komm mit.“ „Wohin?“ „Na, auf meine Kammer.“

Rouen

Es war Sonntag geworden. Ein Sonntagvormittag auf der Seine. In Dünkirchen war alles ziemlich flott und unkompliziert abgelaufen. Auch danach – gutes Wetter während der Überfahrt im Kanal und keine Probleme mit der Tide in der Flussmündung. Nun hatte die UCKERMARK bereits Le Havre passiert und fuhr den Fluss hinauf. An den Ufern wechselten bewaldete Hügelketten mit Feldern und Ortschaften. Die Sonne schien, erst einmal von Backbord, dann später von Steuerbord, so wie das Schiff den Windungen des Flusses folgte. Die Flussfahrt verlangte die ganze Aufmerksamkeit von Kapitän, Wachoffizier und Rudergänger. Nur der Lotse, ein unfranzösisch blonder Mann, schien wirklich in Sonntagsstimmung zu sein. Mit spielerischer Leichtigkeit gab er seine Kommandos und der Kapitän spürte nach kurzer Zeit, dass er mit ihm eine zuverlässige Assistenz hatte. Hin und wieder wies er die Brückenbesatzung auf Sehenswertes an einem der Ufer hin.

„Ihr Schiff läuft gut“, bestätigte er dem Rudergänger in Deutsch. „Kapitän, sehen Sie dort drüben die Prozession und weiter hinten die kleine Kirche? In der wurde ich getauft. Ich bin hier geboren. Meine Mutter war eine Deutsche. Kriegsbeute. Sehr hübsch. „Ruder mittschiffs!“

„Ruder liegt mittschiffs.“

Weiter oben machte der Fluss noch eine Linksbiegung, dann kam Rouen in Sicht, Fluss- und Seehafen zugleich und alte Kulturstadt. Der Liegeplatz befand sich mitten in der Stadt. Von Deck aus war der Marktplatz zu sehen, umringt von den historischen Bauten, die der Lotse schon auf einer Postkarte gezeigt hatte. Leute saßen vor den Restaurants und Kinder tobten herum.

Drei Luken mussten geöffnet und mit Lukenzelten für die Nacht geschützt werden. Die Zelte kamen am Montagmorgen vor Schichtbeginn wieder runter, denn es ging gleich mit drei Gängen los. Am Hafentor hatten viel mehr Stauer gewartet als auf dem Schiff benötigt wurden. Es wurde zügig gearbeitet, obwohl Stückgüter recht unterschiedlicher Beschaffenheit gestaut werden mussten. Kisten mit diversen Ersatzteilen, Nahrungsmitteln, Elektrogeräten, Nähmaschinen, ein paar Kisten mit Kognak für eine französische Botschaft in Kamerun und vieles mehr. So wie die Luken fertig wurden, legte die Decksgang die Lukendeckel und Persenninge auf. Am späten Abend war alles seeklar und am frühen Morgen des folgenden Tags legte das Schiff wieder ab. Manches Besatzungsmitglied war am vergangenen Vormittag schnell noch über den Markt der freundlichen Stadt gebummelt, aber das 130 Eisenbahnkilometer entfernte Paris blieb ein Traum. Die Zeit war zu knapp.

Auf See

Die Biskaya gab sich etwas rau, aber sie blieb erträglich. Die UCKERMARK lag gut in der See, nicht zuletzt zur Freude der Studenten, die ihre Befürchtung, dass es zu sehr schaukeln könnte, abgelegt hatten. Das Schiff war bereits ihr schwimmendes Zuhause geworden. Die Kammer hatten sie sich eingerichtet. Sie schliefen gut und freuten sich von einer Malzeit auf die andere. „Wartet ab. In den Tropen wird das etwas anders“, hatte der Zimmermann gewarnt, der nebenan seine Kammer hatte. „Dann hört ihr mich schnarchen, weil die Türen offen stehen.“ Über die ulkige Drohung ihres Nachbarn machten sie sich keine weiteren Gedanken. Weil zu viel Spritzwasser über das Vorschiff ging, hatte sich die Decksgang nach achtern ver-

zogen und auf der Leeseite das Schanzkleid gemalt. Erst in der Höhe von Kap Roca beruhigte sich die See und vorn konnte weiter gepinselt werden.

Casablanca

Das Schiff war in Afrika angekommen. Schon während der Fahrt entlang der portugiesischen Küste erinnerten die steigenden Temperaturen an die Nähe des großen Kontinents. Jedoch brachte der Fahrtwind immer noch genügend Kühlung. Damit war es aus, seitdem das Schiff in Casablanca festlag. Die Sonne brannte Decks und Dächer heiß und erst spät am Abend kühlten die Kammern etwas ab.

Doc erinnerte sich, wie es war, als er auf einem Schulschiff in Alexandria zum ersten Mal einen afrikanischen Hafen anliefe. Er hatte damals das intensive Empfinden, an der nördlichen Kante des riesengroßen Kontinents ein Stück Erde betreten zu haben, das ihn beunruhigte, weil es anders war. Wie anders, das wusste er noch nicht. Während der langen Liegezeit erzählte der Funker des Schulschiffs an einem Abend von anderen afrikanischen Häfen, von Mombasa, Daressalam, Casablanca und Conakry, und dass in Ostafrika solider gearbeitet würde, die westafrikanischen Häfen aber interessanter seien. Afrika sei für ihn wie ein Zauber.

„Wer zu lange Afrika fährt, der bleibt daran hängen“, hatte er in seinen Gin-Tonic gemurmelt und blieb danach still, als wollte er sich sammeln. Nach einer Weile fing er wieder an: Ein Funker, bei dem er als Assistent fuhr, hatte schon ein paar Jahre auf einem Linienschiff gearbeitet, welches nach Ostafrika fuhr und zurück, als man ihm vorschlug, auf ein Westafrikaschiff umzumustern. Erst zögerte er. Denn wenn er zu Hause langen Urlaub machte, wurde er nach ein paar Wochen nervös und zänkisch. Er sehnte sich nach diesen fremden Küsten am Indik zwischen Port Sudan, Madagaskar und Daressalam, nach den unweißen Menschen, den tausend Gerüchen ihrer Märkte, die er anfangs als Gestank empfand, dem langen Handel beim Kauf von ein paar Früchten und sogar nach der feuchten Hitze, die sich im ganzen Schiff ausbreitete und den Schlaf verdrängte.



MS UCKERMARK in Tema/Westafrika

Er musterte trotzdem um und fuhr Westafrika. Wieder ein paar Jahre. Seiner Frau war das schon lange zu viel geworden. Sie wollte sich scheiden lassen. Darauf bot ihm die Reederei an, auf ein Kümo umzusteigen, damit er öfter zu Hause sein könnte. Seine Frau schöpfte Hoffnung, aber er blieb auf dem Afrikaschiff. Sie ließ sich nun doch scheiden.

Während eines Urlaubs musste er sich den Blinddarm ent-

fernen lassen und starb an einer Infektion. Manche sagten, es wäre seine Sehnsucht gewesen, von der er nicht loskommen konnte. Er wäre zu Hause sowieso bald gestorben. Oder er hätte noch diesen Tick bekommen wie andere Afrikafahrer, die sich fremd zu Hause fühlten und schon manche Gewohnheiten der Afrikaner übernommen hätten. Diese würden nur noch reden, wenn sie nach jedem Satz in eine Banane beißen könnten. Solche Versessene hatte der Assistent zwar noch nicht erlebt, jedoch fühlte er, dass der dunkle Kontinent Geheimnisse barg und Kräfte, die sich unserem Verständnis verschlossen, aber diese Männer in ihren Bann gezogen hatten.

Conakry

Im Hafen trugen heute manche Stauer weiße Ketten unterschiedlicher Länge am Hals, eine, zwei oder mehr. Ein lustiger Kontrast auf der dunklen Haut der muskulösen Männer. Die Ketten mussten eine besondere Bedeutung haben, denn man sah sie nicht jeden Tag. Vielleicht hat die Bevölkerung gerade einen traditionellen Festtag, einen, der nicht im Kalender steht, denn am Schiff wird ja gearbeitet. In Afrika gibt es viele solcher Tage, an denen die Leute in ihren Wohngegenden während einer oder mehrerer Nächte Zeremonien durchführen. Manche hängen mit dem Regen zusammen, um den in bestimmten Monaten mit Opfergaben und durch Beschwörung der Geister gebeten wird. Andere sind spirituelle Feste zum Dank für eine gute Ernte. Und es gibt noch viele mehr. Alle sind anstrengend und die Teilnehmer schleppen sich müde durch den nächsten Tag, was sich, wenn es Leute vom Hafen sind, auch auf die Liegezeit eines Schiffes auswirken kann. Das Problem interessierte natürlich die Schiffsleitung.

Eine diesbezügliche Frage an den Makler, der sich an diesem Morgen beim Kapitän befand, ergab, dass keine Befürchtung bestünde, dass sich das Schiff eventuell verspäten würde. Auch der Vormann wusste nichts von einem traditionellen Feiertag. Die Stauer, die an Bord des Schiffes arbeiteten, trugen solche Ketten nicht.

Dem „Ersten“ ließ der weiße Schmuck jedoch keine Ruhe, und er suchte nach einer Gelegenheit, einen der Stauer direkt danach zu fragen. Am Vormittag, als er die Gangway hinabstieg zu den beiden Matrosen, die von der Pier aus am Vorschiff Farbe rollten, sah er wieder einen Hafenarbeiter mit weißen Ketten am Hals. Jetzt oder nie, dachte er, kramte ein paar französische Vokabeln aus seinem Gedächtnis und sprach den Mann an.

„Guten Morgen.“

„Guten Morgen, Herr Offizier.“

Als der „Erste“ vorsichtig seine Frage loswerden wollte und dazu mit dem Finger auf die weißen Ketten am Hals seines Gegenüber deutete, schien dieser von einer panischen Angst erfasst zu werden. Mit gedämpfter Stimme beschwor er den erschrockenen „Ersten“: „Bitte, rufen Sie nicht die Polizei. Sie sperren mich ein und ich darf nicht mehr in den Hafen. Wer soll dann meine Familie ernähren? Ich habe nicht gestohlen. Die Ketten hat mir ein Mann von hier verkauft. Sehr billig! Auf dem Markt kosten sie doppelt soviel. Ich habe ja nur zwei. Eine für meine Frau und eine für meine Schwiegermutter. Für meine anderen Frauen habe ich keine, sonst hätte ich mehr kaufen müssen. Ich habe noch nie ein Geschenk mit nach Hause gebracht. Bitte rufen Sie nicht die Polizei. Lassen Sie mich bitte laufen.“

Der „Erste“ war total verwirrt und ließ den Mann gehen. Ihm blieb aber ein sehr komisches Gefühl. Er schaute nur kurz nach den beiden Matrosen, stieg die Gangway wieder hinauf und rief den „Zweiten“ und den Assistenten: „Haben wir irgendwas in den Laderäumen, was so aussehen könnte wie diese weißen Halsketten? Kriegen wir das raus aus den Papieren?“ Sie wühlten sich durch die Ladungspapiere. Manche Positionen, wie zum Beispiel Konserven kamen nicht in Frage. Damit hatten die weißen Ketten nichts zu tun. Auch nicht mit Textilien. Aber Elektroerzeugnisse? Was ist damit?

„Wo sind die Bills of Loading?“ „Heizspiralen vielleicht? Für Kocher oder so was?“ „Hier bei dem Zeug für Douala, Elektroerzeugnisse, Heizspiralen für Elektrokocher, diverse Typen, 2 Kisten je 12 Kartons.“ „Das ist Luke 4, Unterraum, Steuerbordseite. An der Luke wird gearbeitet.“

Sie stiegen in die Luke und fanden die beiden Kisten, ziemlich versteckt, fast an der Bordwand. Eine war aufgebrochen. Teilchen der Keramikisolierung lagen herum. An anderen Kisten fanden sie ebenfalls Spuren von versuchtem Aufbruch. Sie informierten den Kapitän. Zusätzlicher Stress für die Schiffsleitung und die Decksbesatzung waren nicht mehr zu vermeiden. Verschärfte Raumwachen, Schadensbesichtigung, Protokolle und freundliche Polizisten, die nach Abschluss ihres Besuchs vom „Zweiten“ gerne wissen wollten, ob er „Hafenbräu“ kenne. Seit dem Zusammentreffen des „Ersten“ mit dem Stauer auf der Pier war im Hafen niemand mehr mit einer weißen Kette am Hals zu sehen.

Douala

Von Port Harcourt kommend, vorbei an Fernando Póo, erreichte die UCKERMARK in Kamerun ihren südlichsten Löschhafen. Noch einmal wurden Wachen für die beiden geöffneten Luken eingeteilt und ein zweiter Mann an die Gangway beordert, der die Besucher des Schiffes zu begleiten hatte.

Vorsorglich ließ der „Zweite“ in Luke 4 die Kognakkisten aus Rouen aus dem Schatten des Unterzugs hervorholen und im Licht des Lukenschachts aufstapeln. Der als Lukenwächter eingesetzte Matrose sollte sich darauf setzen oder in unmittelbarer Nähe des Diplomatengutes bleiben, bis die französische Botschaft ihre Lieferung abholte. Der französische Hafenmanager versicherte dem Kapitän, dass das Schiff pünktlich den Hafen verlassen könnte.

Ausgerechnet in Luke 4 brach in einer bereits fast leeren Ecke ein Streit unter den Hafenarbeitern aus, der immer lauter wurde und sehr gefährlich klang. Es war nicht erkennbar, worum es sich handelte. Als es in der dunklen Ecke zu Handgreiflichkeiten zu kommen schien, benutzte der Matrose seine Trillerpfeife und informierte den Bootsmann. Dann versuchte er, die streitenden Männer auseinander zu bringen, was ihm nach einiger Zeit auch gelang. Er stellte sich rasch wieder zu den Kisten. Als der Bootsmann mit zwei Matrosen im Unterraum eintraf, bemerkte er, dass aus den unteren Kisten die Stirnseiten heraus gebrochen waren und alle Kognakflaschen fehlten. Sie waren in den wenigen Minuten des vorgespielten Streits gestohlen worden und blieben trotz sofort eingeleiteter Kontrollen an der Gangway verschwunden. Das Schiff lief mit etwa zwei Stunden Verspätung wieder aus.

Auf See

Die UCKERMARK befand sich schon ein paar Tage wieder auf Heimatkurs, alle Räume bis oben voll Erdnüsse. Die Säcke waren für Dünkirchen bestimmt. Von dort sollte es dann leer nach Rostock gehen. Nachdem wieder ein normaler Seetörn den Tagesablauf bestimmte, waren die dunklen Ränder unter den Augen der Besatzungsmitglieder verschwunden. Nach langer Zeit konnten sich Decks und Kammern im Seewind etwas abkühlen und alle hatten wieder ausreichend geschlafen. Heimreisestimmung machte sich breit.

Im Golf von Guinea war es doch recht anstrengend gewesen. Die kurzen Seezeiten zwischen den Häfen verlangten den vollen Einsatz der gesamten Schiffsbesatzung. Anlegen, Luken auf, ständige Raumwachen, Gangway- und teilweise zusätzliche Decksdecken, vor jeder schwarzen Wolke Lukenzelte setzen, diese nach dem letzten Regentropfen wieder abnehmen, Lukendeckel („Hand-Mac-Gregor“) auflegen, genügend Persenninge drauf, verkeilen, ablegen, Seewache oder Kurzschlaf für die Freiwache in Kammern, die auch bei voller Laufleistung der

kleinen Ventilatoren und offenen Türen kaum abkühlten. Die beiden Studenten hörten den Zimmermann in seiner Kammer schnarchen.

„Ich hab's euch ja gesagt“, antwortete er auf die Hänseleien der beiden, „es soll schon Schiffe geben mit Klimaanlage für das ganze Deckshaus. Wie in großen Hotels.“

Trotz der anhaltenden Belastung gab es auf dem „Männerschiff“ keinerlei Reiberei zwischen den Besatzungsmitgliedern. Niemand maulte. Jeder versuchte, sein Bestes zu geben, auch die an Deck eingesetzten Maschinenleute. Aus der Kombüse kamen kalte Getränke und Früchte. Kameradschaft hatte über die Dauerbelastung hinweggeholfen.

Wieder auf See in frischer Luft entstand Appetit auf Erdnüsse. Sie wurden erst roh geknabbert. Dann standen sie geröstet und gesalzen in der Messe und schmeckten am Abend zum „Hafenbräu“. Später war Schluss damit. Keiner mochte mehr Erdnüsse. Das lag wahrscheinlich auch an dem dumpfen Geruch, der sich an Deck trotz mehrfacher Ganzkörpersäuberung des Schiffs in der Sonne entwickelte. Überall hingen noch kleine fettige Reste aus Erdnussdreck, die streng vor sich hindufteten, auf der Reling, den Niedergängen, den Winden, den Leinen. Also, weiter reinigen, bis nach Dünkirchen. Dort staubt es noch mal.

Sonst lief alles gut. Bis auf das Essen. Das wurde immer mieser. Mal war es versalzen, mal fehlte Salz. Harte Kartoffeln, harte Nudeln, halbbrohes Fleisch. In den beiden Messen kam langsam Stimmung auf. Eines Tages schossen ein paar hungrige Matrosen die ungenießbaren Leberknödel zurück in die Kombüse. Die Küchenkommission tagte. Der Kapitän bestellte den glasäugigen Koch zum Gespräch. „Er hat keinen Geschmack mehr auf der Zunge“, meinte der Steward, „der kommt auch durch Gespräche nicht mehr zurück. Er säuft zu viel.“

An einem frühen Morgen, die 4-8-Wache war gerade aufgezogen, kräuselten Rauchfäden aus dem Kombüsenfenster. Der Wachoffizier schickte Locke zum Nachschauen. Der fand den schlafenden Koch in der hell erleuchteten Kombüse. Er saß schnarchend auf dem Stuhl, einen Fuß im Eimer mit geschälten Kartoffeln, und auf dem Herd qualmte schwarz gebrannter Gulasch aus einer großen rechteckigen Pfanne. Der Wachoffizier rief den „Zweiten“ an, der die Brücke gerade verlassen hatte. Der stürmte sofort in die Kombüse, schaltete den Herd aus und versenkte die nicht mehr verwendbare Pfanne mit dem verkohlten Gulasch. Zusammen mit seinem Wachmatrosen trug er den Koch in die Kammer und legte ihn auf die Koje. Seit dem Vorfall kochte der Obersteward. Locke und ein Maschinenassistent halfen ihm dabei in ihrer Freizeit. Der Obersteward hatte sich vom Kapitän die Erlaubnis geholt, seine stark abgewohnte Kammer malen zu dürfen. Er hatte bereits Farbe und Pinsel bereitgestellt und war mit Sack und Pack in eine der Passagierkammern umgezogen. Nun war er Koch geworden und Steward geblieben und fand gerade noch Zeit zum Schlafen. Zum Malen kam er nicht. Dabei hatte er sich seine Freizeit redlich verdient, denn was er während der heißen Tropicentage für die Männer aus der Maschine und von Deck leistete, war noch lange nicht vergessen. Als er nach einiger Zeit doch mal in seine Kammer schaute, erwischte er den Zimmermann mit ein paar Leuten bei den letzten Pinselstrichen und Aufräumarbeiten. „Nichts vor morgen Abend anfangen. Es ist der zweite Schlag. Der muss noch trocknen“, befahl der Zimmermann.

Dünkirchen

Obwohl alle Säcke aufgeschnitten und die Erdnüsse ausgeschüttet werden mussten, ging das Löschen ungewohnt zügig voran, denn es wurde an allen Luken gearbeitet. Das Schiff staubte zwar wieder total ein, aber das war nicht so schlimm, denn die Freude der Besatzung auf zu Hause wuchs. Pläne wurden gemacht und Telegramme abgeschickt, bis über die Agentur die Nachricht kam. Der Kapitän erhielt die Order, mit dem leeren Schiff nach Klaipeda zu laufen, um Metalle für Rostock zu laden. Die Stimmung sank auf Null. Es passierte schon mal, dass das Schiff umdisponiert wurde, aber das musste erst mal verdaut werden.

Auf See

Für die Nordsee war Beaufort 10 angesagt worden, aber so dick kam es dann doch nicht und das zuverlässige Schiff machte gute Fahrt. Mit dem neuen Zielhafen musste man sich abfinden. Daran war nichts mehr zu ändern. Neue Telegramme wurden nach Hause geschickt. Wir laufen eine Woche später ein. Für die drei Praktikanten wurde es knapp. Noch eine Woche später. Das Herbstsemester hatte längst begonnen. Auch Locke gehörte nun zu den Ungeduldigen. Die Reederei hatte ihn zur Seefahrtsschule delegiert und die nahm ihn an, noch für dieses Jahr. Nach den vielen Abenden mit Harald hatte er seine Angst vor der englischen Sprache abgelegt. Seit dem letzten Brief seiner Freundin wusste er auch, dass er Vater wird. Nun trieb es ihn mächtig nach Hause. Die Ostsee empfing das Schiff mit herbstlicher Kälte. An der Stelle, wo der Kurswechsel nach Warnemünde hätte erfolgen können, legte die Besatzung eine Schweigeminute ein und fuhr weiter nach Klaipeda.

Der Kapitän und der Doc hatten die bis hierher erzielten Ergebnisse des Bordpraktikums besprochen und gönnten sich nach dem Mittag eine Stunde Ruhe im Liegestuhl in einer windgeschützten Ecke hinter dem Deckshaus. In den wärmenden Decken schliefen sie fest, bis der Obersteward an beiden Liegestühlen rüttelte und vorschlug aufzustehen, denn auf das Schiff hatte sich in kurzer Zeit eine Schneedecke gelegt und die Schläfer waren ebenfalls total eingeschneit.

Nochmals auf See

So schnell sind in Klaipeda noch nie Metalle geladen worden, meinten die Kenner dieses Hafens, zu denen auch der Kapitän gehörte. Die Reederei hatte ihm mitgeteilt, dass sofort nach Einlaufen an allen Luken gearbeitet werden sollte und bereits Coils am Liegeplatz vorgelagert würden. Es dürfe keine Verzögerungen geben, denn die Termine für die nächste Reise der UCKERMARK seien schon in der Segelliste des Westafrikadienstes veröffentlicht.

Noch in Klaipeda begann die Decksgang, Schadstellen am neuen Farbanstrich auszubessern. Die Überfahrt nach Rostock ist kurz und das trockene Wetter musste man noch nutzen. Mit einem schmucken Schiff wollte man einlaufen. Die Seezeit reichte gerade so aus für die tausend kleinen Dinge, die noch zu erledigen waren. Berichte fertig stellen, Bestellungen schreiben sowie Deck, Maschine, Kombüse, Messen und Kammern aufräumen. Der Kapitän bedankte sich mit einem Händedruck beim Chief. Die Maschine war prima gelaufen. Die beiden Stewards putzten schnell noch die Fenster der Messen, obwohl sie diese erst in Klaipeda gereinigt hatten. Aber in den Messen wurden oft wichtige Besucher empfangen. Vor Rostock gab es auch keine Feierabendrunden mehr, denn niemand hatte Zeit dafür.

Beim Festmachen im Überseehafen sahen die Leute auf den Manöverstationen aus wie neu. Frisch rasierte selbstbewusste Gesichter, die saubersten Stücke aus den DSR-Bordpäckchen am Leib und die Hände in Festmachern, auf denen die übliche Farbpalette noch nicht verewigt war, einfach schmuck, eben wie ihr Schiff.

Storchenbar

Um von dem bereits laufenden Semester noch etwas mitzubekommen, waren die beiden Studenten und Locke gleich nach dem Festmachen abgestiegen. Der Kapitän, die wachfreien Offiziere und Doc fuhren mit ihren Frauen in die Storchenbar zur Reiseauswertung. Die Reise war lang – Rostock, Dünkirchen, Rouen, Casablanca, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Cotonou, Lagos, Port Harcourt, Douala, Dünkirchen, Klaipeda, Rostock. Trotzdem waren sie pünktlich zum Frühstück wieder an Bord.

Bildserie - Besatzungen



MS JOHN BRINCKMAN, 1. Mai 1964



Besatzung MS FRIEDEN, 1965



MS EICHSFELD, 1. Mai 1973, Reede Daressalam



MS STOLLBERG, 1988



MS EDGAR ANDRE, 1978-80



MS GEORG HANDKE in der Werft, Shanghai 1988-89



MS RONNEBURG, Jungfernreise 1968



MS RONNEBURG, 1972

Seever schleppung durch MS USEDOM

Am 23. Februar 1969 lief das MS USEDOM von Rostock nach Ostafrika aus. Wir alle dachten, es würde wieder eine ganz normale Reise. Nach verschiedenen europäischen Häfen von Kopenhagen bis Rotterdam ging es über Dakar und Durban die ostafrikanische Küste entlang bis Port Sudan. Wie gewohnt, wurden wir dort mit Ölkuchen und Baumwollsaamen beladen und begaben uns auf die Rückreise.



Zu dieser Zeit veröffentlichte das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ einen Artikel unter der Überschrift „Abgelehnte Entwicklungshilfe der DDR“. Dessen Inhalt soll dem Vorsitzenden des damaligen Ministerrates, Willi Stoph, die Zornesröte ins Gesicht getrieben haben.

Was war geschehen? In Sansibar lagen zwei von der DDR gelieferte und in Boizenburg ge-

baute Fischkutter als damalige Entwicklungshilfe für den jungen Nationalstaat. Nur so richtig zum Fischen sind die beiden Schiffchen nie gekommen, obwohl zwei erfahrene Fischereikapitäne aus Saßnitz vor Ort waren. Der Grund für diese Misere soll angeblich die Weigerung der DDR gewesen sein, noch eine „kleine“ Fischfabrik oben drauf zu legen. Dieser „bescheidene“ Wunsch ging nun auch über den Solidaritätsgedanken der DDR-Wirtschaftsbosse hinaus und wurde rigoros abgelehnt.

Dass aber jetzt der Klassenfeind das ganze Debakel in seiner Hetzpresse abdruckte, sprengte den Gedanken der sozialistischen Hilfe endgültig.

Die ökonomischen Verantwortungsträger von Partei und Regierung ordneten Folgendes an: Das nächste Schiff der DSR, welches sich dem Hafen Sansibar nähert, bindet sich die beiden Fischkutter ans Heck und bringt sie wieder mit nach Hause – nach Rostock. Das erste Schiff war die USEDOM und damit hatte unsere Besatzung die Morskarte gezogen und die Normalität dieser Reise war Geschichte. Über die Wirtschaftlichkeit der Weisung darf man nicht nachdenken oder gar nachrechnen. Solche oder ähnliche ökonomische Entscheidungen ergaben für den Staat die gewohnten und letztendlich hausgemachten Verlustrechnungen.

In Sansibar angekommen, machten wir uns fleißig ans Werk, die zwei Kutter zu einem Schleppzug zusammenzustellen. Als Erstes bekamen sie die beiden ausdrucksstarken Namen „SC-I“ und „SC-II“ an die Brücke gemalt. Hinter den Aufbauten der Kutter installierten wir die Halterung für eine Flaschenbatterie. Die benötigten Propangasflaschen kauften wir zu ei-

nem „Freundschaftspreis“ in harten Devisen bei unseren afrikanischen Freunden. Es sollten nicht die einzigen unsinnigen Kosten dieser Schlepppreise bleiben.

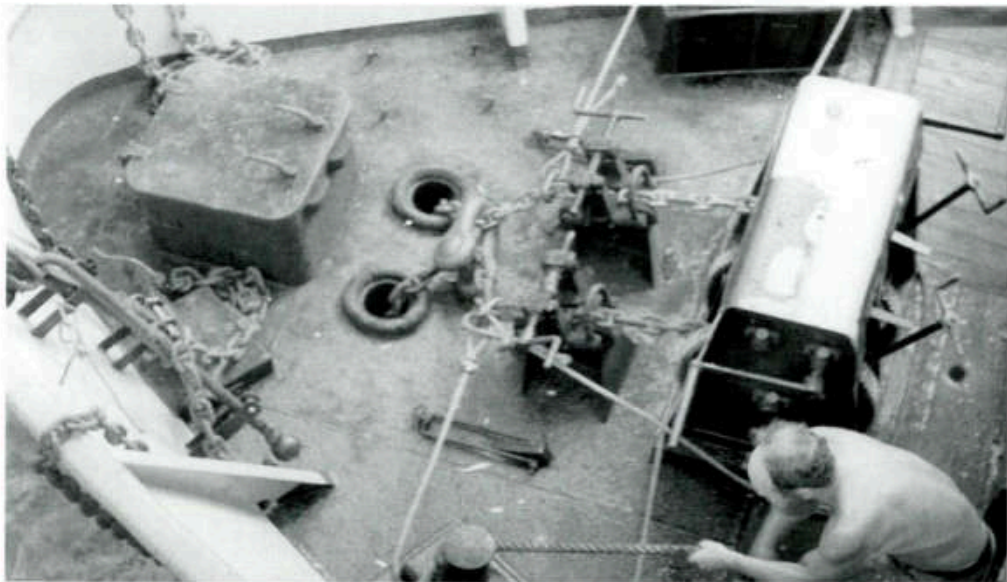
Nachdem die Funktionstüchtigkeit der gasbetriebenen Positionslampen hergestellt war, wurden alle Fenster und Türen der Brücken beider Schleppobjekte von außen mit Brettern vernagelt, um einen Schaden durch Seeschlag zu verhindern. Noch war keinem so richtig klar, wo wir unsere bordeigene Schlepptrosse eigentlich am ersten Kutter befestigen könnten. Die von der Bauwerft vorgesehene Installation einer Schleppvorrichtung erwies sich als zu aufwändig und konnte mit unseren Mitteln nicht verwirklicht werden.



Nach Vorschlag und Prüfung wurden die vier Anker der Fischkutter abgenommen und die nun nackten Enden der Ankerketten mit einem großen Schäkel zusammengefügt und daran die Schleppverbindung befestigt.

Bei all diesen Arbeiten, inklusive der nötigen landseitigen Beschaffungsmaßnahmen, erhielten wir tatkräftige Unterstützung von Offizieren der Volksmarine unseres Landes. Diese befanden sich in ähnlicher Situation, wie die Fischereikapitäne vor Ort und saßen, symbolisch gesagt, auf gepackten Koffern. Ihr ursprünglicher streng geheimer Auftrag auf Sansibar war neben der Friedenssicherung die Ausbildung der tansanischen Kriegsmarine gewesen. Leider hatten diese Aufgabe nun rotchinesische Internationalisten übernommen und die Nationale Volksarmee der DDR damit überflüssig gemacht.

Ein Auto hat für den Notfall meist ein Abschleppseil im Kofferraum. An Bord von Frachtschiffen heißt dieses Seil – Schlepptrosse. Sie ist gewöhnlich auch in den entsprechenden Maßen, Länge und Stärke, ausgelegt. Für das Schleppen von zwei kleinen Fischkuttern waren sie auf jeden Fall überdimensioniert. Schleppt man einen PKW „Trabi“ mit dem Abschleppseil oder der Abschleppstange eines Vierzigtonner-Lkw ab, würden sicher auch einige Schwierigkeiten auftreten. Das zum Vergleich.



Beim Umsetzen dieses Monstrums von Trosse von einem Spillkopf auf den nächsten, passierte das erste Malheur, indem sich die Schleppleine selbstständig machte. Erst bewegte sie sich ganz langsam in die entgegengesetzte Richtung, in die sie vorher gehievt worden war. Das Tempo erhöhte sich rasant und das Auge am Ende der Leine schlug unbeherrschbar über das Oberdeck des Vorschiffes, nicht ohne dabei einen gewaltigen Funkenflug zu erzeugen. Mit lautem Getöse und in Höchstgeschwindigkeit verabschiedete sich unsere Schlepp-trosse über den Backbordgang durch das Gangwayschott, um auf Nimmerwiedersehen im Indischen Ozean zu verschwinden. Die danach eingetretene Stille war bedrückend. Die frühzeitigen Warnrufe vom Bootsmann hatten Schlimmeres verhindert. Alle, die es hätte treffen können, lagen oder hockten in Deckung oder wie ich, hinter dem Bullauge auf dem Sofa in der Kammer.

Jetzt war guter Rat teuer, denn diese Leine war nur einmal an Bord vorhanden. Die Hilfe nahte mit dem DSR-Schiff STRALSUND. Mit unserer Motorbarkasse namens „Seegurke“ habe ich dann die Übergabe der Schlepptrosse von diesem Schiff eingeleitet. Den Rest besorgten unsere Winden, diesmal ohne besondere Vorkommnisse.

Alle Vorbereitungen waren abgeschlossen und nach einem feuchtfröhlichen Abschied von den zurückbleibenden DDR-Bürgern begannen wir die abenteuerliche „Schleichfahrt“. Als Erstes erloschen die Positionslampen unserer Schleppobjekte. Das Gas war sehr schnell verbraucht oder anderweitig entwichen. Über den Füllgrad der teuer erkauften Gasflaschen wollte ich keine Spekulationen anstellen, schon gar nicht bei Geschäften unter Freunden.

Bei gutem Wetter versuchte der Kapitän, den eingeschlagenen „Schleichgang“ um einen Zahn zu verschärfen. Dabei hätten sich unsere beiden „Anhängsel“ aber bald selbst versenkt. Als absolute Schwachstellen kristallisierten sich die Ankerketten der Kutter heraus. In regelmäßigen Abständen scheuerten sie sich an den Ankerklüsen durch und unsere „Babys“ machten sich selbstständig. Nach mühevолlem Einfangen und Reparatur der Ketten musste der Schleppzug neu zusammengestellt werden.

Nun änderten wir die Taktik. Täglich gab es einen Stopp und der Storekeeper „Hänschen“ (Hans Buwe) wurde mit der „Seegurke“ und seinem Elektroschweißkabel zu den Fischkuttern hinübergefahren. Dort vervollständigte er mit Hilfe seiner Schweißtechnik das abgeriebene

Metall der Ankerketten. Diese Neuerung ließ sich aber nur bis zu einer gewissen Wellenhöhe realisieren.

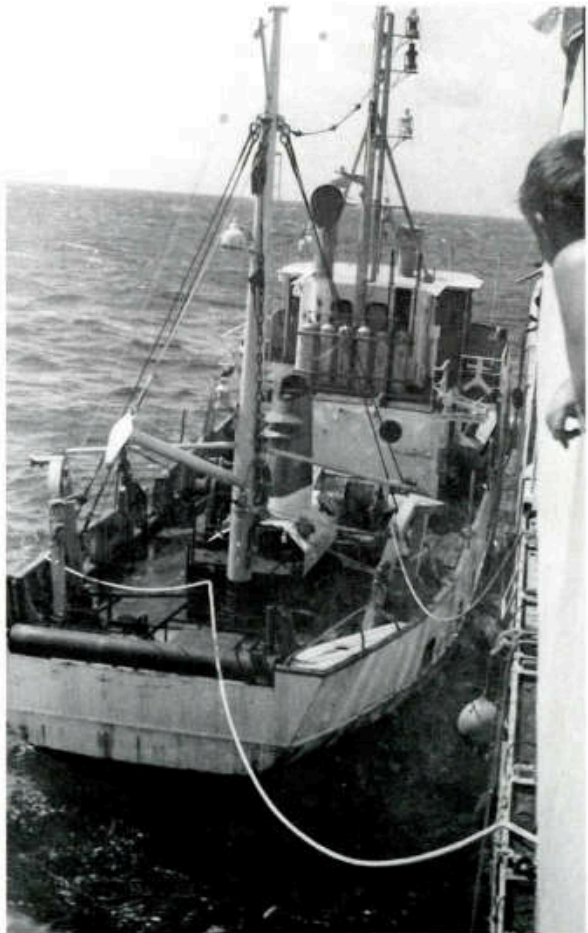
Unser Vorankommen war erbärmlich und die Vorräte an Trinkwasser und Vita Cola schrumpften auch immer mehr. Gemüse war schon seit längerem ein Fremdwort. Aus diesen Gründen genehmigte uns die Reederei, den Hafen Kapstadt anzulaufen. Das war mit den Anhängseln leichter gesagt als getan. Sie mussten wir nun auf Reede Kapstadt einholen und längsseits nehmen, um dann einlaufen zu können. Aufgrund der am Kap der Guten Hoffnung stehenden Dünung haben sie bei dem Versuch, bei uns an Deck zu springen, ihre ersten dicken Beulen abbekommen. Nach Aufrüstung unserer Vorräte und den obligatorischen Reparatur- und Schweißarbeiten an den Fischkuttern schlichen wir Richtung Europa weiter.

Aufgrund der „Reisefortschritte“ waren wohl bei einigen Leuten der DSR inzwischen die Lichter aufgegangen oder die Ladungsempfänger in England und Belgien hatten ihnen Dampf an die Hacken gemacht. In

der Zwischenzeit hatten wir gewaltige Verspätung. Nachdem absehbar war, dass wir auch in Dakar zum Aufproviantieren einlaufen müssten, kam die befreiende Entscheidung aus Rostock: „Übergabe des Schleppzuges an das Motorschiff MULDE der DSR beim Treff vor Westafrika“.

Für die gesamte Besatzung der USEDOM war diese Nachricht wie die für einen Gefangenen, der erfährt, ihm werden die Beinkugeln abgenommen. Der Tag der Übergabe war gekommen, die MULDE kam auf uns zu und fuhr ein so „gekonntes“ Manöver, dass sie bald auf unser Achterschiff knallte. Zu allem Überfluss riss sie auch noch unsere anhänglichen Fischkutter ab, die wir dann in beschwerlicher Arbeit erneut einfangen mussten. Jetzt legten sich die künftigen „Schlepper“ in angemessener Entfernung auf Warteposition. Der Kapitän vom MS MULDE weigerte sich, die Kutter zu übernehmen. Unser Kapitän Fred Kenzler bewies nun, dass er nicht nur im wahrsten Sinne des Wortes ein hervorragender Seemann war, sondern auch ein geschickter Verhandlungsführer.

Am nächsten Tag unternahm die MULDE einen neuen Anlauf, nun mit weiterem Abstand zu uns. Unser Chiefmate ballerte mit der Rakete des Leinenwurfgerätes dem „Gegner“ ein Loch in das Schanzkleid, aber die Leine war drüben und das war das Wichtigste. Das Schleppgeschirr lag aufgeschossen an Deck und wurde von der MULDE langsam rübergehievt. Unsere „Babys“ hatten wir über Nacht ein letztes Mal an der kurzen Leine gehalten.





Trotz der vielen Arbeit der letzten 24 Stunden fand unsere Besatzung noch die Zeit, ein relativ großes Plakat zu gestalten. An den genauen Wortlaut kann ich mich leider nicht mehr erinnern, aber als Zeichnung war eine rechte Hand mit dem durchgesteckten Daumen abgebildet. Das Victoryzeichen war es sicher nicht.

Nachdem das letzte Ende der Schlepptrasse unser Deck verlassen hatte, wurde unter fanatisch ausgestoßenen Freudenrufen das besagte Plakat den Kollegen der MULDE entgegengehalten. Inwiefern sich das beflügelnd auf ihre bevorstehenden Aufgaben ausgewirkt hat, kann ich nur vermuten.

Mir blieb noch die äußerst unerfreuliche Aufgabe, zusammen mit dem Storekeeper unsere geliebte Barkasse „See-

gurke“ an die Besatzung der MULDE zu verschenken. Das gestaltete sich bei dem vorhandenen Seegang nicht gerade einfach. Die neue Bootsbesatzung hing schon an den Tampen, als wir beide dort ankamen. Die Fahrtrichtung musste man bestimmen, wenn man auf einem Wellenberg war, denn im Tal sah man keines der beiden Schiffe. Nach der Rückkehr zur USEDOM und dem geglückten Sprung auf die Strickleiter war ich glücklich oder richtiger gesagt – mächtig erleichtert.

Nach dem Löschen in westeuropäischen Häfen lief die USEDOM am 22. August 1969 wieder in Rostock ein. An sechs Monaten Reisedauer fehlte lediglich ein Tag. Damit war dies die wohl längste Reise des Schiffes unter DSR-Flagge. Die beiden Fischkutter „SC-I“ und „SC-II“ wurden noch durch mehrere DSR-Schiffe auf den Haken genommen, bis sie endlich in Rostock ankamen.

Im Betriebsteil Gehlsdorf der Neptunwerft habe ich die beiden Kutter später wieder getroffen. Sie sahen so zerbeult aus wie eine Konservendose, mit der zwei Mannschaften im Straßenfußball trainiert hatten. Sie waren praktisch nur noch Schrott.

Man hätte sie sicher noch in Afrika mit Gewinn verkaufen oder ohne Gewinn vielleicht verschenken sollen. Die unsinnigen Kosten, die für diese abenteuerliche Rückführung entstanden waren, wurden wohl nie genau beziffert. Darüber nachzudenken lohnte sich nicht.

Als Kapitän in der Küstenschifffahrt

Nach einem dreijährigen Besuch der Seefahrtsschule in Wustrow und dem Nachweis einer zweijährigen Tätigkeit als nautischer Offizier hatte ich seit Juli 1956 das Kapitänspatent für die Große Fahrt (A6). Theoretisch konnte ich nun auf allen Schiffen jeder Größe und in allen Relationen der Erde als Kapitän eingesetzt werden. Doch grau ist jede Theorie ohne die entsprechende Praxis. So war zunächst mein Einsatz als Nautischer Offizier auf dem Dampfer THÄLMANN PIONIER geplant. Das Schiff lag noch in der *Neptunwerft* und ich hatte mit anderen zukünftigen Besatzungsmitgliedern die Bauaufsicht. Eines Tages fragte mich jemand von der Kaderabteilung der DSR, ob ich das Kapitänspatent habe und eine Urlaubsvertretung auf einem Küstenschiff als Kapitän übernehmen würde. Ich freute mich über dieses Angebot, denn ich kam aus der Küstenschifffahrt. Dort fuhr ich von 1943 bis 1949 als Schiffsjunge, dann als Matrose. Ich stimmte zu und bekam meinen Heuerschein. Damit begannen für mich eine interessante Zeit und eine Bewährungsprobe für meine zukünftigen Aufgaben als noch junger Kapitän.



Kapitän Karl-Heinz Seidler

Es blieb jedoch nicht bei dieser einen Vertretungsreise. Ich fuhr in dieser Funktion noch auf anderen Küstenmotorschiffen, wie *OSTSEEBAD WUSTROW*, *KÜHLUNGSBORN* und *PREROW*. Alles relativ neue Küstenmotorschiffe vom Typ 500, erbaut 1955 und 1956 auf der *Peenewerft Wolgast* und der *Elbewerft Boizenburg*. Die Schiffe hatten eine Länge von 49,90 Metern und eine Breite von 8,20 Metern. Die Hauptmaschine kam aus dem *Karl-Liebknecht-Werk* in Magdeburg. Sie hatte 400 PS und ließ eine Schiffsgeschwindigkeit von etwa 10 Knoten zu. Die Gesamtverdrängung dieses Schiffstyps betrug 846,4 Tonnen. Für den Umschlag der Ladung waren zwei Kräne mit einer Tragkraft von je drei Tonnen installiert. Der Aktionsradius lag bei 5000 Seemeilen. Die Besatzungsstärke war für elf Personen vorgesehen. Für die damalige Zeit waren es moderne Küstenmotorschiffe, die, zumal sie aus der DDR kamen, überall Aufsehen erregten. Insgesamt 15 Schiffe dieses Typs kamen in Nord- und Ostsee mit Häfen in Finnland, Schweden, Dänemark, England, Holland, Belgien und der BRD zum Einsatz. Unsere Schiffe transportierten häufig Holz aus Schweden und Finnland für die Möbelindustrie der DDR, die bekannterweise auch auf Export ausgerichtet war. In Antwerpen luden wir Metalle für den zunehmenden Schiffbau der DDR. Auch Fremdtransporte wurden durchgeführt, wie zum Beispiel Kohle von England nach Dänemark.

Nach nunmehr 48 Jahren ist es schwer, sich an das gesamte Ladungsaufkommen und die verschiedenen Einzelheiten zu erinnern. In der damaligen Zeit hat die Küstenschifffahrt auf alle Fälle großen Spaß gemacht. Damals gab es die Mauer in Berlin noch nicht und nur selten nutzte ein DDR-Seemann die Gelegenheit, über sein Schiff die DDR zu verlassen. Hinzu kam, dass es wenig Unzufriedenheit unter unseren Besatzungen gab. Die Entwicklung in der DDR und besonders bei der DSR war sehr progressiv. Laufend wurden neue Schiffe in Dienst gestellt. Die Chancen für junge Menschen, sich in dieser Reederei zum Schiffsoffizier zu qualifi-

zieren, waren einmalig. Die Verwaltung der DSR musste große Anstrengungen unternehmen, um die Schiffe mit ausgebildetem seemännischen Personal zu besetzen. Wir alle schauten optimistisch in die Zukunft. Große Unterschiede im Lebensstandard zwischen West- und Ostdeutschland sahen wir nicht. Die Landgangsregelung war recht großzügig. Selbst Verwandtschaftsbesuche wurden nicht verboten. Zu den Schiffshändlern, den Maklern und den Stauereien in den verschiedenen Häfen bestanden meist gute und persönliche Kontakte. Einige kleine Episoden sollen an meine persönlichen Eindrücke und Erlebnisse erinnern.

Aus Antwerpen

Hier gab es den Schiffshändler Van Hulle, ein kleines Familienunternehmen. Er war einer der Ersten, der nach dem Festmachen im Hafen und zu jeder Tages- oder Nachtzeit an Bord kam. Stets versuchte er, die Wünsche der Besatzung zu erfüllen, waren sie auch noch so klein. Die Besatzungsmitglieder wurden, wenn sie es wünschten, von ihm in die Stadt gefahren, um ihnen spezielle Geschäfte zu zeigen, wo man günstig einkaufen konnte. Nicht selten wurden sogar einige von ihnen nach Hause eingeladen. Dort lernten sie dann seine ganze Familie kennen. Man fand eine vertraute familiäre Atmosphäre vor. In der Kümoiflotte der DSR war Van Hulle wegen seiner Hilfsbereitschaft und Kontaktfreudigkeit sehr bekannt und ebenso beliebt.



In London

Hier lag ich mit der KÜHLUNGSBORN. Wir fuhren im Zweiwachensystem und ich hatte gerade Wache. Ein Mann spazierte die Pier entlang und blieb bei unserem Schiff stehen. Als er mich sah, fragte er, ob er sich unser Schiff näher ansehen könne. Ich holte ihn an Bord und erkannte zu meinem Erstaunen, dass es der Eigentümer und Kapitän des Schiffes war, auf dem ich fast 17 Monate von 1947 bis Anfang 1949 als Matrose fuhr. Er lag mit seinem Schiff in der Nähe des Hafens.

Ich hatte ihn als Kapitän und Eigentümer des Schiffes nicht in bester Erinnerung. Das Schiff machte zwar schöne Reisen und war sehr sauber und gepflegt, doch der Verdienst war gering und die Verpflegung bei schwerer Arbeit eher schlecht. Ich war nicht nachtragend und holte

ihn an Bord. Stolz zeigte ich ihm unser Schiff. Den Maschinenraum, die Mannschaftsräume, die Brücke und letztlich meine Kapitänskabine. Er war von allem sehr angetan. Erstaunt war er auch über meine persönliche Entwicklung. Ich nutzte die Gelegenheit, ihm einiges über die Entwicklung der DSR und der DDR klar zu machen. Nach einem Gläschen Wein bedankte er sich und verließ unser Schiff mit vielen nachhaltigen Eindrücken. Für mich war dieses Treffen eine innerliche Befriedigung.

Fahrt nach Wismar

Auf einer Fahrt mit einem voll Holz beladenen Küstenmotorschiff von Finnland nach Wismar kam Sturm auf. Nach meiner Erinnerung Windstärke 12 aus westlicher Richtung. Große Schiffe, die in diese Richtung versegelten, kamen kaum von der Stelle. Sie fuhren mit langsamer Kraft gegen die See. Unser relativ kleines Schiff kam jedoch damit sehr gut zurecht. Durch die Holzdecksladung lag der Gewichtsschwerpunkt der Ladung sehr hoch und das Schiff bewegte sich im Seegang wie eine Ente, immer auf und nieder. Das brachte mich auf die Idee, mit dem Schiff in der See zu kreuzen, ähnlich wie auf einem Segelschiff. Wir konnten ohne Erschütterungen mit voller Maschinenkraft fahren. Letztlich kamen wir schneller voran als die Großschiffe. Das Schiff bewies damit neben vielen anderen Qualitätsmerkmalen seine sehr guten Seeigenschaften.



MS WARNEMÜNDE im Winter 1956 in Rauma/Finnland

Von Rotterdam nach Antwerpen

Wir lagen mit der KÜHLUNGSBORN in Rotterdam. Es war Löschende und wir sollten zur Übernahme einer Ladung nach Antwerpen versiegeln. Draußen auf See waren stürmische Winde gemeldet. Es war nicht ratsam, bei diesem Wetter mit unserem Schiff, noch dazu in Ballast, die Überfahrt nach Rotterdam anzutreten. In Antwerpen wurden wir zur Ladungsübernahme aber dringend erwartet. Was tun? Während einer Unterhaltung mit dem Makler erfuhr ich, dass die Möglichkeit bestand, auch über Binnengewässer nach Antwerpen zu versiegeln. Sofort schaute ich mir die entsprechende Seekarte an, machte mich schlau im Seehandbuch und bestellte anschließend einen Lotsen für die Überfahrt nach Antwerpen. Der erste



Kapitän Karl-Heinz Hübscher 1956 als Matrose auf der WARNEMÜNDE

Teil der Reise verlief ziemlich problemlos. Ich hätte sie auch ohne Lotsen bewältigen können. Nach der ersten Schleuse verließ der Lotse unser Schiff und ich musste ohne seine Hilfe weiterfahren. Navigatorisch kein Problem. Es war ein Kanal, in dem man nur geradeaus fahren musste. Die Tücken dieser Fahrt lagen im immer mehr aufkommenden Sturm. Das Land war eben und unser Ballastschiff hatte wenig Tiefgang. Es war deshalb

äußerst schwierig zu manövrieren. Hinzu kam der starke Schiffsverkehr, hauptsächlich mit Binnenschiffen. Zu unserer Überraschung mussten wir eine Brücke passieren, die zunächst geschlossen war. Bis zur Öffnung der Brücke machten wir an zwei Dalben fest – bei dem Wind und ohne Hilfeleistung von Landseite ein Kunststück. Am Ende dieser Kanalfahrt passierten wir dann nochmals eine Schleuse und hatten es endlich geschafft. Jetzt kam wieder ein Lotse an Bord, der uns bis zum Liegeplatz im Hafen von Antwerpen brachte. Letztendlich war ich glücklich, die Fahrt ohne Schäden am Schiff überstanden zu haben. Ich schwor mir dennoch, unter ähnlichen Umständen nie wieder diese Schiffsroute zu befahren.

Von Antwerpen nach Rostock

Nach der Beladung unseres Schiffes in Antwerpen war unser Reiseziel Rostock. Als ich einen Lotsen bestellen wollte, teilte mir der Makler mit, dass die Lotsen zurzeit wegen des starken Nebels überlastet sind. Längere Zeit ruhte der Schiffsverkehr völlig. Vor uns lag ein Schwesternschiff von der DSR. Es war früher fertig geworden als wir und hatte den gleichen Bestimmungshafen. Sie bekamen einen Lotsen und ich beschloss, einfach hinterher zu fahren. Es war bereits dunkel. Aber es herrschte sehr gute Sicht. Der Lotse navigierte das kleine Küstenmotorschiff, als wäre es ein 10 000-Tonner mit großem Tiefgang. Mir war diese Fahrt zu langsam. Also kürzten wir den Wasserweg auf der Maas weitgehend ab und überholten das vor uns liegende Schiff. Auf See waren es dann auf Grund unserer gedrosselten Maschine wieder etwas schneller. Die Stromverhältnisse waren jedoch günstig für uns und so erreichten wir noch als letztes Schiff die Schleuse in Brunsbüttel. Unser Schwesternschiff lag bereits dort, und zwar ganz vorn. Eigentlich wäre die Beschreibung dieser Fahrt unwichtig, wenn nicht beide Schiffe von Rostock die Nachricht erhalten hätten, dass das Schiff, welches zuerst auf Reede Warnemünde ankommt, einen Liegeplatz in Rostock bekommt. In der damaligen Zeit war das von größter Bedeutung. Denn so oft wie heute fuhr die S-Bahn nach Rostock nicht. Außerdem hatten die meisten Besatzungsmitglieder ihre Familie oder die Freundin in Rostock. Während der Kanalfahrt konnten wir an einigen Schiffen vorbeifahren und lagen in Holtenau direkt hinter unserem Konkurrenten. Allerdings mussten wir noch einige Zeit auf den Schiffshändler warten. Ich kam auf die Idee, den Seeweg soweit wie möglich abzuschneiden. Doch die gleiche Eingebung hatte auch der andere Kapitän. Was tun? Ich schaute mir die Seekarte nun etwas genauer an, verfolgte den Kurs durch den Fehmarnbelt, verglich die Tiefgänge mit unserem Tiefgang und kam zu dem Entschluss, durch den Fehmarnbelt zu fahren. Soweit ich

mich erinnere, konnten wir dadurch den Seeweg um ganze acht Seemeilen verkürzen. Das Endresultat war – wir erreichten die Reede von Warnemünde zuerst und bekamen somit den Liegeplatz im Hafen. Meine Besatzung war natürlich mit mir sehr zufrieden.

Kein gutes Beispiel

Es war auf der PREROW. Wir hatten eine Ladung Metallplatten von Antwerpen nach Rostock an Bord. Eigentlich war für diese Ladung seitens der BRD ein Embargo ausgesprochen, doch jedes Embargo lässt sich mit den verschiedensten Tricks umgehen. Wir hatten davon jedoch weder Kenntnis, noch wussten wir, mit welchen Maßnahmen dieses Embargo umgangen wurde. Unsere Aufgabe war ganz einfach. Den Seetransport sicher und so schnell wie möglich abzuwickeln. Es gehörte bei uns zur Selbstverständlichkeit, nach Lade- oder Löschende den Hafen umgehend zu verlassen und unsere nächste Reise anzutreten. In der Regel spielte dabei auch schlechtes Wetter mit Sturm und Nebel keine Rolle. In der Küstenschifffahrt ist nach meinen Erfahrungen der Stress für die Besatzung erheblicher als in der großen Fahrt. Kurze Reisen, unregelmäßige Tagesabläufe, ständige Revierfahrten und häufige starke Winde und Nebel in Nordeuropa verlangen von der Besatzung großen Einsatz. All diese negativen Erscheinungen begleiteten uns auf dieser Reise. Ich kam von Antwerpen bis Rostock kaum von der Brücke. In der Ostsee kam immer mehr Sturm auf. Soweit ich mich erinnere, hatten wir kurz vor Erreichen der Reede von Warnemünde Windstärke 11 aus Nordwest. Der Gewichts-schwerpunkt unserer Ladung lag sehr tief und so hatten wir bei quer laufender See sehr kurze Rollzeiten. Mit starken Rollbewegungen trieb unser Schiff einige Stunden vor Warnemünde Reede. Der Lotse konnte wegen des schlechten Wetters nicht kommen. Man hätte nun unser Schiff, diesen „Schaukelstuhl“, bis besseres Wetter wurde, in den Wind legen müssen und treiben lassen. Diese Alternative wäre vernünftig gewesen, doch in meinem jugendlichen Leichtsinn entschloss ich mich, die Mole von Warnemünde ohne Lotsenhilfe anzulaufen. Es war noch die alte Moleneinfahrt und damals noch entschieden schmaler.

Beim Ansteuern der Mole kam die See fast von achtern. Das Schiff steuerte schwer. Mal hatten wir die Moleneinfahrt an Backbord und mal an Steuerbord. Ich rannte von der einen Seite der Nock in die andere und nur mit entsprechender Geschwindigkeit und teilweiser Hartruderlegung konnten wir die Mole glücklich passieren. Innerhalb der Mole bekamen wir dann Windschutz und es wurde wieder ruhiger. Das Lotsenboot legte längsseits an und der Lotse kam an Bord. Ich erinnere mich noch an die Worte des älteren Lotsen. Er sagte zu mir: „Junge, wie konntest du nur? Wir haben alles beobachtet, uns blieb vor Schreck das Herz fast stehen.“ Nachdem wir im Hafen von Warnemünde festgemacht hatten, wollte ich endlich schlafen gehen, denn ich war todmüde. Doch jetzt erst kam bei mir die Aufregung durch und ich konnte nicht zur Ruhe kommen.

Ich zog mich an und ging an Land, um mich abzulenken und auf andere Gedanken zu bringen. Die Aktion, die nur ich zu verantworten hatte, war leichtfertig. Ich hätte das Schiff und die Besatzung in Gefahr bringen können. Glücklicherweise war nichts passiert.

Mich hat keiner dafür bestraft, doch ich habe durchaus meine Lehren gezogen, insbesondere für meine Tätigkeit als Kapitän. Mit einem Risiko muss man in der Seefahrt leben, doch es muss jederzeit vertretbar sein.

Das waren nur einige Erinnerungen, die nun allerdings schon 48 Jahre zurückliegen. Es war die Sturm- und Drangzeit der Deutschen Seereederei Rostock. Überall, ob in der Verwaltung oder in der Flotte, wurde Großartiges geleistet. Ich wäre gerne in der Küstenschifffahrt geblieben, doch nach und nach kamen größere Schiffe in allen Relationen zum Einsatz. Sie mussten besetzt werden und so landete ich in dieser Indienstellungsperiode als nautischer Offizier auf dem ersten Typ-IV-Schiff, dem MS FRIEDEN.

Steuermann lass die Wacht

Den Abschied von der Seefahrt stellt man sich anders vor. Sommer 1989: Zur zyklischen Weiterbildung von Kapitänen, Nautikern und Inspektoren an der IHS vernahmen alle Anwesenden einer Havarieverhandlung die Worte: „Kapitän, hätten Sie Ihre Weisung noch einmal überdacht, wenn Sie der II. Nautische Offizier auf die Gefahr hingewiesen hätte?“ „Ja, aber natürlich“, hatte der Angesprochene geantwortet. Damit war auch der II. Nautische Offizier sein Patent los. Zum Glück war ich nur Zuhörer und hatte also wieder etwas gelernt, was ich wohl später mal brauchen würde – als Kapitän. Doch der Havariekommissar hatte auch keinen Zweifel gelassen. Die DSR schickt ihren Nachwuchs nicht vier Jahre zum Studium, damit dieser dann der Schiffsführung blind vertraut! Also hatte ich auch etwas gelernt, was ich schon eher brauchen würde. Doch wie bald, davon hatte ich zu diesem Zeitpunkt noch keine Ahnung.

Das MS GERINGSWALDE wird am 6. Oktober 1990 in Ceuta/Spanisch Marokko an der Bunkerpier festmachen, um Treibstoff für die letzte Etappe der Heimreise zu übernehmen. Es wird früher Abend sein, wenn das Schiff von der Pier ablegt, um, die schon im Westen stehende Sonne an Backbord lassend, in die Straße von Gibraltar zu laufen. Nach einer Kursänderung in Richtung Atlantik wird das Glücksspiel beginnen. Die GERINGSWALDE wird das letzte Stück der Reise Misurata – Antwerpen ohne den II. Nautischen Offizier absolvieren. Dieser befindet sich dann an Bord einer Fähre hinüber zum spanischen Festland. Er wird spätabends in Barcelona eintreffen und am nächsten Morgen nach Berlin weiterfliegen. Es wird wichtig sein, rechtzeitig in Rostock einzutreffen. Sehr wichtig. Und es wird um viel gehen. Für mich.

Der Spaß, der laut Kapitän wenige Tage vorher aufgehört hatte, war zu keinem Zeitpunkt einer. Ich weiß das schon jetzt. Der „Alte“ wird es erst Jahre später erkennen und sein Chieffmate wohl nie. Die GERINGSWALDE wird in Ceuta etwas Restproviand nehmen und der Funkoffizier eine Wetterkarte vom Nordatlantik empfangen, die „Ententeich“ für die bevorstehende Atlantikpassage verspricht. Die Besatzung wird trunken sein vor Freude über zusätzlich verdiente Dollar, von der Feier zum 3. Oktober und die Schiffsführung vom Glück, „den“ los zu sein.

Eine flache Dünung wird sich vom Atlantik her in die Straße von Gibraltar schieben und die Fähre ganz sanft rollen lassen. Ich werde übermüdet und aufgewühlt sein und kein Interesse haben an dem Panorama, welches das langsam am Horizont verschwindende Ceuta bietet. Sie werden es sehr brauchen, das gute Wetter! Dieser Gedanke wird mir helfen, einen anderen in mir zu verdrängen. Alles würde unglaublich leichter werden, wenn ...

... Nordatlantik, Biskaya im Herbst, hohe Dünung aus Nordwest, Wind aus Südwest, schon Beaufort Sieben würde reichen. Es wäre nicht der erste Stahldampfer, den der Atlantik „außer Dienst stellt“ ... Nein. Ich werde heftig vor mir erschrecken, wiederholt meine innere Zerrissenheit bekämpfen und doch nicht immer hundert Prozent überzeugt sein von meinem Wunsch: Sie sollen gut nach Hause kommen.

Erst 2000, wenn sich die ehemalige A 81 nach fast 20 Jahren wieder in Warnemünde treffen wird, werde ich endgültig von der DSR geheilt sein und wissen: Es war auch gut für mich, dass die GERINGSWALDE bei schönstem Sommerwetter mitten im Herbst glücklich über den Atlantik nach Antwerpen und nach Hause gekommen ist.

Erst einmal jedoch fängt Seefahrt an. 1966 – Döbeln, Lutherplatzschule. Wir Schüler sollten den Spuren der revolutionären Kämpfer folgen und taten das, indem wir jede Woche neu die Schiffspeditionen unserer Handelsschiffe der Zeitung entnahmen und farbige Nadeln bald die Spuren von Motorschiffen wie RUDOLF BREITSCHIED, EDGAR ANDRÉ oder WERNER SEELENBINDER auf die Weltkarte pieksten. Wir brannten darauf zu erfahren, was

unsere Schiffe da draußen tun, in der großen weiten Welt.

Dann kam die erste bunte Karte von der ALBIN KÖBIS aus Tampico. Der Brief des Eisbären der MATHIAS THESEN folgte und es stand fest: Ich wollte Kapitän werden.

Arbeiterkind, keine Westverwandtschaft, mit 18 Jahren in die Partei. GST-Seesport, GEORG BÜCHNER, Flottenschule, Segelschulschiff WILHELM PIECK, vier Jahre Steuermann bei der Grenzbrigade Küste, Seefahrtsschule, Leistungsstipendium, ein Semester eher in der Flotte, Mittelmeer/Afrika. Ich hatte meine seemännisch-nautischen Lektionen von Grund auf und gut gelernt.

Zwei Jahre lang fuhr ich „Stammschiff“ auf der SCHÖNWALDE. Der Kapitän ließ andere Meinungen zu, der Chief kam aus Sachsen, der Funkoffizier war väterlicher Freund, der Chefkoch machte exzellente Pizza und der Il. NO nicht nur die Mädels an. Der Chiefmate klärte mich auf über den Unterschied zwischen den Wunschvorstellungen an Land und der Realität an Bord. Ich war akzeptiert bei den Herren der Maschine, die Decksgang wusste „der kann auch zufassen“ – Seefahrt war schön. Danach sprang ich durch den Flottenbereich, lernte viel auf einer ganzen Reihe von Schiffen und verlor Schritt für Schritt meine Illusionen.

Im vierten Jahr auf See wurde der Mitreiseantrag für meine Frau wiederholt abgelehnt. „Wir müssen Ihnen das nicht begründen“ glaubte die DSR, Ruhe vor mir zu haben. Als „Mitglied der Partei, die in diesem Staat die führende Rolle hatte“ verlangte ich beim ZK der SED eine Begründung. GD-Sache. Termin beim Direktor Flotte. Sieben Mann vor mir am Tisch, der Protokollant hinter mir. Ich war reinrassig proletarischer Nachwuchs ohne Westverwandtschaft und, „der Genosse Gückel wurde mir als fachlich vorbildlich geschildert“, nur gäbe es für ihn da schon noch etwas zu begreifen.

Wieder keine Begründung. Oder hatte ich sie nicht verstanden? Geknickt machte ich mich auf den Weg nach Hause. Das Telegramm des Generaldirektors war schneller: Mitreise genehmigt. Doch es dauerte ein weiteres Jahr, ehe ich endlich „Zweiter“ werden durfte.

Aber der Kampf hatte sich gelohnt: Wer kennt nicht solche Traumreisen? Ein Kapitän, der niemandem was beweisen musste, fast alle Besatzungsmitglieder waren Springer, attraktive schöne Häfen in Westeuropa und Afrika, die Frau mit an Bord. Es war angenehm eng in der sonst so großen Koje. Dazu ein Politoffizier, der, alt und erfahren genug, Mut hatte zu entscheiden: Steuermann, du und deine Frau, ihr beide zählt jetzt als Gruppe, ihr dürft allein an Land. Danke, Horst! Immer wenn Vertrauen mitfuhr, konnte Seefahrt auch nach 1980 und trotz der Ministerweisung *für Sicherheit und Ordnung* noch Spaß machen.

Dann wurde aus dem „Genossen“ Gückel der „Herr“ Gückel und: „Ich habe Sie zum Chiefmate vorgeschlagen. Sie können sich jetzt Ihr A 6 holen.“ Inspektion und Fahrensleute – plötzlich waren alle „Brüder“. Endlich also: „Kapitän in der Großen Fahrt“/A 6 Nr. 27990. Wohl eines der letzten Patente, die das Seefahrtsamt der DDR ausgestellt hat.

Die Freude über die Wende hielt in der Flotte nicht lange an. Jedem war klar, dass die Vielzahl der Schiffe nicht zu halten sein würde. Und nun folgten Hauen und Stechen und Ellenbogenarbeit. Die Inspektion fand plötzlich wieder Gefallen an der Seefahrt. Oder: Wer hatte bis dahin je das Seefahrtsamt an Bord gesehen? Nun wurde für die Nautiker der Holzbaracke am Patriotischen Weg wieder Kaffee an Bord gekocht. Es würde eng werden in der Flotte.

Aber zurück zur GERINGSWALDE. Die liegt nun auf Reede vor Misurata/Libyen. Es ist der 29. September und wir warten auf Einlauforder. Derweil scheint bei der DSR vieles drunter und drüber zu gehen. Noch in Wismar hatte der Nautische Inspektor dem Kapitän die Überlegung nahe gelegt, über meine Aufnahme in die Stammbesatzung nachzudenken. Fünf Tage später, vor Einlaufen Arviles „vergisst“ der Funker auf dem Kartentisch das Telegramm, welches den Herrn Inspektor als meine Ablösung für die nächste Reise ankündigt. Ab diesem Zeitpunkt ist die Stimmung gespannt. Der Chiefmate „findet“ einen Beladungsfehler während meiner Wa-

che an Deck. Ich zeige ihm seine Ladeorder. Der „Alte“ rät mir: „Legen Sie sich nicht mit dem „Ersten“ an!“ Und dieser ergänzt: „Du wirst schon sehen, was du davon hast!“ Sie wissen nicht, ich hab’s schon gesehen – auf dem Kartentisch.

Also erlöse ich Kapitän, Chiefmate, den Nautischen Inspektor und die Reederei. Nur diese Reise noch und dann soll für mich Seefahrt Geschichte sein. Am Abend kriegt der Funker mein Telegramm, mit dem ich Kapitän und Reederei darüber informiere. Nach Einlaufen in Wismar werde ich das Abfindungsangebot der DSR annehmen und mich beruflich neu orientieren. Die sich daran anschließende Ruhe trägt.

Wir liegen weiter am Haken. Langstahl, Platten und Coils sollen geladen werden. „Näheres nach Einlaufen“ wissen wir bald. Und: Es wird keine Stauer geben. Stau- und Sicherungsmaterial werden bei weitem nicht ausreichend vorhanden sein, keine Stapler für die Luke wird es geben, keine Keile, kein Pallholz, keinen Laschdraht von Land. Der Bootsmann checkt die bordeigenen Vorräte. Die reichen hinten und vorne nicht. Der Chiefmate erstellt die Beladungskonzeption. Neben ein paar allgemeinen Aussagen zum Laden und Sichern verweist er auf die DSR-Richtlinien und „alles Weitere operativ sowie die Unterschrift nicht vergessen“. Ich habe Wache und von null bis vier Uhr ausreichend Zeit, studiere die „DSR-Richtlinie zur Beförderung besonderer Ladung Nr. VI“, berechne Laschinge, Pallungen, die zu erwartende Rollzeit, Resonanzkurse heimreisend auf dem Atlantik - und bin am Ende meiner Wache hellwach.

5.1. Während der Beladung bzw. nach Abschluß einzelner Beladungsvorgänge ist umgehend die Ladungssicherung vorzunehmen. Die ordnungsgemäße Ausführung ist von den Verantwortlichen zu kontrollieren. Die Ladungssicherung muß vor dem Auslaufen des Schiffes in allen ihren Teilen abgeschlossen sein.

Ich erschrecke. So dürfen wir das Zeug nie laden! Der I. Offizier hat „freistehende“ Stahlstapel in den Zwischendecks geplant. Mehrere Hundert Tonnen Stahl in den Zwischendecks von Luke I, die von „Zaunlatten“ und „Bindfäden“ gehalten werden sollen, wenn sich der Dampfer mit sechs, sieben Sekunden Rollzeit in der See hin- und herwerfen wird. Die Sicherungssysteme sind hoffnungslos unterdimensioniert! Freistehende Stahlstapel sind wie Schwergut zu betrachten und als solches zu sichern, schreibt die DSR vor. Zur Wachübergabe äußere ich meine Zweifel. „Du hast davon keine Ahnung“ entgegnet mir der Chiefmate. Vielleicht hab ich was übersehen? Also sitze ich weiter bis zum Frühstück, rechne wieder und wieder. Das Ergebnis ist dasselbe. Ich wende mich an den Kapitän. „Resonanzdiagramm – so was gibt’s auch? Ach was, wir kucken uns das erstmal an“, hofft er mich los zu sein. „Wir kucken uns das erstmal an“. Wie viele Schiffe und Seeleute sind diesem wohl verhängnisvollsten Satz, der je in der Seefahrt gesprochen wurde, bisher zum Opfer gefallen?

Der Lotse ist von Bord, der I. Offizier will „all hands“ in den Luken und an Deck. „200 Dollar für jeden.“ Ich lege dem „Ersten“ die Belehrungsliste für die Besatzung zum Laden von Stahl vor. „Keine Zeit. Wir müssen jetzt anfangen. Belehrung danach.“ „Chiefmate, stauen wir wirklich wie geplant?“ „Ja!“ Also lege ich nun dem „Alten“ alle schriftlichen Ausarbeitungen vor. Resonanzbereiche, notwendige Sicherungskräfte, zeichne Laschpläne, füge die Berechnungen an und verweise wiederum auf die DSR-Richtlinien.

„Selbst bei richtliniengemäßigem Stauen – Bordwand/Bordwand und Sichern – freistehende Stahlstapel sind wie Schwergutcolli zu sichern – könnten wir uns maximal Beaufort Sieben leisten. Auf dem Atlantik, im Herbst. Aber in Luke I stehen die Stapel frei und ungesichert.“

„Stahl lässt sich sowieso nur moralisch sichern“ zeigt mir der „Alte“ jetzt deutlich gereizt, dass er nicht bereit ist, Zweifel anzuerkennen.

Die Besatzung beginnt mit dem Laden. Was aber soll der Steward in der Luke? Der dreht schon durch, wenn ihm ein Kaffeelöffel fehlt. Und nun soll er mitmachen beim Schwergut laden!? Eine halbe Stunde später passiert es. Der Steward, der also bis dahin noch nie eine Luke von innen sah, hatte Riesenglück. Die Hiev Langstahl streift ihn nur. Trotzdem, er muss an Land zum Arzt. Normalerweise begleitet der „Zweite“ die Kranken, ich aber soll in die Luke, der Steward wird abgeholt.

In den Luken wachsen die Stapel. Es gibt keine Stapler, die Ladung wird einfach nur dort abgesetzt und übereinander gestaut, wo der Kranausleger gerade noch hinreicht. Ich übernehme vom III. Offizier die Wache an Deck. In den Zwischendecks von Luke I türmen sich Ladungsblöcke aus Stahlplatten. Die stehen frei im Lukenschacht und haben mehrere Meter Seitenabstand zu den Spanten. In den Luken II und III sind Sicherungspunkte und Laschau- gen zugestaut. Gegen jede Vorschrift ziehen wir, der Bootsmann, ein Matrose im Kran und ich, Laschpunkte wieder frei und versuchen somit zu retten, was zu retten ist. Der Kranausleger wippt dabei bedrohlich. Wenn der runterfällt, bin ich dran. Aber ich habe noch Hoffnung, „Reedereiinteresse“ und bin also, trotz besseren Wissens, noch immer zu Kompromissen bereit. Jeder rostige Draht, der irgendwie aussieht, als könnte er Stahl am Verrutschen hindern, kommt beim „Sichern“ zum Einsatz. Trotzdem, „es reicht nicht“ resigniert der Bootsmann bald. Mir reicht es aber. Ich suche das Gespräch mit den Ingenieuren. „Mit deinen Berechnungen hast du sicher Recht“, bedeuten sie mir, aber „wir vertrauen dem Kapitän.“ Das „Vertrauen“ hat einen plausiblen Grund: Am Reiseende soll die Stammbesatzung bestätigt werden. Der Bootsmann hat auch seine Zweifel an der Stahlsicherung, aber auch er räumt ein: „Für dich ist Schluss nach dieser Reise. Was denkst du, welcher Reeder mich noch nimmt, wenn ich aufzucke und dann geht's trotzdem gut?“ Der Steward kommt zurück.

„Na, und?“ „Die wussten nicht, was ich wollte, kann doch kein Englisch“, resigniert er. Wieder bin ich beim „Alten“. „Kapitän, das Schiff darf so nicht über See und der Steward sollte nach Hause fliegen. Arm und Schulter müssen absolut ruhig gestellt werden. So kann der nicht ins Rettungsboot.“ „Was soll der denn im Rettungsboot?“ „Kapitän, schauen Sie mal in die Luken.“ Er will es schriftlich, dass der Steward mit schwerer Radiusfraktur nicht dienst- und see- tauglich ist. Ich benötige selbst ein EKG, müsste also auch zum Doktor an Land und nehme den Steward wieder mit. Danach hat es der Master schriftlich: Der Steward ist nicht mehr see- tauglich und muss zur weiteren Facharztkonsultation und OP umgehend nach Hause. Nun darf er fliegen.

Jedoch, was die Sicherung der Ladung betrifft, sind wir fertig miteinander, macht mir der „Alte“ klar. Was hat die Agentur der Schiffsführung geboten, wenn schon für jedes Besatzungsmit- glied 200 Dollar bereit stehen? Oder haben Kapitän und Chieffmate Angst um ihre Jobs? Macht die DSR Druck?

„Nicht die Technik, sondern der Mensch ...!“, hatte die Chefinspektion vor einiger Zeit mah- nend das Rundschreiben zu zahlreichen Unfällen auf See in die Flotte geschickt. „80 bis 85 Prozent“ Unfallursache Mensch wird man weit nach der Wende bei Elchlepp/Kretzschmar lesen können. Auch bei der DSR füllen die Unfälle in der Stahlfahrt dicke Ordner.

Ich lege dem Kapitän ein Schriftstück vor, in dem ich wegen eklatanter Sicherheitsmängel und größter Verstöße gegen DSR-Richtlinien meinen Dienst auf dem MS GERINGSWALDE für be- endet erkläre und jede weitere Meile über See als Gefährdung von Schiff und Besatzung be- zeichne.

Der Chieffmate scheint nicht sicher und versucht es noch mal als „Kollege“ mit mir, begreift dann und resigniert: „Du willst jetzt also Kollegen anscheißen!?“ Wieso, gibt es denn was zum Anscheißen? Du und der „Alte“, ihr seid mir egal. Meine letzte Reise soll mich gesund nach Hause bringen, mehr nicht!“ Damit endet jeglicher Dialog. Ich werde vom Dienst suspendiert

und unter Beobachtung gestellt. „Lasst *den* nicht in die Luken.“ Der Kontakt mit der Besatzung ist stark eingeschränkt. Zu groß ist die Verunsicherung. Mein Wachmann hält zu mir. Damit bleibt mir die Chance auf Zeugen. Denn klar ist, das ist nicht das Ende, jetzt geht alles erst los. Danke an Plattfuß, Willy und den Bootsmann.

Der Stahl ist an Bord. Die Ladeorder sieht vor: Auslaufen nach Ladeende, Sichern der Ladung auf Reede und dann Ablaufen nach Ceuta. Am 3. Oktober 1990 läuft das MS GERINGSWALDE aus dem Hafen von Misurata ohne Stopp über die Reede hinweg ins Mittelmeer aus. Selbst die unzureichend geplanten Sicherungsmaßnahmen sind da noch längst nicht beendet. Doch es gibt wichtigere Dinge: Der Tag der Deutschen Einheit soll gefeiert werden. Die Zeit drängt. Der „Alte“ gibt einen aus.

Mit ungesicherter Stahlladung an Bord fährt die GERINGSWALDE durch das westliche Mittelmeer, die Freiwächter „fahren sich zu“ und die „Sicherungsarbeiten“ werden erst am nächsten Tag fortgesetzt. Der Kapitän informiert die Besatzung darüber, dass der bisherige „Zweite“ ab sofort keine Weisungsbefugnis mehr hat. Laut Manöverrolle bleibe ich Leiter des Feuerlöschtrupps und Rettungsbootführer. Führer ohne Weisungsbefugnis? Der I. Offizier lässt nachts auf See die Lukeneinstiege beleuchten. Mit Fernglas von der Nock aus und zusätzlichen Runden über Deck sollen die Wachmatrosen absichern, dass der II. Offizier so wenig wie möglich Beweise sammeln kann. Es scheint noch andere Zweifler zu geben. Der Kapitän beschwichtigt: Er will in Ceuta weiteres Laschmaterial kaufen.

Der „Dritte“ genießt es, so schnell „Zweiter“ geworden zu sein. Die Schleimspur der Reise endet für ihn in der 0-4-Wache. Sogar dem Chief gefällt das Spiel und er glänzt mit Aktenwissen. „Der war schon immer aufsässig, der „Zweite“, das steht in dessen Personalakte“ tut er kund. Die werde ich später in den Händen halten und dazu kein Wort finden. Welche Akte hat er gemeint? Ich sitze in der Kammer und versuche zu begreifen. Der „Dritte“ kommt und holt im Auftrag des „Ersten“ alle DSR-Unterlagen ab, die ich für meine Berechnungen gebraucht hatte. Der Funkoffizier gibt mir noch den Tipp: „Es gibt regen Funkverkehr, sei auf alles vorbereitet und halte dich gut.“

Am 6. Oktober steuert die GERINGSWALDE den Hafen von Ceuta an und macht an der Bunkerpier fest. Wortlos werden die Formalitäten der Abmusterung zwischen dem „Alten“ und mir erledigt. Der „Erste“ würdigt mich keines Blickes. Er hat bis Antwerpen noch viel zu tun. „Ich halte Augen und Ohren offen“, verspricht mein Wachmann. „Wir haben noch bis Ceuta versucht, den Stahl zu sichern, aber: Weiteres Laschmaterial? Ich habe nichts bemerkt. Wir hatten aber auch ein Glück mit dem Wetter – beinahe Ententeich“, werde ich später in Dresden erfahren. Mit Fluggepäck steige ich ab.

Zwei Tage später bin ich in Rostock. Niemanden in der Chefinspektion interessieren meine Aufzeichnungen. „Wir vertrauen unseren Kapitänen!“

Obwohl er es seit dem Telegramm des Kapitäns vom 02.10.90 besser weiß, erklärt mir der Personalchef, ich hätte gekündigt.

Auf Anraten der ÖTV stelle ich mich zum weiteren Einsatz an Bord zur Verfügung.

Die Zeichnungen und Berechnungen zum Ladungs- und Sicherungszustand der Stahlladung des MS GERINGSWALDE gebe ich, nachdem auch die Berufsgenossenschaft kein Interesse zeigt, an die ÖTV weiter. Die verspricht rechtlichen Beistand, will einen Gutachter nach Antwerpen schicken und hat dazu vier Tage Zeit. Dann trifft der Gutachter ein und die Ladung ist bereits gelöscht.

Zwei Jahre später reicht die Beweislage gerade noch zu einem Vergleich. Ich bin mit der DSR fertig und brauche meine Kraft für die Stürme an Land.

Heute nun, mit ausreichend Abstand und beiden Beinen fest an Land, denke ich: Trotz der letzten Reise war wohl die DSR-Zeit das schönste Stück Seefahrt, das es jemals gegeben haben wird.

Von der VOGTLAND zur SEA SPACE

Karl-Heinz Hübscher – Die VOGTLAND auf Jungfernfahrt:

Als am 9. November 1986 die Taufpatin Cornelia Müller aus Rothenkirchen im Vogtland die Sektflasche am Bug des neuen Schiffs mit der Baunummer 203/1463 der *Neptunwerft Rostock* zerschellen ließ, hatte der größte Teil der zukünftigen Besatzung schon eine längere Zeit der Baubelehrung hinter sich und war froh, dass es nun endlich losging. Die Taufpatin, Angestellte der Abteilung Ökonomie der Exportbierbrauerei Wernesgrün, war, wie wohl alle Taufpatinnen vor ihr, ebenfalls froh, dass der Spruch raus war und die Flasche ordentlich geknallt hatte. Ein neues Schiffsleben konnte beginnen.

Während der Bauaufsicht wurde die Besatzung nach und nach bis zur vollen Stärke von 34 Personen aufgestockt. Mit der Endphase folgten die Einweisung durch die Hersteller ins Bedienen der Anlagen und die Übernahme der Werftausrüstung. Die Besonderheit bei der Serie „Äquator“ war, dass von den sechs Schiffen vier von der *Warnowwerft Warnemünde* und zwei von der *Neptunwerft Rostock* gebaut wurden. Die gesamte Serie sollte an ausländische Kunden gehen und war daher nicht auf die Belange der DSR zugeschnitten. Für mich als Kapitän war die VOGTLAND (2) das erste Neptun-Schiff und für die Werft das erste Vollcontainerschiff dieses Typs für die DSR.

Am Tag nach der Taufe verholte man den Neubau zum Überseehafen. Dort hatte die Besatzung das Schiff seeklar zu machen. Für diese „Besitzergreifung“ in allen Teilen hatten wir drei Tage Zeit. Für die Crew war das aufregend, aber auch spannend. Werftangehörige führten noch kleinere Restarbeiten durch und wir fingen schon mit unserer Langzeitaufgabe, dem Erstellen von Mängelrügen, an. Mängel, die im ersten Jahr auftraten, mussten von der Werft laut Gewährleistungspflicht kostenlos beseitigt werden.

Die neue VOGTLAND war ein Vollcontainerschiff ohne Bordkräne. Es waren aber Fundamente für zwei Kräne von 40 Tonnen Tragfähigkeit vorgesehen. Das Schiff war 159 Meter lang und 23,05 Meter breit. Die Containerkapazität lag bei 896 TEU, die un-



Die Taufpatin mit dem Technischen Direktor der DSR, dem Direktor der Neptunwerft und dem Bürgermeister von Wernesgrün



Flaggenwechsel auf der Neptunwerft

ter Deck und in vier Lagen an Deck gestaut werden konnten. Der Tiefgang voll abgeladen betrug 10,1 Meter. Ein Dieselmotor aus dem DMR mit 6000 KW Leistung verlieh dem Schiff über einen Verstellpropeller eine Reisegeschwindigkeit von 16 sm/h. Ein Bugstrahler unterstützte beim Manövrieren im Hafen. Unser Schiff wurde im Containerdienst „Fernost“ eingesetzt. Die so genannte „Jungferreise“ ist immer etwas Besonderes. In allen Bereichen wird jeder Handgriff das erste Mal selbstständig und verantwortlich von den jeweiligen Besatzungsmitgliedern getan. Auch für erfahrene Seeleute ist das immer wieder eine spannende Aufgabe, hängt doch vom reibungslosen Bordbetrieb der Erfolg der ganzen Reise ab. Die Handgriffe üben und die Anlagen vorgestellt zu bekommen ist das Eine, sie unter Dauerbelastung im See- und Hafenbetrieb zu fahren, das Andere.

Am 13. November 1986 liefen wir aus dem Überseehafen Rostock aus. Auf der Reede vor Warnemünde fanden die vorgeschriebenen Sicherheitsmanöver, wie Boots-, Feuerlösch- und Stellmanöver zum Verlassen des Schiffes statt. Anschließend mussten die Maschinenmanöver, wie Stoppstrecke, Auslaufstrecke und Scharnowtörn gefahren werden, um ein Gefühl für das Manövrierverhalten zu bekommen. Noch bestand die Chance zum Üben, im NOK nicht mehr. Gegen 24 Uhr begann die eigentliche Seereise. Als wir am nächsten Tag in Hamburg fest waren, lagen fünf Stunden Ostsee, acht Stunden Kanalfahrt und vier Stunden elbaufwärts hinter uns und es hatte keine Probleme gegeben. Das Schiff hatte das getan, was es sollte und die Crew hatte alles im Griff. In Hamburg wurde geladen. Nun sollte es sich zeigen, ob die Verteilung der Staustücke und Zurrmaterialien an Deck den Anforderungen der Praxis genügten.

Die Reedereivertretung hatte wie in jedem Hafen auf einer Jungferreise Ablader und Kooperanten der Linie zu einem Empfang eingeladen. Das neue Schiff sollte in aller Welt bekannt gemacht werden. Hierbei bestand auch das Wirtschaftspersonal seine Feuertaufe. Vor Mitternacht war in Hamburg alles getan, wir legten ab und machten am nächsten Morgen in Bremerhaven fest. Dort war nur ein kleines Buffet für die an der Abfertigung des Schiffes Beteiligten organisiert und natürlich waren Container zu laden. Als die Tür hinter den Gästen zufiel, fielen auch uns die Augen zu. Ein kurzer Schlaf war dringend geboten. Pünktlich ging es die Weser abwärts bis zur Lotsenstation und dann kamen einige Stunden Seebetrieb bis Maaspilot. Endlich Zeit zum Schlafen zwischen den Wachen. Das war auch bitter nötig, denn seit dem 13. morgens hatte der größte Teil der Besatzung Dienst, Wache, Bereitschaft und wie auch all die Gründe heißen, die einen Seemann von der Koje fernhielten.

Rotterdam bescherte uns eine relativ lange Hafenzeit. Es hatte wohl mit der Bereitstellung der Container zu tun. In Holland ging es damals noch nicht so hektisch zu wie in anderen Häfen der Linie. Es fand natürlich der obligatorische Empfang für die geladenen Gäste statt. Kurze Ansprachen, gute Wünsche für das Schiff und für die Zusammenarbeit, Überreichen von Erinnerungsgeschenken an das erste Anlaufen, Zuprosten, Schnittchen mit Smalltalk, Schiffsbesichtigung. Dann mussten alle wieder an die Arbeit, Gäste als auch Gastgeber. An Landgang war nicht zu denken, denn Containerhäfen und Landgang für die Crew passen in den seltensten Fällen zusammen. Weite Wege in die Städte lassen sich in der Kürze der Zeit nicht bewältigen. Also schlafen, wenn kein Dienst anliegt, denn wer weiß, was noch kommt.

In Antwerpen ging es immer schnell. Die Umschlagrate in Containern pro Stunde war dort schon immer die höchste. Also sehr kurzer Empfang, wieder Leinen los und Schelde abwärts. Bis dahin hatte es keine großen Pannen gegeben. Ein Glück, denn die Reviere Westeuropas bieten wenig Platz für Experimente. Wir waren im Englischen Kanal und stolz auf unser neues Schiff. Aber bei der Seefahrt übermütig zu sein, heißt Ärger herbei rufen. Der Wind frischte auf bis Stärke 9 aus SW und auf der Höhe von Cherbourg wurde der automatische Notstopp ausgelöst. Das Schiff legte sich fast quer zur See und fing mächtig an zu rollen. Das war der

Test für alle Bereiche auf seefestes Stauen und Laschen. Die Suche nach der Ursache für den Notstopp blieb erfolglos und nach 40 Minuten fuhren wir die Maschine wieder langsam hoch. In der Biskaya ließ der Wind dann langsam nach und wir erlebten den Frühlingsanfang in wenigen Stunden.

Am 21. November auf der Höhe von Lissabon wurde eine Überhitzung an einem Wellenlager angezeigt und sofort gestoppt. Da keine Ursache festzustellen war, wurde über Rügen-Radio Kontakt mit der DSR und dem *Dieselmotorenwerk Rostock* aufgenommen. Wir hatten zwar Satellitentelefon, aber damals kostete die Minute noch 32 DDR-Mark. Alle Expertenratschläge waren befolgt, aber keine Unzulänglichkeiten gefunden worden. Nach sechs Stunden Treiben wurde die Maschine wieder langsam hochgefahren. Nach mehreren Kontrollen ohne Befund ging es weiter „Voll Voraus“.



Grillabend auf der VOGTLAND (von links: Oberstewardess Monika Jürgens, Kapitän K.H. Hübscher, Funkoffizier Klaus Lange, Politoffizier Horst Strauß, E-Ingenieur Friedhelm Proske)

Am 22. November passierten wir mit etwas Verspätung die Straße von Gibraltar. Das regelmäßige Leben ließ die Lust nach einem Grillabend aufkommen. Bei einem neuen Schiff ein Problem. Der Grill, die Tische und Sitze mussten erst gebaut werden. Also, ans Werk. Dann wurde ein günstiger Platz gesucht. Der war während der Fahrt schwer zu finden. Das Deck war voller Container. Die Gänge um die Aufbauten waren wegen des Fahrtwindes ungeeignet. Oh, ihr Konstrukteure, hättet ihr doch auch einmal an die Besatzung gedacht! Als einziger Ort blieb die achtere Manöverstation. Da war allerdings die Vibration durch die Schraube enorm, der Lärm beim Ein- und Austauschen störte und es war wenig Platz zwischen den Mooringwinden und Pollern. Als weiterer Mangel erwies sich, dass die Abgasrohre im Schornstein zu wenig über den Rand hinaus ragten. Dadurch drückte der Fahrtwind die Abgase nach unten

hinter die Aufbauten, wo sie verwirbelt wurden und überall zu spüren waren. Auch auf der Manöverstation. Später wurden die Rohre aufgrund unserer Mängelrügen um zwei Meter verlängert und Änderungen am Schornstein vorgenommen. Damit trat eine Besserung ein. Viel zu tun gab es bei der Konservierung der Außenbereiche. Durch niedrige Temperaturen und hohe Feuchte konnte unter freiem Himmel das Aufbringen der Farbschichten nicht fachgerecht erfolgt sein. Obwohl später als Mangel anerkannt, blieb die Arbeit an der Besatzung hängen und wir waren damit ein Jahr beschäftigt.

Am 25. November kam es zur ersten Aktivierung des Wellengenerators und wir fuhren ohne Hilfsdiesel. Es hatte sich alles gut eingespielt. Nur die DMR-Düsen waren ein Problem. Zwei Tage später musste zur Umstellung aller Düsen auf MAN gestoppt werden. Am nächsten Tag erreichten wir unseren Lieblingshafen Larnaca auf Zypern. Dort erfreut alles den Seemann. Der Lotse kommt nie vor 7 Uhr. Nach 30 Minuten ist das Schiff fest. Es wird nur mit einem Kran gearbeitet und dieser schafft zehn bis zwölf Container in der Stunde. Pausen werden reichlich gehalten. Wenn das Schiff nicht bis 22 Uhr fertig ist, wird um 16 Uhr Feierabend gemacht. Vom Liegeplatz bis in die Stadt sind es nur fünf Minuten. In der sauberen kleinen Stadt kann man gut ausspannen. Wir hatten Überstunden genehmigt bekommen, da wir um 21 Uhr beladen waren. Auslaufen war eine Stunde später und so konnten alle Mann das erste Mal an Land gehen.

Die Reede von Port Said erreichten wir am 30. November mittags. Nach der ersten Stange Zigaretten an den Lotsendampfer wurden wir am Warteplatz an Tonnen festgemacht. Obwohl hier keine Party angesetzt war, suchte uns der Schwarm der Kanalbehörden heim. Beim ersten Anlauf eines jeden Schiffes kommen neben den nur auf Backschisch fixierten Gesundheitsinspektoren Ladungsinspektoren und Immigrationofficers noch die Suezkanalvermessungsinspektoren. Diese schwenkten zahlreiche Zeichnungen und Zeugnisse und fingen an, mit dem Bandmaß das Schiff zu überprüfen. Vielleicht hat man sich ja auf der Werft verbaut. Alle Inspektoren sind erst mit ihrer Arbeit fertig, wenn ihre vielfältigen Wünsche erfüllt sind. Diese sind allerdings bei einer Jungfernnreise besonders groß. Erst dann gibt es den Stempel für die Durchfahrt. Da war es draußen allerdings schon dunkel und so blieb noch Zeit für etwas Schlaf. Um 1 Uhr ging es dann mit ortsüblicher Hektik los und es dauerte eine Weile, bis wir unseren Platz im Konvoi eingenommen hatten. Der Lotse war natürlich bei dieser Erstoppassage besonders pingelig und stellte die sonderbarsten Fragen. Die Scheinwerfereinstellung war dabei ein besonderer Ritus und es dauerte, bis das Okay kam. In der Morgendämmerung wurde im Ballah-Nebenkanal, einer Weiche, festgemacht, um den Gegenkonvoi passieren zu lassen. Das war ein hektisches Unterfangen und es dauerte, bis das Schiff an der Böschung lag. War der Nordkonvoi vorbei, ging es weiter durch den Bittersee bis wir bei Sonnenuntergang Suez erreichten. Dort ging der Lotse von Bord. Während der Passage hatte er uns seine Wunschliste nahegelegt und natürlich anlässlich der Jungfernnreise extra aufgestockt. Da man froh war, den Kanal ohne Probleme passiert zu haben, machte man den Lotsen auch glücklich und so verschwand er mit seinem Boot in der Abenddämmerung achteraus. Draußen schlug einem die Hitze des Golfs von Suez entgegen. Nun musste die VOGTLAND durch die wartenden Schiffe, den Gegenverkehr und die vielen Bohrseln und Türme des Golfs gebracht werden. Fröhlich am 1. Dezember war das Rote Meer erreicht. Wir hatten an diesem Tag noch drei Stopper wegen kleiner Störungen. Danach lief alles störungsfrei. Am 3. Dezember passierten wir die Meerenge bei der Insel Perim und nun ging es ostwärts durch den Golf von Aden. Auch hier herrschte günstiges Wetter, aber trotzdem konnten wir den Tag Verspätung nicht aufholen. Als wir am nächsten Tag gegen 23 Uhr das Kap Guardafui, das Horn von Afrika, passierten, waren wir drei Tage ohne Störung gefahren. Da erreichte uns die allseits beliebte Order der Reederei: „Unbedingt den Fahrplan ein-

halten!“ Wir taten das einzig Mögliche, der Wellengenerator wurde rausgenommen. Dadurch konnte die Hauptmaschine ein paar Umdrehungen mehr geben, denn die Stromversorgung übernahmen nun wieder die Hilfsdiesel.

Die Fahrt durch den Indischen Ozean verlief unter besten Wetterbedingungen. Sanfte Dünung, wenig Wind und dazu die malerischen Wolkengebilde über dem gesamten Horizont. Gelegenheit für gesellige Veranstaltungen. Der Grillabend an den beiden neu gebauten runden Tischen und dem nach altbewährtem Muster gefertigten Großgrill war ein Erfolg. Leider konnten wir den eindrucksvollen, äquatornahen Sternenhimmel nicht sehen, da wir unter dem achteren Containerdeck hockten. Der Abgasdunst erinnerte uns wieder an die zu kurzen Rohre. Aber Seeleute sind nicht so zimperlich. Am 9. Dezember passierten wir gegen 14 Uhr Dondra Head, die Südspitze der ceylonesischen Insel. Die Malacca-Straße wurde am 11. Dezember erreicht. Wie damals noch üblich, ging die Fahrt zwischen der Insel We und der Küste Sumatras ostwärts entlang der Küste der Provinz Aceh. Dieses Gebiet ist heute in aller Welt bekannt. Einmal wegen der Piratenaktivitäten und nach Weihnachten 2004 durch die Tsunamikatastrophe. Damals wurden die Vorkehrungen gegen Piratenangriffe erst einen Tag später eingeleitet. Das Gebiet nördlich der One Fathom Bank galt als sicher.



Empfang in Singapore

Am 13. Dezember war unser Schiff gegen 13 Uhr im Hafen von Singapore fest. In diesem geschäftigen Hafen geht es beim Ladungsumschlag immer flott zu. Die Hafenvorschrift besagte, dass jedes Schiff 15 Minuten nach dem letzten Container auslaufen muss. Ist es nicht klar, werden Schlepper geschickt, die es auf Reede bringen. Wir sollten um 20 Uhr ablegen. Bis dahin war allerhand zu erledigen. Zuerst wur-

de der Empfang gegeben. Wir erhielten einen Zinnteller von der Agentur, auf dem der Erstanlauf eingraviert war. Der Empfang war für alle in der Arbeitszeit, sodass er nicht zu lange dauerte. Wir mussten bunkern, Proviant übernehmen und in der Maschine war auch manches zu richten. Überall herrschte voller Betrieb. Was zu kurz kam, war der Landgang, obwohl der Hafen direkt an der Stadt liegt. Aber auch das hatten wir ja schon mal. Pünktlich um 20 Uhr legten wir ab und fädelten uns durch den dichten Verkehr in der Singapore Strait bis wir den freien Seeraum erreicht hatten. Die Fahrt nordwärts durch das Südchinesische Meer verlief ohne besondere Ereignisse. Wir freuten uns auf Hongkong. Dieser Hafen war beliebt bei der Crew, bietet er doch viele Möglichkeiten der Zerstreuung. Einkaufen, essen und kurze Besichtigungstripps waren zudem noch erschwinglich. Die letzte Chance für den Weihnachtseinkauf, denn jeder, so hatte es die Gewerkschaft vorgeschlagen, sollte ein Päckchen packen, welches dann bei der Feier anonym verteilt würde.

Am 18. Dezember kamen die Berge von Hongkong in Sicht und die Geschäftigkeit des Handelsplatzes reichte bis in die See hinaus. Große Pulks von Fischereifahrzeugen waren rund um die Inseln unterwegs und man hatte Mühe, einen Weg hindurch zu finden. Mit der Ansteuerung war es ähnlich, es wimmelte von Booten aller Art. Nach Erreichen der Lotsenstation bei Green Island ging es erst richtig los, aber der Lotse konnte per UKW den Weg über den Quarantäneankerplatz bis zur Festmachertonne auf Chinesisch „freisnacken“. An einer taifunsicheren Tonne sollten wir mit der Steuerbordankerkerle festmachen. Bei den Vorbereitungen merkten wir erneut, dass wir auf der ersten Reise waren. Der Schäkel ging nicht ohne weiteres auf und der Schneidbrenner musste ran. Als die Kette über Wasser gefiert, die Tonne unter den Steven gehievt und der Festmacherschäkel über die Tonne gefiert war, passte er nicht durch den Ring der Tonne. Wieder eine Mängelrüge und wir hatten unnötige Unkosten, da wir einen passenden Schäkel mieten mussten. Schon während des Festmachens legten die riesigen Containerbargen längsseits an und begannen mit ihren gewaltigen Derricks, die ersten Container aus der obersten Lage zu angeln. Wieder fand ein Empfang statt, der nicht sehr lange dauerte, denn die Hafenzeit sollte nur von 10 bis 20 Uhr dauern. Erfreulicherweise kam jeder zu einem kurzen Landgang, denn das Landgangsboot setzte uns mitten in der Stadt ab. Abends waren wir dann wieder unter uns auf See.

Die Fahrt nach Pusan/Südkorea führte durch verkehrsreiches Gebiet. Die Taiwan-Straße blieb hinter uns und am 22. Dezember um 7 Uhr waren wir in diesem wuseligen Hafen fest. Der Empfang war kurz, dadurch blieb etwas Zeit, sich in der nahen Stadt die Beine zu vertreten. Vor uns lag nun eine schwierige Strecke bis nach Tokio. Nördlich an der Insel Tsushima vorbei ging es zur Kanmon-Straße, einer engen Durchfahrt zwischen Honshu, der Hauptinsel Japans, und Kyushu bei Shimonoseki. Danach durch die westliche Inland-See zur Bungo-Straße und über die freie See zur Tokio-Bucht. Dieser Abschnitt ging durch extrem dicht befahrenes Gebiet und der japanische Küstenverkehr erforderte die größte Aufmerksamkeit mit zeitweiser Doppelwache. Am 24. Dezember um 11 Uhr waren wir in Tokio fest. Mit den Empfangsgästen erschien die „Miss Tokio“ im Geishakostüm und der soundsovielte stellvertretende Bürgermeister der Stadt. Das Ablegen war für 19 Uhr festgelegt. Wir sollten, so hatte es die DSR angewiesen, schnellstens nach Hongkong, um als Jahresendlader zu fungieren. Also, Tempo! In die Stadt kam wegen heftiger Regenfälle keiner. Noch in der Tokio-Bucht war die Weihnachtsfeier angesagt. Weihnachtsbaum, bunter Teller, Würstchen mit Kartoffelsalat, ein Geschenk für jeden vom Gewerkschaftsweihnachtsmann, ein Telegramm oder ein Brief von zu Hause, Glühwein für alle. Mitternacht waren wir wieder im freien Seeraum und Kobe nicht weit. Wir befanden uns auf Heimreise! Am 1. Weihnachtsfeiertag um 20 Uhr waren wir im Hafen und hatten die zweite Bauernnacht auf der Reise. Der Landgang fiel aus. Auf dem Port Island, einer künstlich vor dem Hafen aufgeschütteten Insel bestanden für Seeleute keine Verkehrsverbindungen. Das Auslaufen war für 16 Uhr festgelegt. Nach dem regulären Empfang erhielten wir noch Besuch von alten Bekannten. Kamiya San, der Leiter der Kobeabteilung der Gesellschaft DDR – Japan, kam mit Freunden an Bord und es war wie immer eine gesellige Runde.

Die Reise nach Hongkong verlief bei guter Sicht störungsfrei. Durch rechtzeitige Ankunft am vorletzten Tag des Jahres konnten wir unsere Aufgabe als Jahresendlader erfüllen. Sogar Landgang war möglich, da wir erst am 31. Dezember um 20 Uhr auslaufen sollten. So konnte ich wieder einmal die Abenddämmerung vom Schiff aus erleben. Es ist total beeindruckend, wenn man im Decksstuhl sitzend beobachtet, wie an Land ringsherum die Lichter angehen, bis die gleißenden Leuchtreklamen und die Beleuchtung der Hochhäuser das weite Rund des Ufers erhellen. Es gab keine Empfänge mehr und Routine war eingekehrt. Jeder konnte mal für ein paar Stunden an Land und alle waren zufrieden. Nach dem Auslaufen kam die Silves-

terfeier in Gang. Durch das Südchinesische Meer ging es dabei nach Singapore. Dort wurden wir am 4. Januar 1987 von 10 bis 16 Uhr abgefertigt. Mit dem Beginn der Dunkelheit begann die Weiterreise Richtung Suezkanal.

Bei gutem Wetter lag der Arbeitsschwerpunkt an Deck. Bis nach Hause sollten die Mängel in der Konservierung beseitigt sein. Die Heimreise verlief glatter als die Ausreise und die Stimmung war gut, winkte doch am Ende der Fahrt der Urlaub. Man hatte uns mitgeteilt, dass eine Ablöserbesatzung bereit steht. Am 8. Januar passierten wir Dondra Head, die Südspitze Ceylons. Die Tage eilten dahin und am 17. Januar liefen wir von 9 bis 21 Uhr durch den Suezkanal. Schon um 7 Uhr am nächsten Tag waren wir wieder in Larnaca. Der Fahrplan sah hier nur einen Tag vor.

Antwerpen, der letzte ausländische Hafen der Reise stand an. Die unangenehmste Seite der Heimreise ist, alle schriftlichen Abrechnungen und Berichte zu erledigen. Um sie in Rostock vorlegen zu können, muss man sie schon bis Eingang Englischen Kanal fertig haben. Danach kommt man nicht mehr dazu. Die Mängelrügen zählten schon in die Hunderte und der LTO schrieb bis zum Festmachen in Rostock. Am 23. Januar wurde Gibraltar passiert und als wir die Nase in den Nordatlantik steckten, begrüßten uns Dünung und Seegang. Am 29. Januar erreichten wir Antwerpen. Hier war es schon kälter und der Betrieb des Schiffes bei Frost musste vorbereitet werden, noch etwas Neues auf der ersten Reise. Am 3. Februar 1987 lag die VOGTLAND (2) nach erfolgreicher Tour planmäßig im Heimathafen. Wir hatten auf der Fahrt vom herbstlichen Rostock durch die Tropen in die winterliche Ostsee 24.754 Seemeilen zurückgelegt, dabei 16 Häfen in 9 Ländern angelaufen und 1.420 TEU mit insgesamt 14670 Tonnen transportiert. Unser Einsatz war beendet und eine Ablöserbesatzung unter Kapitän Rainer Ritter fuhr die nächste Reise.

Wolfgang Kramer – Die VOGTLAND (2) unter fremden Flaggen:



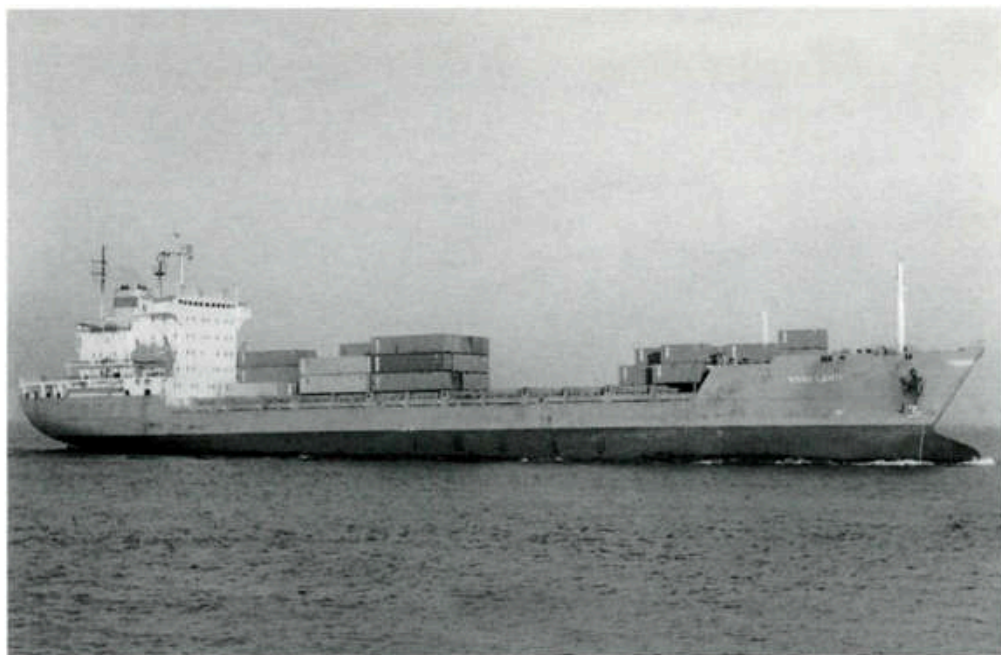
MS SEAGREEN ex VOGTLAND (2) am 23. Mai 2003 in der Werft

Die SEAGREEN ex VOGTLAND (2), ein Schiff vom Typ „Äquator-Neptun“, kehrte im Mai 2003 noch einmal völlig unverhofft in ihren einstigen Heimathafen zurück. Am 19. Juni 2003 bugsierten Bergungsschlepper außerdem ihre Schwester SUNGREEN ex HAVELLAND an den Kai der *Neptunindustrie GmbH* in Groß-Klein bei Warnemünde. Das Unternehmen hatte den Auftrag zur Wiederherrichtung beider Schiffe erhalten. Abgesichert wurde der Reparaturauftrag durch eine „Hermes“-Bürgschaft der Bundesrepublik Deutschland. Mittlerweile hatten beide Schiffe eine recht bewegte Vergangenheit. Die DSR war bekanntlich zu diesem Schiffstyp völlig unverhofft gekommen. Auch wurden von dieser Ausführung des „Äquator-Neptun-Typs“ nur die VOGTLAND (2) und die HAVELLAND an die DSR geliefert, das dritte zuge dachte Schiff dieses Typs, die FAHRLAND, baute interessanterweise nicht mehr die *Neptunwerft* unter der Nr. 1465, sondern man verlagerte den Bau als Objekt 205 zur *Warnowwerft-Warnemünde*, die aber nunmehr ihre etwas andere und ein wenig größere Variante „Äquator-WW“ lieferte.

Neptunwerft und *Warnowwerft*, so muss man wissen, harmonierten schon damals nicht gut miteinander. Grundsätzliche Differenzen in der Gestaltung des Fertigungsablaufes und der innerbetrieblichen Technologie erschwerten häufig die Abstimmung im Kombinat Schiffbau der DDR. Nach westlichen Kundenwünschen hatte nämlich die *Neptunwerft* ihre Variante mit einer asymmetrischen Lukenanordnung aufgewertet und damit konnten mehr Container gestaut werden. Es interessiert zunächst einmal die Frage, wie es überhaupt zu diesem Schiffsgeschäft kam. 1985/86 zeichnete sich ab, dass der DDR-Schiffbau die geplante Exportquote in das westliche Wirtschaftsgebiet nicht realisieren kann, die DSR aber einen ungedeckten Bedarf an moderner Containertonnage hatte. Die Hamburger *Alfred C. Toepfer-Schiffahrtsgesellschaft mbH* verfügte mit ihrem geschäftsführenden Gesellschafter Peter Schmidt über ausgezeichnete Kontakte zum damaligen VEB Schiffskommerz – nicht zuletzt weil man wegen akuten Tonnagemangels an größeren Massengutschiffen im Sommer 1984 der DDR die beiden je 43 400-tdw großen Toepfer-Schiffe PRAG und BUDAPEST verkauft hatte. Anlässlich der Leipziger Frühjahrsmesse 1985 sprachen hochrangige Vertreter des DDR-Schiffbaues den Reedereichef Peter Schmidt an, ob es ihm nicht möglich wäre, bei der Beseitigung dieser Diskrepanzen Unterstützung zu geben, da die DDR-Werften bereits voll in die Fertigung der 900-TEU-Schiffe eingestiegen wären. Die DSR konnte und durfte diese Neubauten nicht direkt erwerben, da die entsprechenden Devisen fehlten. Die *Alfred-C.-Toepfer-Schiffahrtsgesellschaft* fädelte nun ihrerseits über eine beteiligte britische Bank die Finanzierung dieser Schiffe ein, wovon aber nur Insider etwas wussten. Die beteiligten Werften lieferten an neu gegründete Panamagesellschaften und diese überließen der DSR die Neubauten in alleiniger Verantwortung zum Betrieb auf Bareboat-Basis. Das bedeutete, dass die DSR die Schiffe bemannte, unterhielt und für die laufenden Betriebskosten aufkam.

Doch nun zum Lebenslauf der SEAGREEN ex VOGTLAND (2). Ich habe noch am 15. März 1986 persönlich verfolgen können, dass am Vormittag jenes Tages der schwarz gestrichene Rumpf des Neubaus 1463, das ist Objekt-Nr. 203, zu Wasser ging. Schon die für große DSR-Schiffe wenig übliche schwarze Patina deutete auf einen damals geplanten anderen Käufer hin. Während die *Warnowwerft* ihre „Äquator-Schiffe“ baute und bei Neptun der erste „Äquator-Neptun-Frachter“ ausgerüstet wurde, hatte die DSR das Problem der Namensgebung am Hals, denn inzwischen waren wieder führende und bedeutende Persönlichkeiten der Arbeiterbewegung und des antifaschistischen Widerstandskampfes favorisiert worden. Generaldirektor Maul und die Leitung des Kombinates Seeverkehr und Hafenwirtschaft wollten den 158,91 Meter langen Neubau in der *Neptunwerft* gerne nach Wilhelm Knapp benennen. Dieser war ein „Brandenburghäftling“, gut mit Erich Honecker befreundet gewesen, Arbeiterveteran und einstmals

erster Direktor der DSR. Groß war das Entsetzen und einiges Befremden im Stab des Generaldirektors, als am 31. März 1986 ein Fernschreiben der Hauptverwaltung Schifffahrt im Ministerium für Verkehrswesen eintraf und der Leiter Dr. Karl Distler kategorisch untersagte, diese Art von Namen zu verwenden. Statt dessen sei auf die Namensfolge der „...LAND“-Schiffe zurückzugreifen, wie diese auch schon bei den Exportbauten der Warnowwerft im Gebrauch seien. Zitat: *„... die Benennung von Schiffen mit Namen führender Persönlichkeiten habe ich nicht als für die „Äquator-Schiffe“ zutreffend betrachtet und behandelt ... Ausgehend davon, dass es sich bei den „Äquator-Schiffen“ hinsichtlich der Schiffspapiere, wie Ihnen bekannt, für die Zeitdauer der Bareboat-Charter um Schiffe mit spezieller Regelung handelt, schließe ich die Vergabe von Namen führender Persönlichkeiten und antifaschistischer Widerstandskämpfer aus ...“* Bei der Ökonomie und zwecks Zufriedenstellung der kapitalistischen Geldgeber musste eben wie schon ein manches Mal auch die Ideologie hinten angestellt werden. Am 31. Oktober 1986 hatte die Neptunwerft den 13 315 BRZ großen Frachter, die zweite VOGTLAND, fertig gestellt. Am



MS VOGTLAND (2) vor Umbau auf Krane

9. November waren die Taufe und der Flaggenwechsel. Dieser Neubau war zwar für die *Hazelwood-Shipping Panama* eingetragen, erhielt aber DSR-Farben, DDR-Flagge, einen deutschen Namen und wurde von der DSR betrieben und unterhalten. Noch im Jahre 1989 firmierte *Hazelwood-Shipping Co. Rostock* (Panamaflagge) als Eigner und nach Privatisierung der DDR-Staatshandelsflotte am 18. Juni 1990 wurde die VOGTLAND (2)-Charter von der privatisierten DSR GmbH weitergeführt.

Kapitäne monierten allerdings schon frühzeitig das Fehlen von eigenem Umschlaggeschirr, welches Schwesterbauten für ausländische Eigner erhielten. Unter Kritik stand auch die nicht ausreichende Dienstgeschwindigkeit von nur 16 Knoten. Die Geschäftsführung der DSR GmbH gab die Nachrüstung der je zwei O&K-40-t-Bordkrane bei der *Lübecker Flender-Werft* in Auftrag.

Wie ein Pornoheft Leben retten konnte

Es war ein schöner Sommertag an der Südspitze von Indien, im Hafen Tutikorin. Mit dem MS AKEN lagen wir an der Pier und löschten mit dem bordeigenen Ladegeschirr Container voller Altpapier. An Deck wimmelte es von Hafenarbeitern. Ungefähr 15 Mann waren im Laderaum damit beschäftigt, unsere Container zu entriegeln und an das Ladegeschirr anzuschlagen. Sie waren barfuß und nur mit einer kurzen Hose bekleidet. Mit einem Mal gab es an der Pier ein wildes Gekreische. Ein Container ist wohl ganz zufällig aufgegangen und etliche Papier- und Zeitungsschnipsel flogen durch die Gegend. Man staunte, wie viele Arbeiter damit beschäftigt waren, unser Schiff zu entladen und es wurden immer mehr, die sich um den nun offenen Container drängelten.

Der Grund für diesen Aufruhr der sonst eher ruhigen und gemächlichen Hafenarbeiter war klein und auf Hochglanzpapier. Ein Heftchen mit pornografischem Inhalt hatte wieder das Licht der Welt erblickt. Selbst die Arbeiter aus dem Laderaum ließen ihr Werkzeug fallen, so sie überhaupt welches besaßen, und beeilten sich an Land zu kommen, um vielleicht auch ein Stück der in Indien so seltenen Lektüre zu ergattern. Der Letzte der Stauer befand sich noch auf der Leiter im Laderaum, als es plötzlich fürchterlich krachte und das ganze Schiff erbebt. Danach herrschte erst einmal Totenstille.

Ein voller Container, der in etwa fünf Meter Höhe einfach alleine gelassen worden war - der Windenfahrer wollte ja schließlich auch ein Auge voll nehmen - hatte sich verabschiedet und war wieder in den Laderaum zurückgekehrt. Ob nun der Windenfahrer

oder unser altersschwaches Ladegeschirr an diesem Unglück schuld waren, kann ich hier nicht mehr klären. Die Hauptsache war, dass es keine Verletzten oder gar Tote gab. Nicht auszudenken, was wohl passiert wäre, wenn nicht dieses kleine Heftchen aufgetaucht wäre. Die Darsteller dieser Bilder konnten bestimmt nicht ahnen, dass sie damit einmal das Leben und die Gesundheit vieler indischer Hafenarbeiter retten würden.

Den Rest des Tages verbrachten die Einheimischen mit ausgiebigem Feiern und Beten zu den Göttern. Wir dagegen beschäftigten uns bis weit in die Nacht mit dem abgestürzten Container und der Reparatur des Ladegeschirrs.



Total tätowiert

Jeder Seemann kennt Bordkameraden mit außergewöhnlichen Charaktereigenschaften. Die reichen von besonders ausgeprägter Sympathie und daraus sich oft entwickelnder lebenslanger Freundschaft bis zur offenen Abneigung. Zum Beispiel wegen Überheblichkeit und überzogenem Berufsstolz. Aber auch viele Macken von solchen Typen sind in unauslöschlicher Erinnerung geblieben. Einfach deswegen, weil sie meistens von der Mehrzahl der Seeleute toleriert wurden und außerdem beitrugen, den relativ eintönigen Bordalltag aufzulockern. Unvergessen sind aber auch diejenigen Berufskollegen und Vorgesetzten, die damals kriegsbedingt meist erheblich älter waren und ihre reichen Berufserfahrungen uneigennützig an uns junge Dachse weitergaben.

Besonders beim Aufbau der DDR-Handelflotte, also bei der Indienstellung der ersten DSR-Schiffsneubauten zwischen 1954 und 1955, wurden zur Besetzung der Offiziers- und Unteroffiziersdienststellungen befahrene Seeleute gesucht und bevorzugt eingestellt. Hierzu gehörte auch der Bootsmann des Dampfers WISMAR, Charly Wolters.



DS WISMAR am 1. Mai 1955 in Durazzo/Albanien

Eine markante, Respekt einflößende Persönlichkeit. Relativ schlank und hoch gewachsen. Trotz fortgeschrittenen Alters drahtig, mit leicht gewelltem weißen Haar und von Wind und Sonne zerfurchten Gesichtszügen. Ein fachlich versierter, strenger Vorgesetzter für alle im Tagestörn an Deck eingesetzten Matrosen und Lehrlinge. Einer auch in der DSR übernommenen seemännischen Tradition folgend, war er gleichzeitig Vorstand der Mannschaftsmesse. An Deck uneingeschränkter „King“, da alle wussten, dass er durch den Kapitän und den Chiefmate vollste Unterstützung erhielt. Aber auch wir Mannschaftsmitglieder der Maschine zollten ihm den gebührenden Respekt. Das drückte sich unter anderem auch dadurch aus, dass alle Mannschaften den Bootsmann, aber auch den Zimmermann und den Storekeeper mit „Sie“ anredeten.



DS WISMAR, Flaggenwechsel November 1954
 Trimmer H.-J. Marnau (4. v. rechts)

Auf der Jungfernfahrt des Dampfers WISMAR hatte ich als Trimmer und nach der ersten Rundreise als Maschinen-Assi für den Dienst im Kesselraum umgemustert, nur selten mit Bootsmann Charly zu tun. Da jedoch die einzelnen Mannschaftsmitglieder unabhängig vom jeweiligen Dienstbereich im Freitörn oder beim Landgang zusammen waren, erinnere ich mich noch heute sehr gut an manche spaßige, nicht selten recht feucht endende Zusammenkunft in einer engen Kammer, der verqualmten Mannschaftsmesse oder einem stimmungsvollen Hafenrestaurant. Wie aber konnte eine recht lockere Bekanntschaft mit einem untadeligen Vorbild an seemännischem Können und Verhalten zu einem unverhofften Rausschmiss aus der DSR-Flotte führen?

Dazu muss vorangestellt werden, dass an Bord das Gerücht umherging, der Bootsmann hat sich im Verlaufe seines bewegten Seemannslebens schrittweise alle Körperteile tätowieren lassen. Diesbezügliche diskrete oder plumpe Anfragen von Einzelnen blieben, vielleicht zur Aufrechterhaltung einer bestimmten Autorität, vom Bootsmann immer unbeantwortet. Grund könnte aber auch gewesen sein, dass der von der straffen Dienstorganisation des *Bremer Lloyd* geprägte Kapitän Adolf Zinn eine besondere achtungsvolle Beziehung zu seinem Bootsmann hatte, die nicht beeinträchtigt werden sollte. Eines Tages, ich hatte Freiwache, erschien Bootsmann Wolters auf meiner Kammer und fragte rundheraus: „Hast du noch einen Lütten da?“ Nun wurde es brenzlig! Charly hatte, das wussten wir, einen Riecher, wo Hein Seemann eine Buddel verstaubt haben könnte. Für ein Lügen folgte die Strafe auf dem Fuße, indem schwupp-di-wupp die rasch gefundene Buddel nebst Bootsmann verschwand. Das berücksichtigend und auch zu den wissbegierigen jungen, unbefahrenen Seeleuten gehörend, hatte ich blitzgeschwind eine meiner Meinung nach tolle Idee. So antwortete ich: „Bootsmann, wenn Sie uns heute Abend beweisen, dass Sie wirklich total tätowiert sind, gehört die Buddel Ihnen!“ Er sagte nur: „OK“ und darauf: „Aber nur hier auf dieser Kammer!“

Flugs wurden sowohl von der Decks- als auch Maschinengang einige verschwiegene Kumpel zur Party geladen. Erstaunlich, wie viele Leute in der kleinen Kammer, einschließlich der Unter-

und Oberkoje Platz fanden. Natürlich durften ein paar Bierchen und mitgebrachte Reste von anderen „Stimmungsmachern“ nicht fehlen. Damit nicht die ganze Gang vom erwarteten Gaudi Wind erhielt, wurde hinter denjenigen, die mal auf die Gemeinschaftstoilette mussten, kurzerhand abgeschlossen. Für die Wiederkehr war dann ein bestimmtes Klopfschlag vereinbart. Aber gerade dieser brillante Einfall sollte sich zum Reiseende als verhängnisvoll erweisen.



Bootsmann "Charly" Wolters

Wie zugesagt, erschien Bootsman Charly Wolters abends vor einem Kreis von Matrosen und Assis, die gut gelaunt und erwartungsvoll der kommenden Dinge harhten. Kurzerhand fiel die Bux, und wir alle konnten uns überzeugen, dass auch das edelste Mannesteil fast vollständig mit verschiedenen Ornamenten künstlerisch verziert war. Toll! Und nicht nur das fand neidvolle Anerkennung! Auch auf den Backen des „Achterstevens“ waren je eine Katze und ein Mäuschen zu erkennen, die beim Bewegungsvorgang den Eindruck einer Mäusejagd vermittelten.

Und nicht nur über den überwältigenden optischen Eindruck konnten wir ergriffen staunen, sondern nach einem flink ausgeschenktem „Öddel-döddel“ berichtete dann Charly ausführlich und nicht ohne Stolz über alle Einzelheiten der in Japan durchgeführten Tätowierungsprozedur. Natürlich rückte ich die zugesagte Buddel raus und wieder einmal ging ein gelungener Abend zu Ende!

Doch das dicke Ende nahte nach Festmachen des Schiffes in Wismar. Zum Kapitän befohlen, wurde mir kurz und knapp eröffnet, dass ich wegen „Bildung einer antisozialistischen Gruppe“ fristlos entlassen sei und umgehend das Schiff zu verlassen hätte. Wie vor den Kopf geschlagen, da keinerlei Schuld bewusst, meldete ich mich beim I. Ingenieur ab und

packte meine sieben Sachen. Mir war bald klar, dass jemand an dem beschriebenen Abend beobachtet haben musste, wie entgegen jedem seemännischem Brauch meine Kammer verschlossen war und nur auf Klopfzeichen geöffnet wurde. Aber konnte ich den wirklichen Sachverhalt schildern, ohne den hoch angesehenen Bootsmann „in die Pfanne zu hauen“? Da offensichtlich „Groß-Reine-Machen“ angesagt war, denn neben mir wurden noch fünf weitere Besatzungsangehörige aus der Maschine mit sehr unterschiedlichen Begründungen „gelüftet“, musterte ich kurzerhand ab, machte bei Muttern in Plau am See noch ein paar Tage Urlaub und wollte, wie die anderen auch, danach in den Westen abhauen. Als ein naher Verwandter von meinem Missgeschick erfuhr, erhielt ich den Tipp, das offensichtliche Unrecht nicht widerspruchslos hinzunehmen. Ich sollte mich vertrauensvoll an die Betriebs-gewerkschaftsleitung der DSR wenden. Gesagt, getan. Noch in den damaligen landseitigen Arbeitsräumen der DSR am Kabutzenhof fand eine der ersten Konfliktkommissions-Sitzungen statt.

Mein gewerkschaftlicher Vertreter war der Kollege Bremer. Dieser bestand darauf, dass klar und deutlich die Anschuldigung dargestellt und bewiesen werden sollte. Mir wurde dringend angeraten, Auskunft zu geben, was an diesem Abend auf meiner Kammer geschehen war. Nach anfänglichem peinlichem Stottern musste ich mit der ganzen Wahrheit herausrücken. Nachdem auch Zeugen bestätigten, dass keinerlei politische Gespräche stattgefunden hatten und lediglich einer besonders delikaten Frage nachgegangen worden war, endete diese arbeitsrechtliche Untersuchung mit einer sofortigen Aufhebung der fristlosen Entlassung. Ich erhielt das Angebot, einen so genannten Kümo-Lehrgang in der Doberaner-Straße zu besuchen. Für die Indienstellung des fünften Schiffes der Wolgaster Küstenmotorschiffe, der OSTSEEBAD WUSTROW, wurde noch ein Stamm-Assi benötigt. Damit war ich einverstanden, denn erstens hatte ich mächtigen Bammel wieder mit Kapitän Zinn auf der WISMAR zu fahren und zweitens musste ich vor einem vorgesehenen Schulbesuch zum Erwerb eines technischen Patentos sowieso noch die gesetzlich vorgeschriebene Motorfahrzeit absolvieren.

Ob Bootsmann Charly Wolters für seinen „Auftritt“ gerügt wurde, ist mir nicht bekannt. Der damalige Chieffmate hat sich für die fehlinterpretierte Berichterstattung eines „Schleimis“ auch im Namen des Kapitäns entschuldigt. Noch ein weiterer Assi und ein Wach-Ing. wurden umgehend rehabilitiert und waren noch lange Jahre auf Schiffen und in Landstellungen der DSR tätig. Die drei anderen betroffenen Kollegen gingen enttäuscht und sicherlich auch verbittert unverzüglich in den westlichen Teil Deutschlands.

Ironie des Schicksals: Von 1964 bis 1969 war ich als LTO auf dem Massengutschiff ESPENHAIN gemustert. Über zwei Jahre davon führte Kapitän Adolf Zinn sehr erfolgreich das Schiff. Nach einiger Zeit kam es zu einem ausführlichen Gespräch über die überzogene Reaktion auf die Feststellungen eines zweifelhaften „Zuträgers“. Wir fanden ohne Vorbehalte schnell zu einer sachdienlichen Zusammenarbeit. Hieraus entwickelte sich im Laufe der Zeit, das soll an dieser Stelle ausdrücklich betont werden, trotz Altersunterschiedes ein fast freundschaftliches Verhältnis. Während unserer gemeinsamen Fahrzeit war von Kapitän Zinn nicht zu erfahren, ob und wie er die durch Bootsmann Charly Wolters vor einem Kreis von Youngstern präsentierten Zeugnisse japanischer Tätowierkunst ausgewertet hat.

Noch heute erinnere ich mich gerne an den Bootsmann Charly Wolters, aber auch mit etwas gemischten Gefühlen an diese außergewöhnliche Kammerfete vor rund 50 Jahren. Letztendlich konnte ich nach meinem Einspruch weiterhin bei der DSR meine berufliche Entwicklung schrittweise und nicht ohne Haken und Ösen vom Trimmer bis zum Technischen Inspektor in der Chefinspektion fortsetzen.

Schweinehaltung auf der SENFTENBERG

Das MS SENFTENBERG wurde 1962 in Dienst gestellt und war bis 1987 ein Viertel Jahrhundert unter der DSR-Flagge im Einsatz. In den Jahren 1965 bis 1967 wurde von der Besatzung zweimal ein Schwein an Bord gehalten und auch geschlachtet. Diese Begebenheit ist sicherlich einmalig auf einem Schiff der DSR und sollte deshalb in den BORDGESCHICHTEN ihre Erwähnung finden.

Die Vorbereitungen zur Haltung:

Der II. Technische Offizier, Herr Hofmann, hatte Kontakt zu einer Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft aufgenommen und kaufte für 100 Mark ein größeres Ferkel. An Bord wurde die vorhandene Toilette unter der Back als Stall eingerichtet. Dieser Raum eignete sich sehr gut, da er gefliest und ein Abfluss nach außenbords vorhanden war. Der Zimmermann, Herr Partika, baute eine Holzgreating ein und fertigte einen Futtertrog, ebenso einen Laufsteg, damit unser Tier unbeschadet an Deck gelangen konnte. Vom Elektriker, Herrn Dillwitz, wurde die E-Heizung so angeordnet, dass das Schwein sie nicht berühren konnte. In die Deckenleuchte setzte er einen Infrarotstrahler ein und so war auch für ausreichende Wärme gesorgt, da das Schiff überwiegend im Murmansk-Einsatz fuhr und dort in der Winterzeit über 30 Grad minus zu erwarten waren. Auch für Stroh zum Einstreuen war gesorgt. Es wurde im Ladebüro eingelagert. Die Futterversorgung machte uns keine Schwierigkeiten. In der Kombüse fielen genügend Abfälle an. Verantwortlich für die Fütterung war ebenfalls der Zimmermann, der diese Aufgabe zur vollsten Zufriedenheit von Sau und Mensch meisterte. Unsere Tierhaltung konnte beginnen!

Begebenheiten mit unserem „Haustier“:

Das Schwein hatte sich sehr schnell an das Bordleben gewöhnt. Es wurde, wenn kein Lade- oder Löschbetrieb war und gutes Wetter herrschte, an Deck gelassen. Dort fand es eine große und interessante Umgebung. In jedem Hafen war es für die Hafenarbeiter ein Mords-Gaudi, wenn plötzlich unser Schwein an Deck herumlief. Es kannte unseren Zimmermann genau und lief treu hinterher, wenn Fütterung in Aussicht stand.

Bei Seegang war unser Tier immer krank, es lag still in seinem Stall und fraß nicht. Manchmal hatten wir im Nordatlantik so schlechtes Wetter, dass wir nicht mehr nach vorne gelangen konnten. Dann musste es ein bis zwei Tage hungern. Einmal hatte der Bootsmann Farbe für das Malen der Masten angerührt (elfenbein) und über die Mittagszeit vor der Farbenlast im Malkasten stehen lassen. Das hatte unser Tier sofort entdeckt, den Kasten umgestoßen und sich schön in dieser Farbe gewälzt. Als der „Alte“, Kapitän Westphal, nach dem Essen auf die Brücke kam, wunderte er sich, dass unser Schwein so anders aussah. Erst als die gelben Tapsen auf dem Deck entdeckt wurden, war klar, woher das kam. Nun musste das Schwein schnell geschrubbt werden, was die Decksgang mit reichlich Verdünnung realisierte. Daraufhin war es krank und wir hatten schon Sorge, dass es diese Tortur nicht überleben würde. Beim Deckwaschen wurde das Schwein gleich mit abgespritzt, was ihm sehr viel Spaß bereitete. Der Stall konnte dann gleichfalls mit Seewasser ausgespült werden.

Wie schlachtet man ein Schwein?

Nachdem wir das Schwein etwa neun Monate gefüttert hatten, war der Zeitpunkt gekommen, es zu schlachten. Das musste kurz vor Rostock geschehen, da wir einen Trichinenbeschauer



benötigten, bevor das Fleisch zum Verzehr freigegeben werden konnte.

Wir befanden uns auf der Reise von Murmansk nach Rostock. An Bord waren zu diesem Zeitpunkt auch Passagiere, unter ihnen die Familie Plato. Herr Plato war von Beruf Koch in einem Restaurant in Rostock und er versicherte uns, dass er

bereits Erfahrung im Schlachten hatte und er bereit wäre, diese schwierige Aufgabe zu übernehmen. Es wurden die entsprechenden Vorbereitungen getroffen. Der Zimmermann übernahm die Anfertigung eines Brühtroges. Eine große Holzbox wurde dazu mit Persenning ausgekleidet. Auf dem Poopdeck brachte man zwei Taljen an und stellte heißes Wasser bereit. Das Schwein wurde mittschiffs an Deck angebunden. In einer Zeremonie wurde dem Tier eine letzte Ehrung zu teil. Die Utensilien dazu hatten wir von den Polartafen an Bord. Anwesend waren der Pastor, der Schlachter und ein großer Teil der Mannschaft. Der Kapitän war nicht zu sehen. Er hatte sich in seine Kabine zurückgezogen. Nachdem alle Beteiligten sich erst einmal mit einem kräftigen Schluck aus der Buddel den nötigen Mut angetrunken hatten, wurde unser Schwein getötet. Die Einzelheiten zu schildern, möchte ich mir ersparen.





Weitere Begebenheiten:
Eigentlich wollten wir das Tier vor dem Schlachten noch beim „Alten“ in die Badewanne setzen, aber das gelang uns nicht – die Sau war mittlerweile einfach zu schwer!
Nachdem in Rostock der Trichinenbeschauer an Bord war, wurde unser Speiseplan um einiges reichhaltiger. Nach unseren Erfahrungen in der Tierhaltung bekam Herr Hofmann wieder den Auftrag, ein Ferkel zu besorgen. Auch dieses haben wir dann, nachdem

es sein Gewicht erreicht hatte, an Bord geschlachtet. Dieses Mal wurde es aber mit der „Zimmerflak“ (Pistole) des Kapitäns getötet. Leider war der Trichinenbeschauer nicht mehr bereit, an Bord zu kommen. So brachten wir das geschlachtete Tier nach Rostock, um es dort untersuchen zu lassen.

Damit war die Tierhaltung auf dem MS SENFTENBERG beendet. In ausländischen Häfen mussten die an Bord befindlichen Tiere angegeben werden und das war infolge des Tierseuchengesetzes des jeweiligen Landes mit viel Geld und Aufwand verbunden. Natürlich trug die Reederei diese Kosten nicht. Den Brühltrog haben wir noch einige Zeit im Rudermaschinenraum aufgehoben. Er wurde bei den Polartaufen eingesetzt und auch ein Delegationsmitglied aus der Patenstadt Senftenberg hat nach einer ausgiebigen Feier darin übernachtet, als es seine Kabine nicht mehr finden konnte.



So wie dieser Mann dann am nächsten Morgen aussah, erinnerte er uns wieder an

Kurs Rio

Es war eine von mehreren Südamerikareisen hintereinander, zu der ein Stückgutfrachter vom Typ XD Anfang der 1970er Jahre vom Hafen Wismar aufbrach. Ich war als Stewardess gemustert, mein Mann als Funkoffizier. Diese Reisen dauerten in der Regel etwa zweieinhalb Monate und waren, nicht nur deshalb bei den Seeleuten sehr beliebt. Die aktuelle Reise hatte drei Tage zuvor in Rostock begonnen. Das geplante mitternächtliche Verlassen des Überseehafens verzögerte sich bis morgens um fünf Uhr, sehr zur Freude der an Bord weilenden Familienangehörigen von Besatzungsmitgliedern, die ohne größere Formalitäten mitreisen durften und dadurch die kurze Seefahrt entlang der Mecklenburger Küste bei Tageslicht genießen konnten. Unser Dampfer machte gegen 11 Uhr an der Kalipier in Wismar fest. Es kam bei solchen Versegelungen öfters vor, dass das Schiff unerwartet vor Wismar nochmals auf Reede gehen musste. Dann waren Onkels und Tanten, Väter und Mütter Gefangene ihrer Reiselust und mussten sich darum sorgen, ihren nächsten Arbeitstag nicht zu verpassen. Während der kurzen Liegezeit in Wismar lud man 4500 Tonnen Kali als Schüttgut. Eine besondere Fracht waren auf dieser Route die Passagiere. Teilweise stiegen sie bereits in Wismar auf. Sie bildeten ein buntes Kaleidoskop menschlicher Biografien und waren aufgrund ihrer engen Kontakte zur Besatzung immer eine Bereicherung. Obwohl sie für uns aus der Wirtschaft Mehrarbeit bedeuteten.

Alle gingen in den Häfen der südamerikanischen Ostküste von Bord oder leisteten sich, wie ein Rentner aus Kiel, eine komplette Rundreise. Wir Stewardessen hatten mehr Berührungspunkte zu ihnen als der Rest der Besatzung und beim Absteigen fiel deshalb auch ab und zu ein Trinkgeld in harter Währung ab.

Von einem Gärtner war noch vor Auslaufen Wismar eine neue Grünbepflanzung für die raumteilenden Blumenkästen der Mannschaftsmesse angeliefert worden. Seitdem die Lords bei den letzten Silvesterfeierlichkeiten am Kap der Guten Hoffnung Freischwimmübungen in den Blumenbeeten gemacht hatten, waren die Kästen Brachland. Nun sah unsere Messe wieder richtig wohnlich aus. Ob es die Männer wohl auch zu schätzen wussten?

Was tun, die letzten Stunden in der Heimat? In Wismar einzukehren lohnte sich nur im „Weinberg“. Der letzte Landgang wurde für den Kauf von Körperpflegeutensilien genutzt. Die Ausklarierung verlief ohne Probleme. Das war nicht ganz selbstverständlich, denn erst vor kurzem war hier im Schornstein der WEISSERITZ ein „republikflüchtiger“ Überschmuggler entdeckt worden.

Das Schiff lief um Skagen nach Hamburg und machte im Rosshafen fest. Von dort fuhren die Fähren alle halbe Stunde. Das war zwar fernab der Stadt, aber noch günstiger als in Waltershof immer und immer wieder bei „Holzmüller“ zu liegen. Noch interessanter wäre ein Liegeplatz im benachbarten Kaiser-Wilhelm-Hafen gewesen. Wer gut zu Fuß war, konnte von dort aus auf relativ kurzem Wege durch den Elbtunnel nach Sankt Pauli gelangen. In Hamburg war immer noch Bewegung in der Besatzungsliste. Springer stiegen ab, Stamm kam zurück. Denn inzwischen wurde diese Form der Besatzungsstrukturen vorangetrieben. Ein Maschinenassistent musste auf Betreiben des Medizinischen Dienstes von Hamburg aus wieder nach Hause fahren. Bei ihm war wahrscheinlich auch die B-Probe aus Santos positiv ausgefallen.

Der Liniendienst nach Südamerika war auch für die weiblichen Besatzungsmitglieder ein interessantes Fahrtgebiet. Was Frau da in Santos frühmorgens in der Mannschaftsmesse alles zu hören bekam, war höchst amüsant. Das unanständige Wort mit „eff“ am Anfang war in al-

ler Munde. Und wenn dann noch so ein niedlicher Lehrling, dem man keine Schlechtigkeit dieser Welt zugetraut hätte, sein Papier mit der Aufforderung, sich nach Einlaufen Rostock in der Paulsstraße vorzustellen, in der Messe verlor, wurde der „Fall“ unter uns Stewardessen ausführlich ausgewertet.

Meistens ging das Laden in den westeuropäischen Häfen zügig voran und das Schiff lief bald wieder aus. Um 24 Uhr wurde Feuerschiff Elbe I passiert. Am nächsten Morgen gegen acht Uhr lag Texel querab. Nach Rotterdam war es nicht mehr weit. Um 14 Uhr war der Dampfer fest. Die Südamerikafahrer lagen in Rotterdam nicht im Waalhaven wie die Liniendienste nach Asien, sondern am gegenüberliegenden Ufer der Nieuwe Maas im Lekhaven. Das Stadtzentrum in etwa 3,5 km Entfernung war dadurch etwas günstiger zu erreichen. Eine Straßenbahnlinie fuhr bis in die City. Der Weg zur Haltestelle führte an einer Schokoladenfabrik der Firma van Houten vorüber. Aus ihr strömte ein betörender Duft von Kakao, der lange in der Nase hing. Ein Spaziergang zu zweit durch den benachbarten romantischen Stadtteil Delfshaven in Richtung Euromast war eine weitere attraktive Alternative, um sich die Füße zu vertreten. Aber ein einsamer Seemann wird wohl höchst selten auf den Gedanken gekommen sein, dort entlang zu schlendern.

In Rotterdam rief der Kapitän die Crew zu einer kurzen Bordversammlung zusammen. Am Vortag war ein verschlüsseltes Telegramm eingetroffen. Darin stand, dass das Westfernsehen versuchen würde, DDR-Seeleute zu interviewen und es wurde ausdrücklich davor gewarnt, sich darauf einzulassen. Na, darauf essen wir erst mal eine Gelderlandse Rookwurst. Die schmeckte beim Landgang jedes Mal köstlich und war preiswert. Gegen 16 Uhr wurden die Leinen in Rotterdam losgeworfen. Für die Nautiker wurde es eine lange und anstrengende Nacht, bevor das Schiff gegen fünf Uhr in Antwerpen in der Zandvliet-Schleuse fest war.

In Antwerpen machte das Schiff im Hafendock Nr. 5 nahe den Solvay-Silos fest. Geladen wurden Chemikalien, meistens als Decksladung. Ganz in der Nähe lagen die aus dem 19. Jahrhundert stammenden Befestigungsanlagen des Noordkasteel. Letzte Gelegenheit, sich vor der Überfahrt noch einmal an Land umzusehen. Ins Stadtzentrum waren etwa viereinhalb Kilometer zu laufen. Solch ein ausgedehnter Fußmarsch quer über drei Schleusentore stadtnaher Hafenbecken und durch Vorstadtstraßen, davon wohl bekannt Schipperstraat und die Oude Leeuwenrui zum Schiffshändler van Hulle Shipstores, reichte nahe an die körperliche Belastungsgrenze heran, machte aber trotzdem Spaß.

Am Abend sollte dorthin nahe der Hafenkneipe „Spek en Eieren“ verholt werden. Da hieß es, sich beim Landgang zu sputen, um das Ablegen nicht zu verpassen. In allerhöchster Not fuhr immer noch ein Bus bis zur Haltestelle an der bekannten Kneipe. Kultureller Höhepunkt der Liegezeit wurde ein Lichtbildervortrag eines Besatzungsmitglieds über die Wertzeit der THEODOR KÖRNER im Sommer 1966 in der Mercantile-Werft Antwerpen gleich nebenan. Fast die gesamte Besatzung war anwesend. Wahrscheinlich lockte der Fassbierausschank. Die Liegezeit reichte noch aus, um dem Berufskollegen meines Mannes auf der BERNBURG einen Informationsbesuch abzustatten. Das Schiff kam aus Südostasien. In Bangkok dürfe man jetzt an Land, hieß es. Das war uns seinerzeit noch nicht vergönnt gewesen. Auf der vorangegangenen Reise war diesem Schiff in Antwerpen der Funkoffizier „abhanden gekommen“. Vielleicht wurde auch deshalb verfügt, dass in Zukunft auf jedem Schiff der DSR ein Politoffizier zu fahren hätte. Auf jedem Dampfer stand ja auch bereits ein Kompass still vor sich hin, damit jeder wusste, wo es lang ging. Trotzdem liefen Schiffe auf Grund und Politniks konnten spätere Abgänge auch nicht verhindern.

Der Hafendurchlauf in Westeuropa wurde innerhalb von zehn Tagen bewältigt. Um etliche mitgenommene Fässer Bier zu leeren, bedurfte es einiger Tage mehr. Die abendlichen Fassbierunden während der hektischen Hafentage zwischen Ansteuerungstonne Warnemünde und

Schelde Westgat waren ein willkommener Ausgleich. Wurden mehr Fässer in Rostock übernommen, reichte das Bier auch noch bis zum Äquator. Das Fassbier wurde von den Janmaaten dem Hafenbräu aus der Flasche vorgezogen und unser Obersteward begann bereits über den geringen Umsatz an Flaschenbier zu klagen. Diese Zurückhaltung würde sich ganz gewiss noch mit Dauer der Reise ändern. Wieder auf See, mussten sich die Gemüter erst einmal von den Strapazen des Hafendurchlaufs erholen.



Tanzabend in der Messe

Aber das gesellschaftlich-kulturelle Leben wurde schon wieder angekurbelt. Die Partei hatte bereits getagt. Nun wurde eine Leitungssitzung der FDJ einberufen. Anschließend sollte ich, mit dem Hintergedanken, dass man mir nichts abschlagen würde, mit einer Liste herumgehen und die Besatzungsmitglieder befragen, wer für die X. Weltfestspiele einen freien Tag spenden möchte. Die Reederei war gar nicht dumm, auf diese Weise zu versuchen, die freien Tage abzubauen. Ob sich jemand dazu bereit fand, weiß ich heute nicht mehr. Immerhin wurden im Rahmen einer von der FDJ organisierten Soli-Tombola über 1300 Mark für die Weltfestspiele gespendet. Da ich während der Zeit dieses Großereignisses in Urlaub sein würde, wurde ich gleich noch dorthin delegiert.

Die nördlichen Breiten, in denen immer mit Schlechtwetter gerechnet werden musste, ließen das Schiff relativ ungeschoren. Es herrschte schönes Wetter im Kanal und in der Biscaya. Allerdings stand eine mäßige Dünung, die es angeraten sein ließ, alles wegzustauen, was nicht niet- und nagelfest war. Zwischen den Kanaren und den Kapverdischen Inseln staubte der Dampfer mit rotem Saharasaand ein. Die Aufbauten wurden rot überpudert. Der Dreck war schlimmer als in Santos Futtermittel geladen zu haben. Zum Glück stank er nicht so. Wie zu erfahren war, mussten die Schiffe unter der afrikanischen Küste sogar mit Radar fahren, so unsichtig war es. Die Kapverden wurden zwischen den nördlichen Inseln Santo Antao und Sao Vicente passiert. Die Silhouette der etwa 2000 Meter hohen Insel Santo Antao war die einzige Landschaft während

der Überreise, somit eine Abwechslung und tief beeindruckend. Die verlängerte Wüste Sahara im Atlantik, so schien es. Angesichts der wahrgenommenen Öde grenzte es an ein Wunder, dass auf diesem Archipel Menschen leben konnten, die auch noch um ihre koloniale Befreiung kämpften. Aber was wusste der Seemann schon darüber. Leider bestand fast nie Gelegenheit, sich an Bord über die Landstriche, an denen das Schiff vorbeiglitt oder in deren Häfen es einlief, eingehend kundig zu machen. Die Informationen in den Seehandbüchern waren reichlich spärlich. Teilweise wurde Volkskunde mit ideologischem Touch auf Bordversammlungen zwar angeschnitten, beschränkte sich aber in der Südamerikafahrt im Wesentlichen auf Zollbelehrungen und einen Vortrag des II. Nautischen Offiziers über die Vermeidung von Geschlechtskrankheiten. Einzig die Bücher in der Bordbibliothek, wie „Calcutta liegt nicht am Ganges“ von Inge von Wangenheim oder „Jeder Tag war schön“ von den Thorndikes waren bessere Ratgeber. Für den bereits auf der Vorreise angekündigten Bordkarneval hatten wir Plakate zur Dekoration schon von zu Hause mitgebracht. Er sollte mit der Äquatortaufe gefeiert werden. Im Reiseverlauf waren bereits einige Aufrufe zur Einstimmung erfolgt, die individuelle Staffage dafür entsprechend herzurichten. Fünf Tage nach dem Verlassen von Antwerpen tagte erstmalig das Taufkomitee. Bei mindestens einer Taufe pro Quartal gingen allmählich Motivation und Begeisterung für diesen Mummenschanz den Bach herunter. Manchmal spielten überwiegend Passagiere die Taufkandidaten, sofern sie sich zu dieser Mutprobe überwinden konnten. Zwei Besatzungsmitglieder standen zusätzlich in der Warteschlange. Der große Tag brach an. Alle waren gespannt, wie die Passagiere verarztet werden würden. Sie wurden äußerst zuvorkommend behandelt, sollte der Reederei durch anschließende Horrormärchen doch nicht zukünftiges Geschäft verdorben werden. Eine mitreisende Ehefrau wurde schon weniger zimperlich angefasst. Der zweite Kandidat aus der Crew musste die zuvor geübte vornehme Zurückhaltung der Tauftrabanten ausbaden. An ihm wurde nachgeholt, was an den Vorgängern versäumt werden musste. Er wurde hochnotpeinlich befragt, mit Eimern von Farbe übergossen, mit Zangen gezwickt, mit bitteren Pillen gefüttert, durch den Windsack geprügelt und bekam als Krönung eine erstklassige Glatze verpasst.

Am Vormittag war bereits die Mannschaftsmesse festlich dekoriert worden. Rappeltuch wurde zu Girlanden gewunden. Fender, Rettungsringe, Posi-Lampen und Ladungsnetze wurden gekonnt plaziert. Von dieser Ausstattung konnten Veranstalter von so genannten Neptunfesten in den FDGB-Heimen der Ostseeküste nur träumen. Um 19.30 Uhr versammelte sich die Crew in der Messe. Storekeeper, Obersteward und Eisbär begannen, als Mönche verkleidet, hinter der Bar ihren Dienst am Volke. Die frisch erkämpften Taufscheine wurden unter großem Palaver ausgehändigt. Der Bäcker lockerte das Programm mit Zauberkünsten auf, nachdem er bereits Tage zuvor in der Passagiermesse fleißig geübt hatte. Er verstand sein Handwerk und konnte nicht nur frische Brötchen auf die Back zaubern. Danach wurde mit den wenigen Vertreterinnen des weiblichen Geschlechts kräftig das Tanzbein geschwungen. Durch die Freigetranke aus dem Äquatortaffonds machte die Bar allerhand Umsatz und das Schiffsvolk kam langsam in Fahrt. Wir Stewardessen flirteten mit dem jungen, ledigen Kapitän und der Chief beschwor ein Eifersuchtsdrama unter den Passagieren herauf. Danach saß unser Leitender Technischer Offizier ziemlich betreten in seiner Ecke. Nun hatte er Bange, seine Ehefrau erfahre von seinem Engagement und würde ihm daraufhin ihrerseits eine Szene machen. Aber bis dahin waren ja noch ein paar Wochen Zeit.

Gegen zwei Uhr löste sich die Versammlung auf. Da aber die Uhr in der Nacht eine Stunde zurückgestellt werden sollte, wurde es nicht allzu spät. An dieses Bordfest werden vor allem die Passagiere, die das Fluidum einer Seereise in einem DSR-Bordkollektiv wohl nur einmal in ihrem Dasein erleben durften, lange zurückgedacht haben. Aus den Erfahrungswerten vorangegangener Reisen war schon bekannt, dass sich die Lords nicht so schnell vom Fröhlichsein

verabschieden konnten. So begann der dem Äquatorfest folgende Sonntag mit einem ausgiebigen Sektfrühstück, das sich bis zum Abendbrot hinzog. Dabei wurde der in der Last vorhandene Rotkäppchen-Sekt von etwa 80 Flaschen so gut wie aufgebraucht und dies, obwohl der Obersteward seit Reiseantritt vorher nicht eine einzige Flasche verkauft hatte.

Das der Äquatortaufe vorangegangene Reservistentreffen hatte ebenfalls seine Spuren hinterlassen. Wir von unseren Männern Alleingelassenen nutzten die einmalige Gelegenheit für einen fröhlichen Umtrunk, während die Gatten mit heißen Köpfen den Arbeitsplan für die Reise diskutierten, der im wesentlichen darauf hinauslief, feste Feste zu feiern. Und da gerade so schön in Fahrt, wurde mit den zurückgekehrten Ehegatten bis vier Uhr morgens weitergetagt. Glücklicherweise waren Obersteward und Kochsmaat Ungediente, sonst hätte es mit der Frühstücksbockwurst für die Crew schlecht ausgesehen. Auf eine saure Woche fielen eben immer gleich zwei frohe Feste.

Als nächstes stand der Internationale Frauentag auf dem Veranstaltungsplan. Wir wurden plötzlich auf Händen getragen und brauchten den ganzen Tag nicht zu arbeiten. Jede Frau bekam ein wertvolles Buch von sozialistischen Erfolgsautoren und mit Widmung des Kapitäns überreicht und am Nachmittag wurden Kaffee und Kuchen für alle Damen an Bord und die Spitzen der Gesellschaft (Kapitän, Chieff, Parteisekretär, SGL-ler) serviert. Früh um drei Uhr war das fröhliche Völkchen immer noch in lautstarke und tiefschürfende Gespräche vertieft.

Was fehlte noch? Eine zünftige Grillparty an Deck, die ebenfalls in den elf bis zwölf Tagen der Überfahrt untergebracht werden musste. Und da sich die Crew bei argentinischem Asado und brasilianischem Churrasco das Rotwein-Trinken angewöhnt hatte, stand der Vino tinto schon seit der vorangegangenen Reise in Ballons in der Last. Die Thüringer Rostbrätl schmeckten dazu wieder überaus lecker und versöhnten uns mit der Kombüse für weniger Gelungenes.

Was auch immer manches Landei von dieser Zahl an Festivitäten halten sollte, dem Zusammenhalt der Bordfamilie taten sie gut. Alle Abende waren aus-
gebucht. Wenn nicht durch
offizielle Veranstaltungen
der gesellschaftlichen Or-
ganisationen, dann durch
private Geburtstagsrunden,
Diskussionsforen und Erfah-
rungsaustausche verschie-
dener Bereiche des Schiffes.

Wohl dem, der sich auf Wa-
che ausruhen durfte.

Nach Einlaufen Rio war
Schluss mit den lustigen
Bordfesten. Der Hafentörn
forderte alle Kräfte und den



Funktionsträgern war bewusst, dass in den nächsten vier Wochen die Jantjes während ihrer knapp bemessenen Freizeit selbstverständlich den Landgang jeder Parteiversammlung vorziehen würden. Denn kaffeebraune Schönheiten lockten wie weiland die Sirenen den Odysseus. Das Betreten des Schiffes war allen frühmorgens abgeschlafft heimkehrenden, nahkampfprobten Landgängern zwecks gründlicher Desinfektion fortan nur noch über die Atomkriegsschleuse erlaubt (Vorsicht! Seefrauengarn!). Trotzdem wurde so manchem nach der Reise in der Paulsstraße zu Rostock der Jagdschein entzogen. Das war dann das Ende der Geschichte.

Stapellauf, Indienstellung und Jungferreise des Schnellfrachters KARL MARX

Dem internationalen Trend folgend, wurde 1970 zur Vergrößerung der DDR-Handelsflotte von Partei und Regierung beschlossen, eine Serie von Schnellfrachtern in Dienst zu stellen. Sie sollten im Liniendienst Europa-Fernost eingesetzt werden. Wer von uns erinnert sich nicht gern daran, als wir auf den weiten Weltmeeren unterwegs waren und plötzlich tauchte am Horizont ein kleiner Punkt auf, der schnell immer näher kam. Schon kurze Zeit später konnte man die Umrisse erkennen, dann einzelne Aufbauten. Plötzlich war er von uns schon quer-ab, überholte uns und zog einsam seine Bahn, bis er eben so schnell, wie er gekommen war, bereits wieder am Horizont verschwand. Manch einer träumte davon, auch einmal auf solch einem Schiff zu fahren. Mir sollte das Glück zuteil werden, auf dem ersten Schnellfrachter der DDR aufsteigen zu können. Ein wenig stolz darauf war man damals schon.

Am 13. Mai 1971 erfolgte auf der *Warnowwerft Warnemünde* der Stapellauf unter der Bau-nummer 131. Die Schiffstaufe fand im Beisein von vielen hochrangigen Gästen statt. Tauf-patin war Rosemarie Zacharias aus dem VEB Armaturenkombinat „Karl Marx“ in Magdeburg. Das Schiff erhielt den Namen KARL MARX. Ende Mai 1971 wurde ich als II. Technischer Of-fizier für das Schiff gemustert und durchlebte die gesamte Bauaufsicht und Baubelehrung für diesen Neubau. Da ich diese Aufgabe schon für das MS NAUMBURG mitgemacht hat-te, wusste ich, was da auf mich zukam. Kurz nach mir wurde der E-Ingenieur Fred Hartmann gemustert und wir bezogen gemeinsam Quartier im damaligen „Haus Sonne“ in Rostock. Am Ausrüstungskai der Werft begannen die Komplettierung und der gesamte Innenaus-bau des Schiffes. Es hatte eine Länge von 166,40 Metern und eine Breite von 23 Metern. Es sollte eine Reisegeschwindigkeit von 22 Knoten erreichen. Die Tragfähigkeit betrug als Voll-decker 13.100 tdw. Der Tiefgang lag bei 9,60 Metern. Die Hauptmaschine war ein Sieben-Zy-linder-Zweitakt-Schiffsdieselmotor der *Firma Sulzer* vom Typ 7 RND 90 mit einer Leistung von 21.300 PS. Er wurde im *Sulzer-Zweigwerk* bei Paris gebaut. Sein Gesamtgewicht betrug 780 Tonnen. Die maximale Drehzahl lag bei 122 U/min. Der Hauptmotor war geeignet für Schwerölbetrieb von Pier zu Pier. Dazu musste im Hafen das Schweröl bis zur Einspritzdü-se ständig auf einer Einspritztemperatur von 140°C gehalten und ständig umgewälzt werden. Der Motor wurde in Frankreich komplett montiert und einem Probelauf unterzogen. Danach kam er in handlichen Teilsegmenten von etwa 100 Tonnen auf dem Seeweg nach Warnemün-de. Hier wurden die Einzelteile mit den Schwimmkränen GOLIATH und LANGER HEINRICH in das Schiff gehoben. Allein die Kurbelwelle hatte ein Gewicht von 120 Tonnen. Die Motorhö-he betrug bis zur Oberkante Turboladerstation 13 Meter. Der Motor war ringsum in fünf Eta-gen begehbar. Die Kolben hatten einen Durchmesser von 900 Millimetern und einen Hub von 1850 Millimetern. Kolben mit Kolbenstange waren 4,5 Meter lang und wogen etwa 4,5 Tonnen. Die Schiffsschraube war vierflügelig und hatte einen Durchmesser von 6,3 Metern.

Die Energieerzeugung erfolgte durch drei schnell laufende SKL-Dieselmotoren vom Typ 6 VD 26/20 A-1 mit je 1000 PS, die mit einem 600-kVA-Generator gekuppelt waren. Auf See waren davon zwei Stück in Betrieb und der Dritte wurde für Revierfahrten zusätzlich eingesetzt. Als vierter Hilfsdiesel war ein 500-PS-Motor von SKL vom Typ 8 NVD 26/20 vorhanden, welcher mit einem 330-kVA-Generator gekuppelt war. Dieser wurde für den Hafenbetrieb genutzt. Da alle Hilfsdiesel extrem hohen Lärm verursachten, standen sie in einem separaten Raum des Maschinenraumes. Das Lenz- und Ballastsystem bestand aus zwei schnell laufenden vollau-tomatischen norwegischen Kolbenpumpen mit riesigen Saug- und Druckventilkästen. Die Ab-sperrarmaturen für alle Tanks waren vom Maschinenkontrollraum aus über elektromotorische

Antriebe fernbedienbar. Beim Bunkern von Treibstoff war das von großem Vorteil. Alle Tanks besaßen außerdem noch eine pneumatische Füllstands-Mess- und Peilanlage von der französischen Firma *Auxitrol*. Der Hilfskessel war ein Hochdruckdampfkessel in der Bauausführung als Wasserrohrkessel mit Druckzerstäuberbrenner, ebenfalls für Schwerölbetrieb ausgelegt. Er sollte mit dem Abgaskessel im Automatikbetrieb zusammenarbeiten können. Das führte aber öfters zu Störungen. Somit wurde jeder Kessel separat betrieben. Die gesamte Maschinenanlage war für einen 24-stündigen wachfreien Betrieb ausgelegt. Die Konzeption dazu basierte auf Erfahrungen mit den damaligen Typ XD- und Afrika-Schiffen.

Das Schiff hatte erstmalig einen Wulstbug, in dem zusätzlich noch ein Bugstrahlruder eingebaut war, welches mit einem finnischen 600-PS-Elektromotor angetrieben wurde. Das Bugstrahlruder erhöhte die Manövrierfähigkeit in engen Gewässern und Häfen enorm. Das Ladegeschrir bestand insgesamt aus sieben Bordwippkränen von je fünf oder acht Tonnen Tragkraft sowie zwei Doppelkränen mit je zweimal acht Tonnen. Der Schwergutbaum hatte 120 Tonnen Tragkraft bei acht Metern Ausladung über die Bordwand und war durchschwenkbar. Zum schnelleren Be- und Entladen besaß das Schiff noch drei hydraulische Seitenpforten, durch welche die Gabelstapler in das Schiff fahren konnten. Es waren noch zwei vertikale Anker- und Verholspills vorhanden, die von der Brücke aus bedient werden konnten.

Erstmalig gab es auf einem Schiff der DSR einen Sportraum mit zahlreichen Heimtrainingsgeräten sowie einen Personenaufzug zwischen der Brücke und dem Maschinenkontrollraum. Der Aufzug hatte aber seine Macken. Er blieb bei Seegang öfters hängen, da er sich im Aufzugsschacht verkantete. Die gesamte Besatzung war durchweg in klimatisierten Einzelkabinen untergebracht. Alle Offizierskabinen verfügten über eine Sanitärzelle mit WC und Dusche. Da es im Maschinenraum sehr eng zuging, waren alle Aggregate dicht nebeneinander, hintereinander und übereinander montiert. Eine meiner Aufgaben bestand darin, die Werftmontagen zu kontrollieren, ob für spätere Reparaturen und Demontagen genügend Platz vorgesehen war. Außerdem überwachte ich die ausgeführte Montagequalität und musste erforderliche Nachbesserungen durchsetzen. Ein anderer Aspekt war, wie und wo die vielen Kilometer Rohrleitungen im Schiff, in der Bilge, im Wellentunnel, in Rohrkanälen verlegt werden sollten. Jeder von der Maschinenbesatzung musste im Schlaf wissen, wie die einzelnen Rohrleitungssysteme aufgebaut sind und wo sich die entsprechenden Absperrarmaturen – auch unter den Flurplatten – befinden. Dies konnte im Ernstfall das Überleben der Besatzung und des Schiffes sichern. Von großer Wichtigkeit war es, zu prüfen, welche Möglichkeiten es gibt, über Ventilstationen die einzelnen Systeme miteinander zu verbinden. Parallel dazu mussten von den zu installierenden Anlagen die technischen Dokumentationen durchgearbeitet werden. Über 100 Mann arbeiteten gleichzeitig in drei Schichten und in allen Ecken des Maschinenraumes.

Mitte September 1971 sollten an Bord die Werfterprobungen aller Hilfsanlagen und Einrichtungen einschließlich der einzelnen Leistungsfahrten der Aggregate beginnen. Anfang September drohte deshalb bei der Ausrüstung und Montage Hektik auszubrechen, um den Termin der Indienststellung einzuhalten. Am 1. Oktober 1971 begann die zehntägige Probefahrt und Seeerprobung des Schiffes in der Ostsee. Alle Anlagen wurden dabei auf Herz und Nieren geprüft. Das Schiff erreichte dabei die geplante Geschwindigkeit von 22 Knoten. Nach erfolgreicher Probefahrt und Abstellung aufgetretener Mängel fand am 28. Oktober 1971 die feierliche Übergabe und Indienststellung des Schiffes an die DSR statt.

Den gesamten Tag herrschte Hochbetrieb an Bord. Um 9 Uhr legte das Schiff mit seiner Besatzung und den vielen Gästen vom Ausrüstungskai der Warnowwerft ab. Die Übergabe an die DSR fand 15 Uhr auf See statt. Unter den Klängen der Nationalhymne wurde die Werftflagge eingeholt und die DSR-Flagge gehisst. Kapitän war Helmut Klewe und Chief Jürgen

(Jule) Schmidt. Das Schiff hatte die Klasse DSRK A I Eis 4 (aut 24). Am 30. November 1971 übergab man das Schiff als Jugendobjekt an die FDJler der DSR. Im Überseehafen Rostock wurde nach der Indienststellung bis zum Auslaufen an Bord rund um die Uhr durchgearbeitet. Parallel zur Ladung waren auch Verpflegung, Getränke und Trinkwasser an Bord zu nehmen. Unsere Dieseltanks wurden noch in der Werft mit 600 Tonnen voll gebunkert. Dazu wurden für die Jungferntour noch 1900 Tonnen Schweröl genommen. Da wir riesige Rohrleitungsquerschnitte von 400 Millimetern Durchmesser hatten, konnte uns der längsseits liegende MINOL-Tanker problemlos mit 400 Tonnen pro Stunde betanken. Es musste dabei aber höllisch aufgepasst werden, denn der Überlaufftank hatte nur ein Fassungsvermögen von 20 Tonnen. Eine Verschmutzung des Hafens war auch damals teuer. Alles verlief reibungslos. Weiterhin kam Schmieröl in Fässern auf das Schiff, welches sofort in die entsprechenden Tanks abgefüllt werden musste.



Am Abend des 3. November 1971 war es dann soweit. Wir liefen aus zu Einstellungen an der Funkanlage, dem Kreiselkompass sowie der Steuer- und Regelungsanlage für die Maschine. Am 5. November 1971 traten wir dann endlich gegen Mittag die lang ersehnte Jungferntour nach Fernost an. Erster Hafen war Hamburg. Es wurde weitere Ladung an Bord genommen. Am Folgetag hieß unser Ziel Antwerpen. Dort fand an Bord eine große Party statt. Dazu waren von der DSR hohe Ehrengäste der Stadt Antwerpen sowie Schiffsspediteure und Makler geladen. Weitere Ladung kam ebenfalls an Bord. Am 11. November 1971 erreichten wir Rotterdam, um als Decksladung alte Lkw aufzunehmen. Bis Rotterdam hatten wir schon sechs Ausfälle an den Einspritzleitungen zwischen Einspritzpumpe und Einspritzdüse am Hauptmotor. Diese Panzerrohrleitungen rissen bei einem Einspritzdruck von 280 bar. Das führte dazu, dass wir in Rotterdam nochmals sieben Einspritzleitungen als Reservesatz an Bord nahmen. Zum Wechseln einer Einspritzrohrleitung musste jedes Mal das Schiff auf Stopp gehen. Die Reparatur dauerte mitunter bis zu zwei Stunden. Solche Probleme waren mir bisher unbe-

kannt. Voll beladen liefen wir am 13. November 1971 von Rotterdam aus. An Bord befand sich noch ein Testingenieur vom *VEB Schiffselektronik Rostock*, der die komplette Automatanlage an Bord einregelte, abglich und nachjustierte.

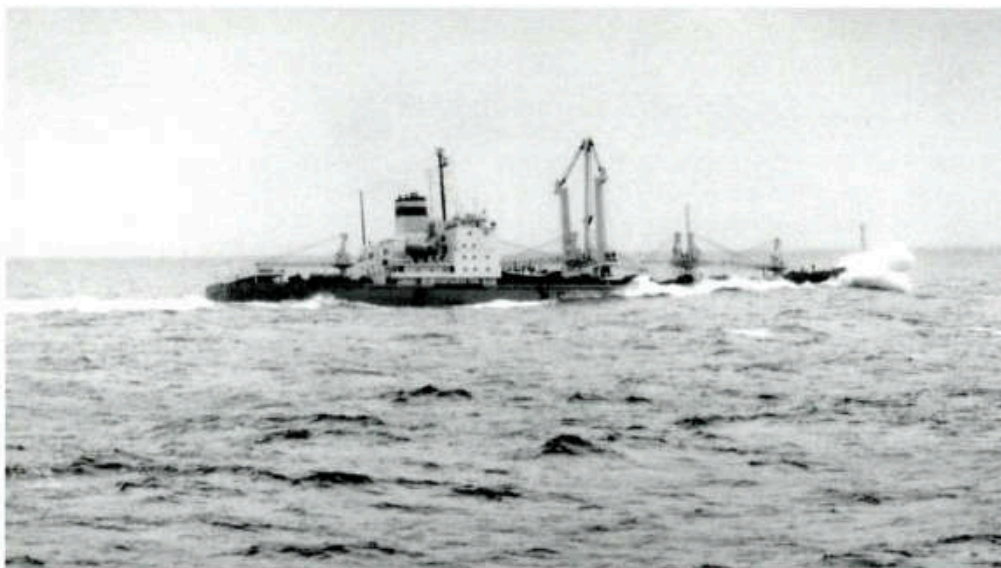
Am Nordeingang zu den Kanarischen Inseln hatten wir eine Havarie an der Hauptmaschine. Eine Einspritzpumpe war festgefahren und der dazugehörige Nocken auf der Nockenwelle abgeschliffen. Die Maschine musste gestoppt werden. Zum Glück hatten wir ruhiges Wetter. Sicherheitshalber wurde der Treibanker ausgebracht, um das Schiff in der Strömung auf Kurs zu halten. Es begann eine 21-stündige Reparatur mit zwei Reparaturteams. Die über zwei Meter hohe Einspritzpumpe musste vom Motor hydraulisch abgeschraubt und mit der Laufkatze des 20-Tonnen-Kranes auf die Flurplatten abgelassen werden. Sie wurde dort auseinandergebaut und mit an Bord befindlichen Ersatzteilen neu komplettiert. Nachdem alles in Ordnung war, konnte der Motor wieder mit Pressluft angelassen werden und wir setzten unsere Reise gen Süden fort. Da uns immer noch das Problem mit den reißenden Einspritzdruckleitungen verfolgte, mussten wir Dakar/Westafrika als Nothafen anlaufen. Es waren keine Reserveeinspritzleitungen mehr an Bord. Wir ankerten am 20. November 1971 auf Außenreede. Hier warteten wir, bis eine Interflug-Frachtmaschine einen neuen Satz Einspritzleitungen der Firma Sulzer einflog.

Am 27. November 1971 brachte ein Schlepper unsere lang ersehnten Ersatzteile und wir nahmen wieder Fahrt auf. Das voll beladene Schiff erreichte bei schönem Wetter und ruhiger See eine Marschgeschwindigkeit von 22 Knoten. Die Maschinenleistung betrug dabei 19.500 PS und der Brennstoffverbrauch lag bei 78 Tonnen/Tag. Im Maschinenraum herrschten trotz der großen Hochdruckventilatoren 55° C! Das Seekühlwasser für die indirekte Kühlung der einzelnen Systeme wurde über große Seekästen aus neun Metern Tiefe angesaugt. Im Indischen Ozean betrug die Seewasseransaugtemperatur bis zu 32° C. Am Äquator begegnete uns das *MS QUEDLINBURG*. Wir fuhren einen großen Kreis um das Schiff, um dann wieder Richtung zu fahren. Während der Kreisfahrt riss wieder eine Einspritzleitung der Hauptmaschine und wir mussten abermals auf Stopp gehen. Langsam entschwand *MS QUEDLINBURG* am Horizont. Entsprechend der Ressortaufteilung erarbeitete der Chief den Arbeitsplan für die Reise 1-1971/72 und den Ressortplan Maschine. Außerdem wurde die Dienstanweisung Maschine erarbeitet. Der Stützpunktleiter der DSR in Singapore, Kapitän Ernst, organisierte, dass *Sky-Foto Singapore* von unserem Schiff Luftaufnahmen bei voller Fahrt in der Malakkastraße vor Singapore machte. Am 16. Dezember liefen wir in Singapore ein. Ulrich Makosch, der Asienkorrespondent der DDR, berichtete in Funk und Fernsehen über unser Schiff.

Hier führten wir auch die erste große Wartungsdurchsicht nach einer halben Weltreise an der Hauptmaschine durch und kontrollierten das Triebwerk sowie die Wangenatmung der Kurbelwelle. Dazu musste ich in die Kurbelwanne des Motors einsteigen. Es war beeindruckend, wenn die großen Triebwerkstüren geöffnet wurden. Man blickte auf das riesige Triebwerk des Motors. An den Triebwerkswänden waren in Richtung Kurbelwanne und Kreuzkopf Steigeisen für Kontrollzwecke angeschweißt. Zur besseren Sicht waren die Kurbelwanne und das Triebwerk beleuchtet. Stand man in der Kurbelwanne und blickte schräg nach oben, sah man in etwa 2,5 Metern Höhe die Unterkante der geöffneten Triebwerkstüren. Es war alles in Ordnung. Neben dem Ladungsumschlag bunkerten wir wieder Schweröl und Diesel, da unsere Treibstoffvorräte fast erschöpft waren und nahmen frisches Trinkwasser an Bord. Der I. Koch, Manfred Stantin, der ständig ein vorzügliches Essen zubereitete, ergänzte seine Vorräte mit frischem Obst und Gemüse.

Nach zwei Tagen Liegezeit ging es sofort weiter nach Hongkong, wo wir am 20. Dezember 1971 eintrafen. Wir machten auf Innenreede zwischen Kowloon und Hong Kong Island mit den Ankerketten an großen Tonnen fest. Nach dem Ladungsumschlag in Dschunken ging es

schon zwei Tage später weiter nach Yokohama. Auf diesem Wege überquerten wir den nördlichen Wendekreis des Krebses und verließen für einige Zeit die feuchten und heißen Tropen. Wir empfangen vom Flughafen Tokio die Extrem-Wetterwarnung eines starken Sturmtiefs, in welches wir Richtung Yokohama genau hineinfuhren. Am Heiligabend waren wir mitten im Sturm. Es fand deswegen nur eine kleine, aber dennoch gemütliche Weihnachtsfeier statt. Am 26. Dezember 1971 erreichten wir die Ansteuerung Yokohama. Da passierte es! Der von Steuerbord kommende japanische Tanker MUNAKATA MARU Nr. 11 (2 241 tdw) kreuzte im Nebel unseren zur Gefahrenabwehr korrigierten Fahrweg und leitete seine Ausweichpflicht zu spät ein. Um 16.22 Uhr kam es zur Kollision. Die Backbord-Monkey-Back des Tankers traf die Steuerbordseite unseres Schiffes in Höhe der Luke II. An Bord des Tankers war keine Menschenseele zu sehen. Die wenigen Besatzungsmitglieder hielten sich alle unter Deck auf. Durch die Wucht des Aufpralls und unsere Geschwindigkeit von etwa 18 Knoten schlingerte der Tanker um seine eigene Achse und schlug noch zweimal in unsere Bordwand ein. Ein Hilfeersuchen stellte der Kapitän des Tankers nicht. Um 16.40 Uhr setzte daraufhin die KARL MARX mit eigener Kraft die Reise zum Quarantäneankerplatz von Yokohama fort. Damals wurde uns verboten, über diesen Vorfall zu sprechen. Die Weihnachtsstimmung war plötzlich dahin.



Weil unsere Außenhaut stark eingeebult war – Spanten waren verbogen –, verloren wir die Zertifizierungs-kategorie und mussten in eine japanische Werft. Am 26. Dezember 1971 erreichten wir Yokohama. Bei herrlichem Sonnenschein konnten wir von Bord aus in 120 Kilometern Entfernung den „Fuji“ sehen. Am letzten Tag des Jahres 1971 hatte uns die DDR-Handelsvertretung zur Silvesterfeier nach Tokio eingeladen. Mit dem Chief, dem Bäcker und dem II. Koch fuhr ich im Vorauskommando um 16 Uhr nach Tokio. Ich staunte über die dreistöckigen kreuzungsfreien Hochstraßen, über die ausgebauten Kurven mit den äußeren Fangnetzen für Raser, obwohl nur maximal 100 Stundenkilometer auf diesen Hochstraßen erlaubt sind. Da in Japan die Straßen Privateigentum sind, musste bei der Auffahrt Straßenzoll gezahlt werden – für die Strecke Yokohama-Tokio, etwa 40 Kilometer, 120 Yen, damals waren das 1,50 DM. Weil die anderen Besatzungsmitglieder erst gegen 18 Uhr wegfuhrten, machten wir mit dem Auto in Tokio eine kleine Stadtrundfahrt. Die Häuser bestanden fast ausschließlich aus Erdgeschoss und einem Stockwerk und waren überwiegend aus Holz. Die Fens-

ter waren mit Reispapier bespannt oder hatten wegen der Erdbebengefahr Glasscheiben mit eingegossenen Drähten.

Es war eine wunderschöne Silvesterfeier in das Jahr 1972. Um 2 Uhr spazierten wir dann zu einem großen Schrein in der Nähe, wo viele Einheimische in Festkleidung – die Frauen in Kimono und mit Holzschuhen, die Männer im europäischen Anzug – zur Neujahrsfeier verweilten. Wir reihten uns in die wartende Menschenmenge ein und bekamen warmen Sake in Porzellanschälchen gereicht. Dann kauften wir Neujahrsglückspeile. Diese wurden von Tempeltänzerinnen geheiligt und sollten uns Glück bringen. Nach 5 Uhr machten wir uns auf den Heimweg. Wir schlenderten zur S-Bahn-Station „Shimpashi“ und fuhren die 40 Kilometer lange Strecke in 30 Minuten nach Yokohama zurück. Wir waren 7.15 Uhr an Bord. Zu Hause war es gerade 23.15 Uhr. Um 8 Uhr stießen wir mit den zu Hause Gebliebenen in Gedanken an und gingen anschließend zu Bett.

Die Ausfälle des Druckzerstäuberbrenners am Hilfskessel im Schwerölbetrieb häuften sich. Weil der Brennstoff-Luftmengenregler ausgefallen war und nicht mehr richtig funktionierte, rußte und qualmte unser Hilfskessel sehr stark. Davon wurde nicht nur unser Schiff, sondern auch unsere Umgebung stark verschmutzt. So blieb uns als letzter Ausweg nur noch, für den Rest der Reise von Schweröl- auf Dieselmotorbetrieb umzustellen. Im Dieselmotorbetrieb waren diese Regelungsprobleme einigermaßen in den Griff zu bekommen. Seit dem 6. Januar 1972 liefen die Vorbereitungsarbeiten für den Werftaufenthalt. Es sollte in die Hitachi-Werft nach Kawasaki gehen. Das Schiff wurde komplett in kleine Lastschuten entladen. Den Treibstoff gaben wir an Tankschuten ab.

Am 8. Januar 1972 luden wir die Familien unserer Handelsvertretung zu einem Besuch an Bord ein. Am gleichen Abend verholten wir in die Werft. Da große Teile der Steuerbordaußen-seite ausgewechselt werden mussten, hatten wir auf dieser Seite alle Rohrleitungen, welche auszubauen waren, entleert und entsprechend des Mediums farblich gekennzeichnet. Die Kennzeichnung wiederholte sich an allen Flanschverbindungen. Weil der Chief mit der Handelsvertretung nach Tokio fuhr, beauftragte er mich, mit dem Werftleiter abzuklären, wann am 9. Januar die Demontage der Rohrleitungen im Maschinenraum beginnen sollte. Der Werftleiter teilte mir daraufhin mit, dass noch heute Vorbereitungen getroffen werden sollten. Ich war beruhigt und ging zum Abendbrot in die Messe. Da ich auch Wachingenieur war, schaute ich anschließend nochmals in den Maschinenraum. Dort dachte ich, ich sehe nicht richtig. Auf die Flurplatten waren mit weißer Farbe große Kreuze gemalt und die Werftarbeiter demontierten in hastiger Eile die Rohrleitungen und schmissen sie alle auf einen großen Haufen. Ihnen klar zu machen, dass das so nicht geht und die einzelnen Rohrleitungen der Farbe und Reihe nach separat abgelegt werden sollen, war zwecklos, denn sie verstanden kein Englisch. Nach meiner Frage zu den weißen Kreuzen auf den Flurplatten wurde mir klargemacht, diese nicht zu entfernen. Ich malte mir schon aus, wie ich vom Chief einen gewaltigen Anschiss fange. Am Ende der Werftliegezeit klärte sich aber alles auf. Während meiner Abwesenheit zum Abendbrot war ein Fotograf an Bord gekommen, welcher von den Rohrleitungen 3-D-Dias gemacht hatte. Die Kreuze waren sein jeweiliger Standplatz.

Auf diese Kreuze stellte sich jetzt ein Werftarbeiter, der vor seinen Augen am Arbeitsschutzhelm ein solches 3-D-Dia befestigt hatte. Jeweils zwei Werftarbeiter kamen mit einer Rohrleitung und er konnte ihnen sofort sagen, wo diese dann hingehörte. In Null-Komma-Nichts waren sämtliche Leitungen montiert. An Bord wurde in zwei Schichten gearbeitet. Von 9 Uhr bis 16.30 Uhr und von 16.30 Uhr bis 24 Uhr. Vor jedem Schichtbeginn machten die Werftarbeiter vor den Schiffen sportliche Leibesübungen ähnlich dem Tai Ji in China. Die Monteure hatten keine Werkzeugkisten, sondern Kreuzgurte wie die Kosaken. In diesen steckte aber statt

Patronen das gesamte Werkzeug. Dies ersparte zusätzliches Bücken. Die Werftarbeiter hatten gegen 24 Uhr nach ihrer zweiten Schicht noch eine Stunde Zeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Hause zu kommen. Ab 1 Uhr bis 5 Uhr ruhte damals der öffentliche Verkehr in ganz Japan. Man hatte nur noch die Möglichkeit, mit dem Taxi zu fahren.

Am 10. Januar 1972 unternahmen wir eine Busfahrt in den Nationalpark von Harkone am Fuße des heiligen Berges der Japaner, dem „Fuji“. Harkone liegt etwa in 1500 Metern Höhe an einem größeren See, dem „Lake Ashi“ und ist von heißen Schwefelquellen umgeben. Auf dem See verkehrten für Ausflügler mehrere größere Katamarane. Pilger kochten in den heißen Schwefelquellen Eier zum Verzehr. Wir besuchten einen heiligen Schrein. Die Gläubigen hatten an die Äste der Sträucher sowie kleinen Bäumen, aber auch an den Tempelanlagen viele schmale Papierstreifen gehängt. Auf diesen gekauften Papierstreifen, welche geheiligt waren, standen Wünsche, deren Erfüllung sich die Leute im neuen Jahr erhofften. Auf der Heimfahrt sahen wir den Tokaido-Express in voller Fahrt. Er war damals auf der Strecke von Yokohama nach Osaka mit 230 Stundenkilometern der schnellste Zug der Welt. Es war ein grandioses Erlebnis. Die silberblauen Expresszüge verkehrten im 30-minütigen Abstand und werden von Tokio aus gesteuert.



Die japanischen Werftarbeiter hatten gute Arbeit geleistet. Die Schweißarbeiten an der Außenhaut gestalteten sich zwar durch unsere 40 Millimeter Plattenstärke etwas kompliziert, aber alles lief glatt. Am 17. Januar 1972 verließen wir die Werft und am nächsten Tag begann die erneute Beladung des Schiffes. Am 22. Januar 1972 liefen wir in Kobe ein. Unser Politoffizier wurde plötzlich schwer krank. Alle Besatzungsmitglieder mit der Blutgruppe 0 spendeten 200 Milliliter Blut für eine Transfusion. Er kam in ein Krankenhaus in Kobe und flog später gemeinsam mit unserer Olympiamannschaft nach Hause, wo er in Rostock operiert wurde und sich anschließend erholen konnte. In Kobe sah ich das erste Mal eine etwa zwei Kilometer lang hell erleuchtete und komplett überdachte Ladenstraße mit Einkaufsmöglichkeiten im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss – die berühmte „Motomachi“. Am 26. Januar 1972

verließen wir Kobe und trafen am nächsten Tag in Yawata ein. Hier erhielt ich ein Telegramm von zu Hause, in dem stand, dass mein Vater am 25. Januar 1972 verstorben war. Ich bekam keine Genehmigung heim zu fliegen, um an den Trauerfeierlichkeiten teilzunehmen. Meine Mutter und ich bedauerten diese Entscheidung sehr. Am 28. Januar 1972 ging es schon weiter nach Shanghai, welches wir am 30. Januar 1972 erreichten. Wir lagen etwa zehn Kilometer vom Stadtzentrum entfernt in einem Nebenfluss des Jangtsekiang. Überall hingen Mao-Plakate und es ertönten den ganzen Tag über Lautsprecher chinesische Lobeslieder auf Mao und Kampflieder der Arbeiterklasse. Das war belastend. Alle Leute waren in blaue Arbeitsanzüge gekleidet. Vom Straßenkehrer bis zum Professor.

Nach Ent- und Beladung für Europa liefen wir am 8. Februar 1972 nach Chungjing in Nordkorea aus, welches wir am 11. Februar 1972 erreichten. Auf dieser Strecke kamen wir in einen fürchterlichen Schneesturm und hatten beidseitig bis 40° Krängung. Weil damit keiner gerechnet hatte und die Kammern nicht auf Verschlusszustand hergerichtet waren, flog alles durcheinander und es sah überall fürchterlich aus. Aufgrund der extrem schlechten Sicht musste die Drehzahl der Hauptmaschine reduziert werden, wodurch jedoch alles noch schlimmer wurde. Nach weiteren acht Stunden hatten wir das Sturmgebiet passiert. In Chungjing war es bitterkalt. Alles tief verschneit bei minus 10° C. Hier war ähnlicher Personenkult um Kim wie in China um Mao. Es gab keinen Landgang in Nordkorea. Wir luden für Europa 3800 Tonnen Zinkbarren. Als wir am 19. Februar 1972 zur Heimreise ausliefen, lief die NIENBURG ein und nahm den Rest der noch übrig gebliebenen Zinkbarren an Bord. Als wir die Nordspitze der Philippinen erreichten, hatten wir schon wieder Außentemperaturen von + 30° C im Schatten. Und wieder einmal Schaden an der Hauptmaschine mit den Einspritzpumpen. Am 24. Februar 1972 – südlich der Philippinen – riss uns ein Zylinderkopf, in welchem die Saug-, Druck- und Überströmventile der Einspritzpumpe saßen. Da kein Ersatz an Bord vorhanden war, musste die defekte Einspritzpumpe ausgehängen werden und wir konnten nur noch mit sechs Zylindern und halber Maschinenleistung weiterfahren. Nun versuchten wir, den anderen bereits gerissenen Zylinderkopf von der Einspritzpumpe zu reparieren. Aber ohne Erfolg. Somit mussten wir in Singapore zwei neue Zylinderköpfe für die Einspritzpumpen an Bord nehmen und die Reparatur durchführen. Die Hauptmaschine wurde vor der dreiwöchigen Überfahrt nach Europa nochmals einer abschließenden Kontrolle unterzogen und das Schiff bebunkert und beladen. Auf Heimreise liefen wir dann noch Port Klang an, ehemals Port Swettenham, in Malaysia an der Straße von Malakka und nahmen letzte Ladung für Europa, um dann, so hofften wir, ohne Störungen um Südafrika herum bis Rotterdam durchzufahren. Geplant war, dass wir spätestens Anfang April – zu Ostern – in Rostock sein sollten. Am 20. März 1972 passierten wir im Atlantik den Äquator von Süd nach Nord und waren am 25. März 1972 in Rotterdam. Der nächste Auslauftermin sollte der 10. April 1972 sein.

Ich fuhr noch weitere drei Reisen auf MS KARL MARX. Nach der zweiten musterte ich zum I. Technischen Offizier um und löste „Jony“ Borchmann ab. Nach der vierten Reise ging ich dann erst einmal in einen langen Urlaub. Die Maschinenschäden und Havarien ließen langsam nach, aber andere Probleme traten auf. Ob sich die Schnellfrachter jemals rentiert haben, kann ich nicht beurteilen. Man baute statt der geplanten Serie nur zwei dieser Schiffe. Das Schwesterschiff war MS FRIEDRICH ENGELS. Inzwischen sind beide Schiffe bereits verschrottet. 1973/1974 unternahm ich noch eine weitere Reise als I. TO auf MS BOIZENBURG nach Südostasien. 1974 verabschiedete ich mich nach zwölf Jahren von der aktiven Seefahrt. Meine Fahrenszeit möchte ich aber auf keinen Fall missen. Sie war verbunden mit einmaligen Erlebnissen.

Bordberufe

Der Kapitän, (engl. master, captain), auch *der Alte* genannt. Mancher Kapitän sah sich in der Selbstreflektion auch als „Master next God“. Der Kapitän auf DSR-Schiffen war nach der Seemannsordnung ein „sozialistischer Einzeleiter bei umfassender Mitwirkung der Besatzung“. Unter Berücksichtigung seiner verantwortungsvollen Stellung wurde in der DDR der Kapitän durch den zuständigen Minister in seine Funktion berufen. Für manchen Seemann aus hanseatischen Seefahrerkreisen war es befremdlich, dass das Alter der DSR-Kapitäne öfter unter 30 Jahren lag. Sie hatten offensichtlich vergessen, dass deutsche U-Boot-Kommandanten vielfach genauso jung gewesen waren, als sie in ihren stählernen Särgen auf den Meeresgrund fuhren. Und denen war sogar der Endsieg zugetraut worden! Dann schon lieber als 28-jähriger Kapitän für das Wohl des Volkes einen 10 000-Tonner bis nach Japan führen.

Wer lange genug gefahren ist, wird sich über die Vielfalt menschlicher Charaktere von Kapitänen nicht beklagen können. Lobenswerte Charaktereigenschaften waren vermutlich das letzte Auswahlkriterium bei ihrer Bestellung. Dabei hatte in keinem anderen Unternehmen das Gebaren des Vorgesetzten so unmittelbaren Einfluss auf das Betriebsklima wie an Bord eines Schiffes. Der Master hatte 24 Stunden Dienst um immer präsent zu sein. Mit dem „Alten“ stand und fiel alles.

Beim Thema „Sozialistische Menschenführung“ hatten vermutlich die wenigsten an der Seefahrtsschule die Ohren aufgesperrt. Viele kämpften mit Problemen in der Kommunikation. Aber auch im Grundsätzlichen haperte es mitunter. Der Hunger der Besatzungen nach Informationen, bedingt durch die Isoliertheit auf dem Ozean, war groß, doch sie wurden weitestgehend im Dunkeln gelassen über Ein- und Auslaufzeiten und andere Ereignisse im Überseetransport. In Rostock hing die Segelliste der Reise am „Schwarzen Brett“ und das war es dann auch schon. Mancher Kapitän, der sonst liebevoll von „meinem Chief“ oder „meinem Funkoffizier“ sprach, führte sich auf „seinem“ Schiff wie ein russischer Großfürst oder Iwan der Schreckliche auf. Der Leumund sprach sich rum und Kommentare blieben nicht aus: „Wenn der hier aufsteigt, steige ich ab.“ Als Gegenstück jedoch gab es auch viele angenehme Persönlichkeiten unter den Kapitänen, mit denen jeder gerne fuhr und für die Hein Seemann durchs Feuer gegangen wäre. Aber auch unter jenen waren leider einige, die mit dem Schicksal haderten, wenn es um die faire Aufteilung ihres Repräsentationsfonds ging. Im Zweifel verkonsumierten sie ihn dann doch lieber selbst.

Alle Kapitäne beseelte der Wunsch, ihr Schiff so schnell wie möglich durch die Häfen zu bringen. Bei manchem artete dies in eine Manie aus. Sie hüpfen wie Rumpelstilzchen von einem Bein auf das andere, um noch eine halbe Stunde Liegezeit weniger herauszuholen und steckten die ganze Besatzung mit ihrer Hektik an.

Undank war zudem der Welten Lohn. So schreibt Kapitän Gerd Peters: *„War die Rundreise nach sechs Monaten beendet und das Schiff wieder im Heimathafen, so war dies ein Verdienst eines großen und erfahrenen Bordkollektivs. Ging während der Reise etwas schief, so lagen die Ursachen ausschließlich in der mangelhaften Leitungstätigkeit des Kapitäns.“* Lief die Reise, ließ es sich gut sozialistisch leiten. Aber wehe, wenn, wie so oft, ein urplötzliches Problem auftauchte! Dann hatte der Master allein oder mit der Flasche in der Hand nach einer Lösung zu suchen. Er bekam seine Heuer nicht umsonst. Und so wurde davon abgeraten, zu karnevalistischen Lumpenbällen als „Kapitän“ zu erscheinen, denn in dieser Rolle fühlte man sich nicht immer so wohl, wie es vielleicht mancher glauben mochte.

Der I. Nautische Offizier, (engl. chief mate), bei der DSR umgangssprachlich *Chief Mate* gerufen, im Gegensatz zur bundesdeutschen Handelsflotte, wo er First Mate genannt wurde. Diese Funktion war der Warteplatz auf die Führungsaufgabe als Kapitän. Wenn es der Nautiker so weit gebracht hatte, war das in den Boomzeiten der DSR kaum noch zu verhindern, höchstens durch die beharrliche Weigerung, der Partei der Arbeiterklasse monatlichen Tribut zu zollen.

Der Chief Mate war neben seinen seemannschaftlichen Aufgaben Vorgesetzter des Bereiches Wirtschaft. Während er seine übrigen Geschäfte mit Maklern und Stauern aus aller Herren Länder nonchalant und routiniert, manchmal ein wenig englisch radebrechend, abwickeln konnte, brachten ihm die regulierenden Eingriffe in die zwischenmenschlichen Beziehungen dieser Truppe die meisten grauen Haare ein. Die dort beschäftigten Damen wurden verniedlichend „Miezen“ gerufen, aber manche von ihnen entpuppte sich als fauchende Großkatze.

Als seine Aufgaben als oberster Decks-Offizier mit Bildung der Komplexbrigaden an den Chief übergingen, übernahm er vom II. Nautischen Offizier dessen Pflichten als Ladungs-offizier. Wenn bei Jack London von Claims am Klondike River die Rede war, entpuppten die sich später vielfach als Goldgrube. Von dieser Illusion war der Chief Mate weit entfernt, wenn er über seinen Claims brütete und bei der Bearbeitung der Ladungsschäden einen mühseligen Kampf mit der Tastatur der Schreibmaschine ausfocht.

Der Leitende Technische Offizier, (engl. chief engineer), auch kurz *Chief* genannt. Ein richtiger Chief hatte eine geheime Berufsphilosophie: Ein Schiff ist seinem Wesen nach eine hochkomplizierte technische Anlage, die zum Zwecke der Schwimmfähigkeit mit einer Außenhaut versehen wurde und von einem geschulten Maschinenpersonal betrieben, gewartet, gepflegt und instand gehalten wird. Diesem qualifizierten Personal wurde dann aus falsch verstandener Tradition ein Nautiker vor die Nase gesetzt. Als die ersten Kapitäne mit einem Zettel als Hochschulingenieure für Seefahrt an Bord kamen, entschloss sich mancher Chief noch einmal zu studieren, um auch das Diplom zu machen. Danach stimmten die Proportionen wieder.

Der Chief konnte sich lange Jahre in der Würde seines Amtes sonnen, bis ihm eines Tages die Leitung der Komplexbrigade übertragen wurde. Nun durfte er sich in jedem Hafen noch mehr über Papiere freuen, die zentnerweise aus Rostock einflogen und danach schwer auf Schreibtisch und Magen lagen. Vorher hatten manche LTO's die Angewohnheit gehabt, ihre viele freie Zeit auf der Brücke zu verbringen, um den Nautikern weise Ratschläge zu erteilen. Falls sie sich mit denen nicht schon vorher bis aufs Messer zerstritten hatten, weil jene ohne Vorwarnung den Maschinentelegrafen von „Voraus Voll“ auf „Zurück Voll“ gelegt hatten. Und so passierte es des Öfteren, dass der Wachoffizier nach der Peilung einer Landmarke beim Zurücktreten vom Peildiopter dem Chief auf den großen Zeh trat.

Der Chief war meistens auch Vorsitzender des Neuererkollektivs. Altdeutsch: Betriebliches Vorschlagswesen. Und so mancher unbedarfte Neuerer musste sich unter dessen kritischer Leitung auf ein langes Ringelspiel um seinen Vorschlag gefasst machen.

Der Politoffizier, (engl. staff officer) auch *political adviser*, *Polit*, *Politnik*, *GdK* - *Gehilfe des Kapitäns* genannt. Die meisten von ihnen waren mit leichtem Nachdruck zu dieser „Tätigkeit“ gedrängt worden. Sie frühstückten und erschienen zum Mittagessen, das Abendbrot wurde ebenfalls nicht vergessen. Und so schufteten sie wie die Tiere, der Crew zum Vorbild. Mancher ließ in seiner Kammer ein Tonbandgerät mit Schreibmaschinengeklapper laufen, so munkelte die Crew. Aber es verhielt sich mit ihnen so wie überall im Leben. Es gab solche und solche ideologischen Leuchttürme. Solche, die beim Kolbenziehen mit in den tiefsten Dreck krochen,

und jene, die den lieben Gott den ganzen Tag lang einen frommen Mann sein ließen und überlegten, mit welcher Versammlung sie die Besatzung als Nächstes beglücken könnten. Wer es vom Steward zum Politoffizier brachte, hatte dann wenigstens so viel bordbezogenes Know-how, dass er in Santos Raumwache gehen konnte, um den müde aus der Rue de Galopp heimkehrenden erschlafften Gestalten etwas unter die Arme zu greifen. Damit ließen sich mehr Pluspunkte sammeln als mit der Durchsetzung der jüngsten Direktiven von Partei und Regierung. Am besten hatten es noch jene Politniks, die direkt aus der Stammbesatzung rekrutiert worden waren und so ihrem alten Dampfer treu bleiben konnten. Sie wurden am ehesten akzeptiert, wenn es auch manchem Etablierten aufstieß, dass einer aus dem Fußvolk plötzlich mit drei Kolbenringen am Ärmel über Deck tänzelte. Jene hatten Karl Marx verinnerlicht: Das Sein bestimmt das Bewusstsein. Aber diesen Marschallstab hatte ja jeder im Tornister, der ehrlich an den Sozialismus glaubte oder genug Opportunist war, um diese Einstellung nach außen zu präsentieren.

Der Funkoffizier, (engl. radio officer, wireless operator) auch *Funker, Funki, Puster, Taste, Sparks, Marconi* genannt. Die Deutsche Seereederei Rostock und der Funkoffizier hatten eines gemeinsam: Sie gingen annähernd zum gleichen Zeitpunkt unter. Die DSR scheiterte an der DDR, den Funkoffizier überholte die technische Entwicklung. Dieser stets bescheidene Berufsstand hatte gerade einmal 100 Jahre auf den Planken von Seeschiffen ausgehalten. Bescheiden deshalb, weil einmal FO, immer FO. Seine stete Arbeitsroutine wurde nie ernsthaft von außen in Unordnung gebracht. Dafür blieb ihm die Überraschung, einen ihm bekannten Matrosen später als seinen Kapitän wieder zu treffen.

Der Funkoffizier war absoluter Einzelkämpfer und direkt dem Kapitän unterstellt. Sein Job für den Rest der Crew meist ein Buch mit sieben Siegeln. Kaum einer begriff, wieso vom Geklapper der Morsetaste noch irgendwo außerhalb des Funkraumes etwas zu hören sein sollte.

Und der Funkoffizier war der informierteste Mann an Bord! Das verdankte er der sozialistischen Schiffspresse, die er tagtäglich mit Engelsgeduld über sich ergehen ließ. Er war das Genie, welches die offizielle dreizeilige Dienstbezeichnung von Erich Honecker ohne Stottern noch im Schlaf herbeten konnte. Beim Empfang der Presse waren seine Kreativität und die oft vorhandene musische Begabung gefragt, um die durch atmosphärische Störungen abhanden gekommenen Morsezeichen durch kunstvoll gedrechselte Floskeln zu ergänzen. War die Presse im Kasten, ließen sie ihren Fähigkeiten bei der Produktion von Wandzeitungen, beim Klampfen auf Bordfesten oder bei den von den Nautikern kritisch beäugten Reparaturen der Radargeräte freien Lauf. Denn der Nautiker ohne Radar war wie ein Blinder ohne Taststock.

Zu den Lieblingsbeschäftigungen des Funkoffiziers gehörte es auch, die Besatzung auf Knien um das Ausfüllen der Effektenlisten zu bitten und vor dem Einlaufen in Bombay die Latrinen, Schwerter, Bajonette, Pianos und Pferdeställe an Bord zu zählen, um die Zolllisten aus den Zeiten des British Empire gewissenhaft auszufüllen.

Jeder FO hatte vielerlei Möglichkeiten, seine Sicherheitswache aufzulockern. Er konnte sich in der Nase bohren, sich durch die Deutsche Welle ideologisch auf die falsche Fährte locken lassen oder sich in ellenlangen Briefen an zu Hause über die untragbaren Zustände an Bord auslassen. Wer dieses Hobby betrieb, fühlt sich heutzutage bemüßigt, aus diesem Fundus seine damaligen seelischen Ergüsse und umwerfenden Erfahrungen in den BORDGESCHICHTEN auszubreiten oder gar Bücher zu schreiben, die die Welt nicht braucht.

Der Bootsmann, (engl. boatswain), auch *BOSS* genannt. Voraussetzung für den Einsatz als Bootsmann war eine Fahrzeit von 24 Monaten als Vollmatrose. *In the good old days*, denen mancher bei der DSR lange nachtrauerte, war der Bootsmann dem I. Nautischen Offizier un-

terstellt. Nach Bildung der Komplexbrigaden geriet er unter die Befehlshoheit des Leitenden Technischen Offiziers. Für den Ladungsdienst erhielt er weiterhin Order vom 1. NO. Auch die Nautischen und Technischen Wachoffiziere waren berechtigt, ihm Weisungen zu erteilen, wenn es um die Sicherheit des Schiffes ging. Der Bootsmann war in seinen Verpflichtungen dem Direktor eines Flohzikus ebenbürtig.

In der Mannschaftsmesse war er traditionell der Messeälteste und versuchte den Youngstern Manieren beizubringen, um die sich jene im Elternhaus erfolgreich hatten drücken können. Um die praktische fachliche Ausbildung seiner Jungmatrosen bemühte er sich ebenfalls mit mehr oder weniger großem Erfolg. Ob es am Bootsmann lag, wenn die Stifte als erstes Erfolgserlebnis den Pegel des allgemeinen Hafenbräu-Verbrauches an Bord erreicht hatten, ist wissenschaftlich nicht untermauert.

Die Bootsmänner wurden in der Regel in ihrem Job sehr alt. Für sie war das Ende der Karriereleiter erreicht, wenn sie nicht den Gang zur Seefahrtsschule oder IHS antraten. Ihre Qualifikation reichte aber nicht aus, um klammheimlich in einer Inspektion zu verschwinden. Sie hüteten sich als Respektsperson auf den Planken eines Schiffes davor, einen Brotbüchsenjob an Land anzunehmen, in dem sie ein Mr. Nobody sein würden. Wenn der Bootsmann ungerufen beim Kapitän erschien, dann wusste der „Alte“ sofort, was die Glocke geschlagen hatte und bewilligte der Decksgang einen Kasten Bier außer der Reihe.

Der Kabelgattmatrose, (engl. cable stage man) auch *Kabel-Ede* oder *Kabel-Geist* genannt. Dieser hatte in der Regel unter der Back sein Revier und war im gewissen Sinne das nautische Pendant zum Storekeeper als Sachwalter des Deckstores für all jene Utensilien, die die Decksgang für ihre tägliche Arbeit brauchte. Meistens wurde er in diese Funktion berufen, weil er das handwerklich begabteste Mitglied der Decksgang war. Als die einst gemusterten Zimmermänner (Timings) aus der Besetzung gestrichen wurden, avancierten sie meist zum Kabel-Ede. Sie durften dies beim Spleißen und der Zierknotenherstellung zum Anschlagen der Schiffsglocke beweisen. Der Kabelgattmatrose unterstand dem Bootsmann und hatte die pflegerische Oberhoheit über verschiedenstes Sicherheitsinventar, wie Rettungsringe, Schwimmwesten und die Rettungsbootsausrüstung. Ein guter Kabel-Geist bringt einen Schotten zum Weinen, denn er gibt prinzipiell keine neuwertigen Materialien heraus, sondern nur mehrmals gebrauchtes Zeug. Ob es nun an der Verwaltung des DDR-typischen Mangels lag oder mehr auf seefahrerischen Traditionen beruhte, jedenfalls hielt er streng die Hand über das ihm anvertraute Material im Kabelgatt. Dieses war der Vorrats- und Lagerraum für Tauwerk, Farben und Werkzeug. Der Raum befand sich im allgemeinen im Vorderteil des Schiffes. Seinen Ursprung hatte das Kabelgatt in den Zeiten der Windjammer, als genügend Reserven an laufendem und stehendem Gut mitgeführt werden mussten. Der Kabelgattmatrose konnte sich daher in seiner Tätigkeit auf eine lange seefahrerische Tradition berufen. In der auch gebräuchlichen Schreibweise „Kabelgat“ charakterisierte sich sein kleines Reich wie selbstredend von alleine. Mit Gat bezeichnet der Seemann ein Loch, so auch das Speigatt im Schanzkleid oder in der Außenhaut. Das Wort steht auch für das Heck eines Schiffes (der Dampfer liegt im Gat). Jeder Seemann kennt in diesem Zusammenhang auch das Oostgat der Scheldemündung oder das Kattgat.

Durch seinen Dienst auf vorgeschobenem Posten hatte der Kabel-Ede das zweifelhafte Vergnügen, öfter als andere nass zu werden, wenn die See rau war und die Brecher über die Back kamen. Er hatte jeden Tag Tankpeilungen durchzuführen. Es wurde auch berichtet, dass leicht geschürzte Stewardessen aus unerfindlichen Gründen manchmal im Kabelgatt verschwanden, obwohl eine aufgeschossene Festmacherleine als Liebesnest wahrlich wenig vorstellbar schien. Mithin war der Kabelgattmatrose mit allen Wassern der sieben Meere ge-

waschen und so sah man ihn nicht selten einige Reisen später, wenn nicht als Nautischen Offizier, dann doch als versierten Bootsmann an Deck wieder.

Der Vollmatrose, (engl. able seaman, ab-man) verächtlich auch *Decksaffe* genannt. Wer als Vollmatrose gemustert wurde, hatte bei der DSR ab den 70er Jahren eine Ausbildung als Matrose im Schiffsbetrieb erhalten und war im nautischen und technischen Bereich einsetzbar. Zu seinen Aufgaben gehörten die Ladungssicherung, die Brückenwache, hier als Rudergänger oder Ausguck oder die Hafenwache, hier als Raum- oder Gangwaywache. Unter Leitung des Bootsmannes führte der Vollmatrose alle anfallenden Arbeiten im Decksbereich aus.

Dank der gewieften Anwerbepraxis der Betriebsschule waren die Vollmatrosen gut organisiert, in der Partei der Arbeiterklasse, in der FDJ oder der DSF, in der Gewerkschaft sowieso. Somit war dafür gesorgt, dass sie reichlich Versammlungen besuchen konnten, durften oder mussten. Doch offensichtlich hatten sie nicht alle Weisungen des großen Vorsitzenden klar verstanden, denn am liebsten versammelten sie sich ohne jegliche Formalitäten. Und wenn irgendwo eine Kammertür vor Lärm zu bersten drohte, kämpfte man dahinter um gute Taten im Konsumtionsaufgebot. Diese „Mach-mit-Bewegung“ trug des Öfteren zum körperlichen Unwohlsein und einer gewissen Mattigkeit am nächsten Morgen bei. Aber auch während der Arbeit waren die Vollmatrosen mehr als andere Besatzungsmitglieder erheblicher Unbill ausgesetzt. Sie hatten einen risikoreichen Arbeitsplatz, wenn auch von den Arbeitsbedingungen auf einem Windjammer nicht mehr viel übrig geblieben war. Die Gefahren waren immer noch vielfältig. Sie hantierten mit gesundheitsschädlichen Farben und gefährlichen Gütern, erklimmen die Masten mit primitiven Bauchgurten, wurden auf den Manöverstationen von Kinken und überbeanspruchten Festmacherleinen bedroht, mussten sich bei schwerem Wetter an Deck bewegen und wurden dabei durch überkommende Brecher von den Beinen geholt, hatten das zweifelhafte Vergnügen, bei Seegang Ladung umzustauen oder nachzulaschen, fielen beim Gangwayausbringen fahrlässigerweise in den Bach, ließen sich notgedrungen Klärchen mit unabsehbaren Folgen aufs Haupt brennen, wurden in Urwaldhäfen von aufdringlichen Insekten bedroht, lädierten sich mit primitiven Werkzeugen ihre Gliedmaßen, hockten beim Entrosten im Staube ihrer eigenen Arbeit. Arbeitsschutz schön und gut, aber liberal musste er sein. Und dann noch die Gefahren an Land. In batavischen oder brasilianischen Lasterhöhlen! Aber das schlimmste Schicksal ereilte den Wachmatrosen, der beim Kaffeekochen für seinen Wachoffizier nicht dessen Geschmack getroffen hatte. Damit konnte er es sich bei jenem bis in die Steinzeit verderben.

Der Koch, (engl. cook) auch *Kombüsenhengst*, *Boulettenschmied* genannt. Der Koch bereitete täglich schmackhaftes Essen. Zumindest glaubten das einige von sich in purer Selbstüberschätzung. Doch manchmal war es nicht zu genießen, was nicht immer an den Fähigkeiten des Speisenzubereiters lag. Er konnte eben auch nur mit Wasser kochen und auf das zurückgreifen, was er noch in seinen Lasten hatte. Und das war am Ende einer Fernostreise nicht immer berauschend. Nirgendwo fallen die Meister vom Himmel und auch der Koch hatte mal klein als Kochsmaat angefangen. In dieser Funktion durfte er seinem großen Vorbild nachräumen und die Notversorgung der Crew mit Bockwurst zum Frühstück aufrechterhalten, wenn sein Chef noch „duhn“ in der Koje lag, sowie alle zumutbaren Arbeiten rund um die Kombüse verrichten. Wie Proviantlasten säubern, Gemüse putzen und Kartoffeln schälen. Oft hatte er noch einen Leidensgenossen zur Seite, den Kochsmaat/Bäcker. Aufgrund seiner Qualifikation auch Back-Ing genannt. Von dessen Arbeit wurde gelegentlich berichtet, dass er fleißig Kakerlaken ins Brot einbuk, das dann als Rosinenbrot deklariert wurde, wenn der Schnitt dieses liebenswerte Insekt mittschiffs getroffen hatte. Es gab Seeleute, die schlugen mit der hohlen

Hand Nägel in Bohlen. Kein Wunder, sie hatten darin ein Brötchen vom Frühstückstisch versteckt. Doch auch den Kochsmaatn standen bei der Seefahrt die Wege zu Höherem offen und so hatten sie alsbald einen Heuerschein als Koch in der Tasche und durften nun ihrerseits den ihnen an die Seite gestellten Kochsmaat ausbeuten. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass sich auch Frauen in diesem Handwerk versuchten, deren Kochkünste aber auch nicht weiter her waren als die ihrer männlichen Kollegen, ganz im Gegenteil. Vom Kochen mit Liebe keine Spur, vom Würzen mit Maggi schon. Die wahren Starköche sind nun mal Herren der Schöpfung. Nur waren die an Bord zum Leidwesen aller sehr rar gesät.

Der Obersteward, (engl. chief steward). Der *Obersteward* oder *Chefsteward* war einer der Unterhaltungschefs an Bord. Denn tief unten im Schiff, da gab es zwei wichtige Räume. Dort lagerte Kultur bis zu den Unterzügen. Von dort aus versorgte er die Crew für so manches kulturvolle Ereignis im Bordleben. Was wäre dieses ohne das „Hafenbräu“ gewesen? Auch sein Umsatz von Kultur in konzentrierterer Form war manchmal enorm und oft musste er sich in seinen Alpträumen fragen lassen, ob der Webs noch bis nach Hause reichen würde.

Mancher Obersteward hat in seinen Memoiren drei Seiten freigehalten für den Untertitel: „Meine Stewardessen, die störrischen Wesen“. Denn welcher von ihnen hatte schon so viel Manneskraft, sich gegen diese durchzusetzen und vor dem Charme seiner weiblichen Untergebenen nicht immer wieder einzuknicken. Letztlich gingen gelegentliche Auseinandersetzungen wie das Hornberger Schießen aus und man stieß in seiner Kammer bei einer Flasche Rotkäppchen auf die Beilegung des Streites an. Viel brisanter waren die Konflikte unter den Frauen selbst.

Die Stewardess, (engl. stewardess) gewöhnlich *Mieze* genannt. Ja, was trieben eigentlich die Stewardessen? Zuerst ein „Hoch“ auf die Moral unserer Stewardessen, dass es trotz oder gerade wegen ihrer Anwesenheit auf den Schiffen gesittet zugeht. Wenn eine neue, noch nicht liierte aufstieg, war zu Reisebeginn zwar das Gebälge groß, aber nach dem ersten Bordfest hatten sich meistens die Fronten geklärt und sie war zumindest für den Rest der Reise in festen Händen.

Ansonsten waren die Stewardessen raffinierte Verfechterinnen der platonischen Liebe und spielten gekonnt mit den Waffen der Frauen. Denn ob liiert oder nicht, sie betörten auf langen Reisen, auf denen sie von Tag zu Tag schöner wurden, mehr als nur einen Mann. Auf Bordfesten stellten sie ihren Sex-Appeal gnadenlos zu Schau und gingen dann gerne auf die geweckten Bedürfnisse der Besatzungsmitglieder ein, mal wieder eine Frau in den Armen zu spüren. Bereitwillig ließen sie sich bis zur Erschöpfung von den wildgewordenen Tänzern, deren Lefzen tropften, durch die Messe schleifen. Dabei fragte sich manche von ihnen verwundert, wozu der einen so riesigen Kammerschlüssel in der Hosentasche mit rumschleppt. Welchen Stellenwert die holde Weiblichkeit an Bord hatte, ließ sich auch daran ablesen, wie machtvoll die Kaffeekränzchen am 8. März (Internationaler Frauentag) jeden Jahres organisiert wurden.

Waren zwei Stewardessen gemustert, ging es relativ friedlich zu. Standen drei auf der Musterrolle, trat bei den Damen die Hackordnung auf dem Hühnerhof in Kraft und über den Chief Mate brach das Chaos herein, denn jeden dritten Tag verschwand eine von ihnen bei ihm in der Kammer, um sich über die Hinterhältigkeit und Gehässigkeit der beiden anderen auszuweinen. Der Chief Mate wand sich wie ein frisch ausgebuddelter Regenwurm und brachte all sein diplomatisches Geschick auf, um es mit keiner von ihnen zu verderben. Zusätzlich hatte er sich noch mit den Klagen einzelner Schiffsoffiziere auseinander zu setzen, welche die Stewardessen, wenn sie schon nicht bei ihnen landen konnten, als billige Putzfeudel gering schätzten und sich über angebliche Versäumnisse der Rein-Schiff-Arbeiten in ihrer Kammer

beschwerten. Diese Offiziere wurden von den Stewardessen fein säuberlich in Kategorien zwischen „gepflegte Persönlichkeit“ und „Schmuddelpäckchen“ eingeordnet.

Der Kühlmaschinist, (engl. refrigerating engineer) auch *Eisbär* genannt. Der Eisbär unterstand dem Chief und war nur diesem rechenschaftspflichtig. Er war in seinem Ressort Einzelkämpfer, denn niemand an Bord kannte sich dort so gut aus. Damit konnte er sich aus allen Konflikten fein raushalten und stand außerhalb jeder Kritik, solange alles funktionierte. Doch auf klimatisierten Schiffen konnte er sich auch ganz schnell den Unmut der Crew zuziehen, wenn es mit der *air condition* etwas haperte und die Leute nachts in ihren Kojen erfroren und anderntags wieder drei Liter Schweiß verloren. Sie selbst waren davon meistens weniger betroffen, konnten den ganzen Aufruhr nicht nachvollziehen und behaupteten von ihrem Berufsstand, dass gute Eisbären weder schwitzen, noch frieren, weil sie ihren Kreislauf mit Webs regulieren.

Mehr als einmal wurde erlebt, dass nach tagelanger Tropenfahrt in angenehme klimatisierte Räumlichkeiten plötzlich aus der Belüftung die Außenluft mit 35 Grad Wärme und 95 Prozent Luftfeuchtigkeit hereinbrach. Das hatte zum Beispiel im Funkraum fatale Folgen. Die Ausrüstung beschlug sofort mit Kondensat und aus dem Sender war mitunter kein Piep mehr herauszubringen. Das Schiff wäre mit Mann und Maus ohne ein SOS untergegangen und der Eisbär wäre daran schuld gewesen! Aber wenn er die Kühlschränke von Kapitän und Chief gut wartete, sodass immer ein kühles „Hafenbräu“ hervorgezaubert werden konnte, musste er sich um die volle Punktzahl im sozialistischen Wettbewerb keine Sorgen machen. Die Kühlmaschinisten hielten als Mitglieder der Stammbesatzung oft lange an ihren Dampfzügen fest. Und das war einleuchtend. Wer seine technischen Anlagen in Schuss hatte und aus dem Effeff kannte, ließ sich ungern auf das Abenteuer ein, woanders von vorne zu beginnen.

Der Elektriker, (engl. electrician) auch *E-Mix* genannt. Meistens handelte es sich laut Musterrolle um einen E-Ingenieur und seinen Spannmann, den E-Mix. Lothar-Günther Buchheim lässt in seinem Roman „Abschied“ den Chief der OTTO HAHN Elektrizität wie folgt erklären: „Elektrizität ist, mit Widerstand zur Arbeit zu gehen, den ganzen Tag gegen den Strom schwimmen, abends geladen und mit Spannung nach Hause kommen, in die Dose fassen und einen gewischt kriegen!“ Diese Definition lässt schon ahnen, dass Elektrizität von vielen als schwarze Kunst verstanden wurde. Der E-Mix war, wie der Kühlmaschinist, an Bord direkt dem Chief unterstellt. Seine uneingeschränkte Autorität an Bord wurde nur vom Funkoffizier etwas angekratzt, weil der auch schon mal was vom Ohmschen Gesetz gehört hatte. Das schaffte Raum für Rivalitäten, wenn die beiden Herren darauf aus waren. Letztendlich starb jeder für sich allein vor seinen technischen Anlagen, denn dafür waren diese dann doch wieder zu verschieden.

Während der E-Ingenieur im Maschinenleitstand in die BMSR-Technik wie in ein Uhrwerk schaute, blieben seinem Partner die profanereren Aufgaben in Gottes freier Natur vorbehalten, indem er an Deck vor so manchem Wünschenmotor niederkniete und dabei Beschwörungsformeln vor sich hin murmelte.

Elektroenergie war im ganzen Schiff vonnöten und demzufolge waren die Elektriker über ein Ressortdenken erhaben. Zur fröhlichen Ausgelassenheit der Besatzung trug er insofern bei, als dass die wöchentlichen Kinovorführungen in seinen Händen lagen. Manche betrieben dieses Geschäft geradezu hingebungsvoll und waren für jede Vorführung außer der Reihe zu haben, vor allem, wenn Filme von westlichen Reedereien eingetauscht worden waren.

Der Storekeeper, (engl. auch storekeeper) auch *Store-Vize* genannt. Storekeeper – wer die ungefähre deutsche Übersetzung „Lagerverwalter“ wortwörtlich nimmt, der irrt gewaltig. Er

war zwar für die Verwaltung aller technischen Verbrauchsstoffe, Ersatzteile und Werkzeuge verantwortlich. Darüber hinaus war der Storekeeper in seiner Maschinenwerkstatt ein *all-round-man*, ein „Hans Dampf in allen Gassen“, ein handwerklich begabtes Universalgenie, der von Schweißarbeiten an Deck bis zum Treiben eines kupfernen Fondue-Kessels alle Reparatur- und Wartungsarbeiten durchführen konnte. Er besaß manchmal eine Meisterqualifikation oder hatte sich als Maschinenassistent bewährt und war in der Regel mit großem Engagement bei seiner Arbeit, wenn er nicht seines Postens enthoben wurde, weil er, die relative Freiheit seiner Tätigkeit ausnutzend, in einer stillen Ecke sein Nickerchen gemacht hatte. Der Storekeeper drehte eben an Bord so manches Ding, wenn wieder mal was in die Brüche gegangen war. Seine Drehbank musste auch manchmal für die Produktion kunsthandwerklicher Produkte herhalten. Doch man sah ihn auch auf Latrinen sich seine Brötchen verdienen, wo er mit der Saugglocke aus Gummi hartnäckigen Verstopfungen zu Leibe rückte. Nur dadurch war dieser Schlosser, Gürtler, Installateur, Grobschmied, Feinmechaniker, Klempner, Drechsler und Dreher ohne Fehl und Tadel auf Bordfesten von spöttelnden Maaten angreifbar. Dank seiner exponierten Stellung war der Storekeeper der Wortführer der Maschinen-gang und wenn er nicht auf den Mund gefallen war, wusste er in der Mannschaftsmesse so manchen Strauß gegen den Bootsmann auszufechten. Unter den beiden wurden die Rivalitäten zwischen Deck und Maschine frotzelnd ausgetragen und nicht so verbiestert und heimtückisch, wie es teilweise in Offizierskreisen der Fall war.

Der Maschinenassistent, (engl. assistant-engineer, motor-man) auch *Bilgenkrebs*, *Kellerassel*, *Kellerkind*, *Ölprinz* oder *Ölfuß* genannt. Der Maschinenassistent unterstützte den Wachingenieur bei der Bedienung, Wartung und Pflege der Maschinenanlage.

Die Maschinenassistenten stießen im Allgemeinen aus Landbetrieben zur christlichen Seefahrt, in denen sie in der Regel eine solide Ausbildung in einem „ordentlichen“ Beruf erhalten hatten. Und so hielten sie es sich sehr zugute, dass sie nicht zur See fahren „mussten“, sondern sich jederzeit den Absprung zurück an Land leisten konnten. Aus diesem Grund hatte die „Maschine“ in den Reihen des Reservistenkollektivs die absolute Oberhand. Diese Genossen hatten überwiegend bei der Volksmarine gedient, bevor sie zur Handelsschiffahrt gekommen waren. Hier erwartete sie ein grauenvolles Schicksal zwischen pfeifenden Turboladern und hämmern-den Jockeln. Blass und abgehärmt hockten sie in der Messe neben den braungebrannten Matrosen aus Kraftstrotzenburg. Wäre eine Szene aus dem Maschinenraum eines modernen Containerschiffes in einen deprimierenden Sciencefiction-Film geschnitten worden, in dem es um die Ausbeutung von Sklaven auf einem fernen Stern geht, niemand hätte es bemerkt. Die Befreiung der Maschinenassistenten aus ihrem finsternen Kellerdasein erfolgte mit der Bildung der Komplexbrigaden. Plötzlich und urgewaltig brach aus all ihren Kehlen der schöne deutsche Gassenhauer heraus: „Brüder, zur Sonne, zur Freiheit, Brüder zum Lichte empor“. Nun standen sie mit auf der Back und durften sich das angucken, wovon sie geträumt hatten, als sie den Entschluss fassten, zur See zu gehen: Schlick weit und breit vor flachem Land in der Scheldemündung, unendliche Industriekomplexe entlang des Huangpu Rivers beim Einlaufen in Shanghai, turmhohe Leiber von Supertankern auf dem Nieuwe Rotterdamse Waterweg, Mangrovengestrüpp soweit das Auge reicht auf dem Pussur River.

Fazit: Was ist die Seefahrt doch für ein Hundeleben. So dachte der Seefahrer damals. Erfährt er etwas über das heutige Seemannsdasein, muss er seine Meinung revidieren. Bei der DSR fuhr er noch als See-Tourist zur See, der auch mal eine Chance zum Landgang hatte. Heute ist der Seemann ein bemitleidenswertes armes Schwein, das fünf Monate nicht aus seinem hochmodernen Stall weg kommt. So sei es geklagt.





Der Hobbymaler

Holger Hartleb aus Markersdorf bei Chemnitz ist einer von vielen bisher unbekannten maritimen Hobbymalern mit erstaunlichen Leistungen. Wo liegen seine Wurzeln zur gestalterischen Thematik Seefahrt? Geboren 1968 im damaligen Karl-Marx-Stadt, bekam er schon in früher Kindheit maritime Interessenvermittlung durch seinen Vater und einen im gleichen Haus wohnenden Schiffsoffizier der DSR.

Nach einer erfolglosen Bewerbung bei der DSR erlernte er ab 1984 den Beruf eines Modellbauers, den er auch heute noch ausübt. Während der Lehrzeit versuchte er sich zeichnerisch an verschiedenen Schiffstypen. Seine Vorliebe blieb das Konterfei von Segelschiffen. Später malte er fast ausschließlich Großsegler der *Reederei F. Laeisz*.

Nach 1989 bekam er die Möglichkeit, wenigstens im Urlaub zur See zu fahren. In seinem persönlichen Logbuch ist vermerkt: 1993 auf der SEDOV Esbjerg-Antwerpen, 1994 auf der KRUZENSTERN Teneriffa-Hamburg, 1995 auf der Wolgaster Brigg ROALD AMUNDSEN Christiansand-Orkney-Rejkjavik, 1996 Ausbildungsreise zum Stammmannschaftsmitglied auf der ROALD AMUNDSEN Kanarische Inseln, 1997 Deckshand auf der ROALD AMUNDSEN mit den Reisen Cuxhaven-Bremerhaven-Portland-Brest, Lissabon-Vigo-Brest und Brest-El Ferrol-Lissabon-Teneriffa, 1998/99 Reise als Passagier auf dem Containerschiff POHANG SENATOR der *Reederei F. Laeisz*, gechartert von der DSR-Senator Line von Hamburg-Felixstowe-Le Havre-via Suezkanal nach Singapore.

Diese Reisen ermöglichten ihm umfangreiche und intensive Studien. Davon zeugt die Detailtreue am malerischen Objekt. Mit den unterschiedlichsten Maltechniken gelingt es ihm, das jeweilige Schiff mit Pinsel und Farbe richtig in Szene zu setzen.

Zwischen 1996 und 1999 malte er für einen ehemaligen DSR-Seemann die KARL-MARX-STADT, WISMAR und ARENDSEE. Damit wurde sein Interesse an ehemaligen DSR-Schiffen geweckt.



MS CHEMNITZ, 450 x 300, Acryl auf Pappe, 2005



MS FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN im Roten Meer, 400 x 300,
Acryl auf Pappe, 2003



MS KARL-MARX-STADT in voller Fahrt, 700 x 500, Öl auf Leinwand, 1998



MS MAGDEBURG (2) im Suezkanal, 500 x 400, Acryl auf Pappe, 2002



MS WISMAR vor Westafrika, 700 x 500, Öl auf Leinwand, 1999

... und im Schlepp die ARENDSEE

Eigentlich begann die Reise 2/3 1980 des MS MEYENBURG wie jede andere Südamerikareise. Das Schiff lag in Wismar, war beladen, ausgerüstet, seefest und konnte am 24. März 1980 nach den damals üblichen Auslauformalitäten, wie Schiffsdurchsuchung und Gesichtskontrolle der Besatzung, gegen 7.30 Uhr den Hafen in Richtung NOK und Hamburg verlassen.



MS MEYENBURG im Hafen Wismar vor der Beladung

Unter dem Kommando von Kapitän Heinrich Eggert standen 33 Besatzungsmitglieder, sechs Lehrlinge, zwei mitreisende Ehefrauen sowie vier Passagiere, darunter ein bekannter Kinderarzt aus Halle mit seiner Gemahlin (DDR-Bürger im Rentenalter).

Auch für mich fing diese Reise „recht gut“ an. Ich hatte meine Frau als mitreisende Ehefrau an Bord. Der Mitreiseantrag war durch alle Instanzen, wie Reederei, Stasi, Reisestelle und Gesundheitsdienst, gegangen und genehmigt worden. Unsere Tochter war bei der Oma und Freunden gut untergebracht.

Am 20. März erhielten wir jedoch ein Telegramm, worin stand, dass unsere Tochter wegen einer akuten Blinddarmentzündung operiert werden muss. Für meine Frau bedeutete diese Nachricht mütterliche Sorgen, die Mitreise war in Frage gestellt. Dank des Verständnisses meiner Kollegen konnten wir kurz vor dem geplanten Auslauftermin noch einmal nach Hause fahren. Das Abenteuer Reichsbahn begann. Von der Küste bis in den Harz und äußerst unpünktlich, aber nicht zu spät zurück. Der Auslauftermin hatte sich außerdem um einen Tag verschoben. Das Zureden der Ärzte und unserer Freunde sowie die gut verlaufene Operation hatten die verständlichen Sorgen meiner Frau etwas beschwichtigt. Dazu kamen die Erwartung und Freude auf diese Reise, denn Länder wie Brasilien, Argentinien und Uruguay und große Städte wie Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires und Montevideo standen auf der Reiseliste.

Pläne für Urlaub und Ablösung wurden geschmiedet, da für das Schiff nach dieser Reise eine Wertzeit geplant war. Und die Schreibmaschinen mussten strapaziert werden. Die zum Reiseende üblichen Berichte aus allen Bordbereichen waren gefordert. Und auch die fälligen Versammlungen und Belehrungen füllten die Zeit. Wie schnell ist nichts getan und 15 Tage Überfahrt nach Westeuropa vergehen sehr schnell.

Zwei Tage nach Ablaufen Montevideo rief der Kapitän den Schiffsrat ein. Er teilte uns mit, dass der Generaldirektor des Kombines und die Leitung des Flottenbereiches Asien/Amerika in Absprache mit den zuständigen Fachdirektoren entschieden hätten, das Schiff nach Westafrika umzuleiten. Das in Abidjan/Elfenbeinküste mit schwerem Hauptmaschinenschaden und somit antriebslos, aber nicht steuerlos liegende MS ARENDSEE des Einsatzbereiches Mittelmeer/Afrika sollte in Schlepp genommen und nach Europa bugsiert werden. Die immer währende Devisenknappheit in der DDR und im Kombinat hatte zu dieser Entscheidung geführt. Beträchtliche Kosten in harter Währung für eine Hochseeverschleppung durch eine Bergungsreederei konnten so gespart werden. Das war der Fakt, vorgegeben durch die Reederei. Die Folge waren Beratungen der Ressortleiter, Versammlungen der einzelnen Bordbereiche und Diskussionen während der Arbeit und in der Freizeit. Selbst die Parteileitung tagte, um diesen gesellschaftlichen Auftrag ideologisch abzusichern, was verhaltenes Schmunzeln bei der Besatzung hervorrief.

Am 15. Mai erfolgte die Kursänderung Richtung Elfenbeinküste. Acht Reisetage standen für die Vorbereitung zur Verfügung, dann sollte Abidjan erreicht sein. Fragen über Fragen taten sich auf. Hat jemand in der Besatzung Erfahrung in der Hochsee-Verschleppung? Was steht als Schleppgeschirr zur Verfügung? Wie wird zwischen Seeschiffen geschleppt? Wie wird das Wetter sein? Bis wohin muss die ARENDSEE geschleppt werden? Reicht der Treibstoff aus? Kommen wir mit dem Proviant über die Runden? Fachbücher wurden gewälzt, Pläne erstellt und wieder verworfen. Letztendlich sahen wir deutlich, dass es zum Schleppen von Seeschiffen großer praktischer Erfahrung bedarf. Die hatte keiner von uns, da derartige Schleppreisen sehr selten vorkommen. Und selbst vorhandene Erfahrungen mussten überdacht werden, da jede Situation neue Anforderungen stellt. Wir kamen allerdings auch zu der Ansicht, dass wir zwar recht plötzlich aufgefordert worden waren ein anderes Schiff zu schleppen, aber nicht hervorgehend aus einem Seenotfall, bei dem unmittelbare Gefahr für Leib und Leben bestand. So hatten wir eigentlich relativ viel Zeit, um die Lösung dieser Aufgabe anzugehen.

Wir haben dann in der Vorbereitung die folgenden Abläufe und Arbeitsschritte unterschieden und besprochen:

- Überlegungen zu den Schwierigkeiten beim Schleppen von Seeschiffen
- Wahl der Schleppgeschirre
- Vorbereitung der Schleppverbindung auf dem Schlepper und auf dem Havaristen
- Herstellen der Verbindung
- Infahrtbringen und Aufstoppen des Schleppzuges
- Aufgaben während der Schleppreise
- Verhalten bei Ankunft am Schleppziel

Die Schiffe: MS MEYENBURG, am 1. Mai 1968 benannt nach einer Kleinstadt in der Prignitz. Das 12. Schiff der Stückgutfrachter-Typenreihe XD, gebaut 1967 in der Warnowwerft-Warnemünde. 150,1 Meter lang und 20,2 Meter breit, 8130 tdw, 5364 BRT, mit einer Maschinenleistung von 8240 kW, erzeugt von einem MAN-Lizenz Zweitakt-Diesel des DMR Rostock. 17,5 Knoten Reisegeschwindigkeit. Voll beladen.

MS ARENDSEE, benannt nach einer kleinen Fachwerkstadt in der Altmark. Das 9. Schiff der Stückgutfrachter-Typenreihe Poseidon, gebaut 1975 in der *Neptunwerft-Rostock*. 120,6 Meter lang und 17,6 Meter breit, 5054 t_{dw}, 3453 BRT, mit einer Maschinenleistung von 5293 kW, erzeugt von einem mittelschnell laufenden Viertakt-Diesel des *Motorenwerkes Halberstadt*. Reisegeschwindigkeit 15 Knoten. In Ballast und durch Maschinenschaden ohne eigenen Antrieb.

Das Schiff lag in Abidjan auf Innenreedee vor Anker und wartete auf Hilfe, nachdem zuvor die Ladung in einigen westafrikanischen Häfen geleichtert worden war. Über die Art und das Zustandekommen des Maschinenschadens gab es die unterschiedlichsten Gerüchte, es soll mehrere Kolbenfresser und Gehäuserisse gegeben haben. Konkretes haben wir nie erfahren. Das Schiff (bei einer Baureihe von 19 Schiffen) war mit dem zweiten Halberstädter Viertakt-Mittelschnellläufer ausgerüstet, analog dem Erprobungsmotor auf dem Schwesterschiff RUDOLF DIESEL, mit dem es ebenfalls keine guten Erfahrungen gegeben haben soll.

Aus theoretischen Überlegungen heraus mussten wir feststellen, dass sich ein Schleppmanöver umso schwieriger gestalten würde, je schwerer zwei Seeschiffe sind und je weniger sie sich in ihrer Größe voneinander unterscheiden. Die in Bewegung gesetzte Masse der Schiffe und ihre Trägheit kann selbst die stärkste Schleppverbindung zum Brechen bringen, wenn diese nicht eine entsprechende Festigkeit und Elastizität aufweist und nicht ständig kontrolliert wird. Dazu können sehr unregelmäßige, sogar stoßartige Bewegungen kommen, falls sich der Schleppzug durch entsprechenden Seegang bewegen muss, wenn sich die Schiffe auf unterschiedlichen Wellenformationen befinden. Eine steife Schlepptrosse kann diese Belastungen kaum abfangen. Nur durch eine entsprechende Eigenmasse des Schleppgeschirrs kann dies verhindert werden. Die Länge der Schleppverbindung ist ebenfalls von großer Bedeutung, da bei zu kurzer Trosse und Fahrtverminderungen oder Stoppen des schleppenden Schiffes eine gefährliche Annäherung oder gar ein Zusammenstoßen beider Schiffe riskiert wird. Zum anderen darf sie nicht zu lang und zu schwer sein, damit sie bei geringer Fahrt nicht auf dem Grund schleift.

In Fachbüchern gibt es eine Näherungsformel, mit der sich der Gesamtwiderstand, das heißt, die auf die Schlepptrosse kommende Kraft, berechnen lässt – unter Berücksichtigung des Wasser- und Luftwiderstandes des geschleppten Schiffes, der Schleppgeschwindigkeit und der relativen Windgeschwindigkeit. Wir aber mussten mit den vorhandenen Trossen, Schäkeln und Ankerketten arbeiten. Danach sollten dann alle anderen Maßnahmen wie auch die Schleppgeschwindigkeit ausgewählt werden. Über 4000 Seemeilen Schlepppreise durch Fahrtgebiete, die für unbeständiges Wetter bekannt waren, lagen vor uns.

Im Ergebnis unserer Überlegungen kamen wir zu der Überzeugung, dass nur eine kombinierte Schleppverbindung, bestehend aus Schlepptrosse und Ankerkette, einen erfolgreichen Verlauf der Reise gewährleisten könnte. Diese Kombination hatte einige Vorteile. So konnte die Länge der Verbindung variiert werden und es gab auch gute Möglichkeiten, die Verbindung zu trennen oder im Ernstfall zu kappen.

Fast alle in der DDR bis Ende der siebziger Jahre gebauten Schiffe waren mit einer Schlepptrosse ausgerüstet, die in ihren Abmaßen der Schiffsgröße entsprechend dimensioniert war. Auf der MEYENBURG wurde im Keller des Kabelgatts eine 6-kardeelige Trosse von 52 mm Durchmesser und 320 m Länge mit je einem eingespleißten Auge gelagert. Außerdem stand eine Toppgeere des Schwergutgeschirrs mit einem Durchmesser von 30 Millimetern und einer Länge von 290 Metern zur Verfügung. Diverse Schwergut-, Anker- und Kenter- sowie Festmacherschäkel, Tauwerk und Drähte mit unterschiedlichen Abmaßen und Längen, patentgeschlagene Festmacherleinen und auch die notwendigen Schmierfette waren vorhanden. Sämtlichst Materialien, die zum Herstellen einer Schleppverbindung notwendig waren.

Wir planten einen Hahnpot aus der Schwerguttopgeere, dessen laufende Buchten sich vor der Panamakluse in einem Ankerschäkel trafen, in endloser Belegung über die Poller der achteren Manöverstation und um die Vorkante des achteren Deckshauses zu legen und deren beide Enden mit den Spillköpfen der Verholspills tight zu fahren. Ein Ankerkettenvorlauf sollte mit dem Ankerschäkel verbunden werden und durch die Panamakluse nach außenbords führen, wo dann mit Hilfe eines Kenterschäkels die Verbindung mit der Schlepptrosse herzustellen war. Die auftretenden Zugkräfte auf die Schleppverbindung sollten durch alle gleichmäßig tragenden Drähte des Hahnpots (sieben 30-iger Drähte), die sich in dem Ankerschäkel trafen, über sämtliche Poller der achteren Manöverstation und die Vorkante des achteren Deckshauses aufgefangen werden. An das andere Auge der Schlepptrosse sollte die Ankerkette des Havaristen mit Hilfe eines weiteren Kenterschäkels befestigt werden.

In Vorbereitung wurde mit allen zur Verfügung stehenden Kollegen die Schlepptrosse kinkfrei aus dem Keller des Kabelgatts und an Deck bugsiert.

Mit Hilfe von Fuß- und Klappblöcken, Arbeitsdrähten und Umlenkrollen und mit Hilfe sämtlicher Spillköpfe an den Anker-, Verhol- und Ladewinden wurde die Trosse auf der Backbordseite in einer langen Bucht an Deck gelegt. Die beiden Augen befanden sich mit entsprechender Lose auf der achteren Manöverstation. Dabei wurde die Trosse bereits außenbords um die Stützen der Aufbauten und des achteren Deckshauses geführt.

Als nächstes wurden die Vorkante des achteren Deckshauses mit Schweißplatten abgepuffert, die Schwerguttopgeeren aus dem Windenhaus geholt und der Hahnpot gelegt. Durch einen Festmacherschäkel vor der achteren Panamakluse an Deck, in den wir einen durch die Kluse abgestoppten Drahtstropp eingeschäkelt hatten, wurden die laufenden Buchten des Hahnpots geführt und endlos über alle Poller und die Vorkante des Deckshauses gebracht. Die tragenden Rundungen der Poller wurden kräftig eingefettet, um beim Durchsetzen auftretende Reibung zu verringern. Den Festmacherschäkel ersetzte später ein Ankerschäkel.

In der weiteren Vorbereitung wurden durch den Kapitän die nautischen Offiziere theoretisch geschult, um mit den bevorstehenden Aufgaben während der Verbindungsvorbereitung, dem Verlauf der Schleppreise, der Kommunikation mit dem Havaristen sowie seiner Abgabe vertraut zu werden.

Der III. Nautische Offizier, Herr Rantzow bekam die Aufgabe, auf Reede Abidjan mit Besatzungsmitgliedern der MEYENBURG per Motorrettungsboot die Verbindung mit der ARENDSEE herzustellen.

Die Wachmatrosen für die Schleppreise wurden benannt und angewiesen, da sie auf dem achteren Deckshaus rund um die Uhr die Schleppverbindung zu kontrollieren hatten und ständig über Sprechfunk mit der Brücke in Verbindung stehen sollten. Die Deckslehrlinge wurden in sämtliche Aufgaben einbezogen, da solche Erfahrungen für das gesamte Personal einmalig waren. Der Funkoffizier, Herr Heller, hatte die Aufgabe, bestimmte Positions- und Warnmeldungen über den Reiseverlauf des Schleppzuges an die entsprechenden Küstenfunkstationen zu senden, damit die Seeschifffahrt in den tangierten Gebieten gewarnt werden konnte. Mit den Kollegen der Maschine, die während der Schleppreise rund um die Uhr besetzt sein musste, wurde über mögliche Drehzahlen und Maschinenmanöver gesprochen. Und nicht zuletzt wurden die Kolleginnen und Kollegen der Kombüse und des Wirtschaftsbereiches instruiert, denn eine gute Versorgung ist die Voraussetzung für das Gelingen einer solchen Aufgabe.

So vorbereitet, erreichten wir am 23. Mai 1980 Abidjan. Auf Reede liegend trafen wir den Bergungsschlepper STURMVOGEL des VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock, der an eine ausländische Offshore-Firma verchartert war.



MS ARENDSEE wird antriebslos auf die Außenreede von Abidjan geschleppt

Mit der Besatzung wurden unter anderem Filme getauscht und wir erhielten den benötigten Kettenvorlauf. Die Meinung der erfahrenen Schlepperbesatzung: „Damit kommt ihr niemals nach Hause.“ Gemeint war natürlich die vorbereitete Schleppverbindung. Nun wurde die Schlepptrosse befestigt, mit Tauwerk zum Kappen vorbereitet und nach außenbords über das Schanzkleid gehängt. Der Kettenvorlauf wurde durch die Panamaklüse geführt und mit dem Hahnepot und dem Auge der Schlepptrosse durch Anker- und Kenterschäkel verbunden. Am 23. Mai erfolgte an der Pier die Bebunkerung und Verproviantierung. Am nächsten Tag, wieder auf Außenreede, stellten wir dann die Schleppverbindung her.



Vorbereitungsarbeiten zum Schleppen

Zu Arbeitsbeginn setzten wir unser Motorrettungsboot aus, um die Verbindung der beiden Schiffe zu starten. Unser Kapitän besuchte während dieser Zeit noch einmal seinen Kollegen auf der ARENDSEE, um den Verlauf der Aktion und die Schlepppreise zu besprechen. Da auf dem Ankerspill geschleppt werden sollte, holten die Kollegen auf der ARENDSEE mit unserer Unterstützung und mit Hilfe des Backbordkranes an Luke 1 den Backbordanker an Deck und schälkelten die Ankerkette ab. Dann wurde eine Leinenverbindung mit mehreren Joltauern hergestellt und eine Festmacherleine zur MEYENBURG gehievt. Das Auge der Festmacherleine wurde mit dem freien Auge der Schlepptrasse verbunden. Anschließend wurde die außenbords hängende Trasse gekappt. So erreichte dann nach geraumer Zeit das freie Auge der Schlepptrasse den Havaristen und wurde dort durch einen Kenterschäkel mit der Ankerkette verbunden. Nach 18 Stunden harter Arbeit stand die Schleppverbindung. Auf der ARENDSEE wurden weiterhin Laschings und Drähte bereitgestellt, um nach dem Herstellen der Schleppverbindung das Spill entlasten zu können.

Die Kapitäne der beiden Schiffe entschlossen sich, trotz Dunkelheit noch am gleichen Abend die Schlepppreise zu beginnen, da die Wetterberichte nichts Gutes ankündigten. Entsprechende Tages- und Nachtsignale machten uns als Schleppzug kenntlich. Gegen 21 Uhr wurden auf beiden Schiffen die Anker gehievt und mit niedrigster möglicher Drehzahl die Fahrt aufgenommen. Mit einem Kurs, der etwa vier Strich Backbord seitlicher lag als die Kielinie des Havaristen. Bei augenscheinlichem Steifkommen der Verbindung wurde der Kurs langsam nach Backbord geändert. Damit sollte der Widerstand der ARENDSEE vermindert werden. Die laufende Kontrolle der Trasse ergab keine wesentlichen optisch erkennbaren Belastungen und ungewöhnliche Geräusche. Nachdem der Verband Fahrt aufgenommen hatte, wurde auf der ARENDSEE weiter Kette ausgehievt,



bis der vierte Schäkel zu Wasser war. Die Maschinendrehzahl wurde im Laufe der Nacht nur unbedeutend erhöht.

Am 24. Mai 1980 um 22.15 Uhr begann die Schleppreise. Am folgenden Tag wurde die Drehzahl auf 80 Umdrehungen pro Minute erhöht. Das Tageslicht begünstigte dabei eine Kontrolle der Schleppverbindung. Der Schleppzug bewegte sich mit einer Ge-



Havarist im Schlepp

schwindigkeit zwischen 7 und 8 Knoten. Ab 1. Juni schleppten wir mit einer Drehzahl von 90 Umdrehungen pro Minute, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 9 Knoten entsprach. Der veränderte Bordalltag einer Schleppreise kehrte mit einer gewissen Routine ein. Auch Feiern standen wieder auf dem Programm. So die Geburtstagsfeier unseres Chief, Herrn Pauli.

Leider gestaltete sich diese Reise nicht immer so ruhig. Schlechtes Wetter nordöstlich der Kanarischen Inseln mit nordwestlichen Winden der Stärke 6 bis 8 und einer entsprechend aufgewühlten See machten eine Drehzahlreduzierung auf 60 Umdrehungen pro Minute notwendig, da die ARENDSEE in der Windsee trieb und tanzte wie eine segelnde spanische Galeere. Der Tagesdurchschnitt verringerte sich vom 6. bis 8. Juni 1980 auf gerade mal drei Knoten in der Stunde. Am 6. Juni kam in der Dämmerung das Feuer von Kap Ghir (Marokko) in Sicht, was am nächsten Morgen beim Hellwerden immer noch zu sehen war. Die Schleppverbindung ächzte und knirschte mitunter bedenklich und soll einmal in ihrer gesamten Länge aus dem Wasser gekommen sein.

Auch ein weiteres Ereignis erforderte später unsere größte Aufmerksamkeit. In der Nordsee kam uns am 25. Juni ein seegehendes Flussschiff der damaligen sowjetischen Staatsreederei mit von Backbord querendem Kurs entgegen. Es hatte den Anschein, dass die Sowjets entweder aus Unkenntnis der Signale oder aus Unaufmerksamkeit quer durch die Schleppverbindung fahren wollten. Signale mit dem Typhon haben sie dann doch noch im letzten Mo-

ment zu einer Kursänderung bewogen. Unser Kapitän hatte schon Seenotsignalraketen in der Hand, die er auf das Schiff abgefeuert hätte.

Endlich! Am Nachmittag des 17. Juni 1980 war das Ziel erreicht. Eine Position nördlich von Skagen war als Übergabeort der ARENDSEE auserkoren worden.



STEPHAN JANTZEN und ROSENORT übernehmen

Fast zur gleichen Zeit trafen auch der Hochseeschlepper STEPHAN JANTZEN und der Hafenschlepper ROSENORT auf dieser Position ein. Sie sollten die ARENDSEE übernehmen und durch die engen Gewässer des Kattegats und des Sunds nach Rostock bringen. Um 16.24 Uhr wurde die Schleppreise erfolgreich beendet. Beide Schiffe sind vor Anker gegangen. Auf der ARENDSEE wurden die Ankerkette eingehievt, das Auge der Schlepptrosse abgestoppt und der Kenterschäkel geöffnet. Nach dem Slippen der Schlepptrosse hatten wir nur noch die Aufgabe, die Trosse an Deck zu holen, den Hahnepot abzubauen und alles wieder aufzuklären. Die Trosse sollte in der Taklerei der Werft neu verspleißt werden, da beide Augen sehr strapaziert und lang gezogen waren.

Nach 24 Tagen, einer zurückgelegten Schleppdistanz von 4230 Seemeilen und mit einem Reisedurchschnitt von 7,8 Knoten in der Stunde konnten wir unseren normalen Reiseverlauf fortsetzen. In Rotterdam und Hamburg musste noch die Ladung für die westeuropäischen Empfänger gelöscht werden. Der Empfang in Wismar am 28. Juni 1980 war dann wie immer. Behörden, Vertreter der Reederei und der gesellschaftlichen Organisationen kamen an Bord und ließen sich berichten, nahmen Einsicht in die geforderten Papiere, hatten aber für die Besatzung kein Wort des Dankes übrig.

Obwohl diese einmalige Aufgabe Neuland für uns war, haben wir sie erfolgreich gemeistert. Dank der guten Zusammenarbeit und Einsatzbereitschaft aller Kollegen an Bord. Wir sammelten dabei viele Erfahrungen, ließen aber auch einige Nerven.

Sonderbares Entladen in Stralsund

Als das Ende der DDR schon eingeläutet war, mussten wir mit dem MS RECHLIN als erstes Schiff einen Transport von Schiffsrumpfteilen von Rostock nach Stralsund übernehmen. Damals hatte die *Neptunwerft Rostock* Überkapazitäten und in der *Volkswerft Stralsund* wurden die Teile dringend gebraucht. Ein Transport mit Tiefladern über die Straße wurde ebenso erwogen wie der mit Binnenschiffen, Schleppern und Schuten.

Das Beladen in der *Neptunwerft* war gut organisiert und ging zügig. Wir bekamen zusätzlich Stauholz und Laschmaterial. Und weil die Aktion ein Novum war, überwachte das Ganze der Produktionsdirektor von Stralsund.

Es hieß: „Wir nehmen euch dort mit unserer Absenkanlage an Land.“

Die Reise nach Stralsund verlief problemlos, aber in der Werft angekommen, merkten wir erst richtig, was damit gemeint war. Die Kräne mit der entsprechenden Tragkraft standen nicht an der Pier, sondern weit weg auf der Helling. Wir wurden also in das Dock der Takraf-Anlage bugsiert, genauestens ausgerichtet und festgemacht. Dann begann der Hebevorgang. Links und rechts hoben mehrere starke Hydraulikzylinder das Schiff samt Ladung aus dem Wasser. Nun stand die RECHLIN über die ganze Kiellänge auf gleichmäßig verteilten Rollenböcken. An der Steuerbordseite wurden die Hydraulikzylinder wieder eingefahren und mittels kleiner Dieselzugmaschinen konnten wir in Richtung Helling geschoben werden. An Bord spürte man die Schienenstöße. „Das rumpelt wie im Doberaner „Molly“, bemerkte der Chieff. „Ob das gut ist?“



Nun standen wir im Arbeitsbereich der Kräne und die Decksladung wurde entlascht. Das eigentliche Entladen sollte erst am nächsten Tag beginnen. Zwei Werftarbeiter waren noch



damit beschäftigt, das Landgangsgerüst zu stellen sowie Telefon- und Elektrokabel anzuschließen. Sie betrachteten uns wie alte Bekannte. Sie ahnten wohl, dass wir Radeberger Bier an Bord hatten. Nachdem alles fertig war, gab es vom „Alten“ noch einen kleinen Umtrunk. Dabei vergaßen die Beiden natürlich ihren Feierabend.

Nachdem das Schiff wieder in seinem Element war, begann für uns Maschinisten eine besondere Arbeit. Stichwort Wangenatmung! Techniker wissen, worum es dabei geht. Mittels Törnvorrichtung wird die Kurbelwelle der Hauptmaschine gedreht. Dabei wird in verschiedenen Stellungen an Messpunkten die Biegung der Kurbelwelle gemessen. Diese darf einen bestimmten



Toleranzbereich nicht überschreiten. Erst nach mehreren Stunden hatten sich die Werte soweit normalisiert, dass die Hauptmaschine wieder angeblasen werden konnte.

Die RECHLIN und einige andere Küstenmotorschiffe haben danach noch oft solche Reisen gemacht, bis diese Methode von der Inspektion verworfen wurde. Die Hauptmaschine stand dabei unter zu starker Beanspruchung. Nach der Wende waren solche Transporte auch nicht mehr nötig. Die Stralsunder Werft baute diese Fischereifangschiffe nicht mehr, denn Hauptabnehmer war die damalige Sowjetunion.

Stippvisite auf der POEL

1977 – wieder einmal ging es mit einem Typ IV nach Vietnam. In Haiphong angekommen, wartete in der Halon Bay eine lange, lange Reedezeit auf uns. Das Schiff wurde von vorn bis achtern gepönt. Die Masten strahlten in frischem Glanz und der Bootsmann war glücklich, so viel Zeit dafür gehabt zu haben. Unser Stammbootsmann hatte Urlaub und der Zimmermann war für diese Reise als Bootsmann gemustert.



MS SCHWERIN

In diese Monotonie hinein kam eines Tages die POEL längsseits. Die POEL war ein Kümo mit 840 tdw und wurde in Vietnam als Zubringer für die Großschiffe der DSR eingesetzt. Wir hatten einige Kollis für Vinh abzugeben. Die Stadt Vinh wurde durch die DDR beim Wiederaufbau mit Material und einer Truppe von Helfern unterstützt. Als dann im Bereich Deck angefragt wurde, ob vielleicht ein Matrose während der Reedezeit auf die POEL umsteigen will, habe ich mich sofort gemeldet. Die Aussicht, der monotonen Reedezeit zu entgehen, hatte mich dazu gedrängt. Also wurde ich umgemustert. Schnell einige Sachen gegriffen und ab ging es auf das Kümo. Kurze Zeit später legten wir schon ab. Sehr bald sollte ich merken, dass die Uhren hier etwas anders tickten, als ich es von meinem „Großschiff“ gewohnt war.

Die POEL war „vietnamisiert“, das hieß, sie fuhr wie ein einheimisches Schiff. Keine Wachposten, keine Kontrollen, kein Lotse. Auch an Bord ging alles sehr viel ruhiger und leiser zu. So konnte eine Ruderanweisung auch schon: „... steuer mal auf die Palmen zu und wenn die querab liegen, geh Backbord an der Insel vorbei ...“ lauten. In der Messe saßen Offiziere und Mannschaft zusammen, die Trennwand war immer geöffnet.

Als ich in meine Vier-Mann-Kammer kam, traf ich zu meiner großen Freude auf den Vollma-



„Otto“ in meiner Kammer

trosen Andreas Mais, genannt „Otto“. Er kam wie ich aus Berlin und war schon mit mir auf der SCHWERRIN gefahren, wo er seine Facharbeiterprüfung abgelegt hatte. Den Spitznamen „Otto“ hatte er bekommen, weil er überall und immer den echten „Friesenjüngling“ Otto nachahmte. Mit seiner Berliner Schnauze und dem „Otto-Spleen“ hatte er aber mit dem Bootsmann aus „Machdeburch“ so seine Probleme. Eines Tages musste er

die Schwingen an Steuerbord pönen. Er saß auf seiner Stelling und man hörte ihn einen Otto-Sketch nach dem anderen erzählen. Es wurde Mittag und er sollte am Stellingtampen hoch klettern. Leichter gesagt als getan, er rutschte immer wieder ab. Wir wollten ihn hochziehen, aber der Bootsmann war der Meinung, „wer essen will, der muss auch alleine hochkommen“. Als wir dann nach achtern gingen, hörten wir noch lange einen maulenden „Otto“. Natürlich haben wir ihn, ohne Wissen des Bootsmanns doch noch hochgezogen und er konnte sich reichlich satt essen. „Otto“ war, obwohl noch „Stift“ ein Kumpel.

Um der eintönigen Musikbeschallung durch DSR-Tonkonserven zu entgehen, nahm ich damals ein Stereo-Tonbandgerät und viele, viele Tonbänder mit an Bord. Oft saßen wir abends in meiner Kammer und hörten Musik und er bekam auch sein Bierchen. Leider war die Freude nach einigen Monaten vorbei und das Gerät kaputt. Als die Lehrlinge dann nach dem großen Erdbeben vor China nach Hause flogen, bot „Otto“ sich an, das Tonband mitzunehmen und bei meinen Eltern abzugeben. Er hat das schwere Gerät dann wirklich mit auf den Schlepper, nach Peking und dann mit nach Berlin geschleppt. Als ich Monate später nach Hause kam, stand es zu meiner Freude repariert in meinem Zimmer. „Otto“ hat seine Seefahrt vor mir beendet und als ich Schluss machte, hatten unsere Familien noch lange Zeit engen persönlichen Kontakt. „Otto“, wenn du diese Zeilen lesen solltest ...

Als die POEL nach einiger Zeit wieder an meinem „Großschiff“ festmachte, wollte ich die Gelegenheit nutzen, um mir einige Sachen aus meiner Kammer zu holen. Also, die Jakobsleiter rauf, über das Schanzkleid rüber und ... ich lief dem Bootsmann direkt vor die Füße. Der begutachtete mich langsam von oben nach unten und das Donnerwetter begann. An vieles, was er sagte, kann ich mich noch heute erinnern. „... auf dem Schiff“ – Zeigefinger auf die POEL – „kannst du rumlaufen wie du willst, aber auf meinem Schiff“ – Zeigefinger auf das Deck und vor seine Füße – „läufst du sooo nicht rum!“ Also, die Jakobsleiter wieder runter, festes Schuhwerk, andere Hose und ein anderes Hemd angezogen und dasselbe noch einmal. Diesmal

fiel alles zu seiner Zufriedenheit aus und ich konnte endlich in meine Kammer gehen. Als mich Udo Timoschenko sah, wir waren zusammen auf einer Kammer, kam er schnell zu einem Schwätzchen mit rein. Wir hatten gerade ein paar Worte gewechselt, als das Schott aufging und der Bootsmann eintrat. Und wieder ging es los: „... auf deinem ... aber meine Leute hältst du nicht von der Arbeit ab!“ Also nichts wie Sachen schnappen, die Jakobsleiter runter und rauf auf „mein Schiff“. Ich war richtig froh, als wir wieder ablegten.

Eine Story auf der POEL fällt mir dabei noch ein. Eines Abends in der Messe klönten wir über unsere in Singapur und Hongkong gekauften wasserdichten Uhren. Jeder beschwor, dass „seine“ Uhr hundertprozentig wasserdicht sei. Da beschlossen wir den ultimativen Test. In der Messe stand ein Aquarium. Also verschwanden dann fünf Uhren im Wasser und trafen auf einige ratlose Fische. Als am nächsten Morgen der Alte in die Messe kam und die um die Uhren kreisenden Fische sah, konnte er sich ein Grinsen nicht verkneifen. Übrigens haben alle Uhren den Test bestanden.



Halong Bay

Ich weiß nicht mehr, wie die kleinen Häfen alle hießen, die wir anliefen, teilweise sind wir in Flüsse reingefahren. Jedenfalls machte es mir riesigen Spaß. Leider kam dann der Zeitpunkt, dass unser (mein) „Großschiff“ in Haiphong einlaufen sollte und ich die POEL verlassen musste. Mit Wehmut nahm ich Abschied, als sie langsam nach Steuerbord verschwand. Kurze Zeit darauf hievten auch wir den Anker und steuerten Haiphong an, diesmal wieder mit korrekten Ruderanweisungen. Der Bootsmann ließ von nun an keine Gelegenheit aus, um mir klar zu machen, dass für mich jetzt wieder Ordnung herrschte. Kaum verwunderlich, dass der Bootsmann und ich für den Rest der Reise keine Freunde mehr wurden. Nach dieser Reise bin ich abgestiegen und auf einem anderen Schiff nach Südamerika gefahren. Das hatte aber nichts mit dem Bootsmann zu tun – oder etwa doch?

Meine ersten Lehrlingsreisen auf dem Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER

Am 8. Januar 1974 erfuhren unsere VM 12 und fünf weitere Klassen der Berufsschule in Rostock-Marienehe, dass wir bereits am 21. Januar auf das MS GEORG BÜCHNER aufsteigen sollten. Der frühe Termin überraschte uns, da wir eigentlich erst für März damit rechneten. Der Beginn des zweiten Lehrhalbjahres an Bord eines Fracht- und Lehrschiffes stand unmittelbar bevor!

Am 21. Januar waren dann 170 Lehrlinge an Bord der BÜCHNER. Unser Dampfer wurde im Überseehafen Rostock mit Stückgütern für Kuba beladen. In den Abendstunden des 29. Januar legten wir mit Kurs Szczecin ab. An diesem klaren Sternabend stand ich lange auf dem Achterschiff und verabschiedete mich im Stillen von der Heimat. Am folgenden Tag machten wir im Hafen von Szczecin fest. Unsere Ladung wurde mit einigen Hundert Tonnen Malz komplettiert.

Nachdem wir am 2. Februar Szczecin verließen, dampften wir durch das Oderhaff, passierten Swinoujście und sahen auf die Lichter von Ahlbeck, die als letzte Grüße von der Heimat zu uns herüber blinkten. Unser Kurs führte durch den Fehmarnbelt, den Großen Belt und das Kattegat. Im Skagerrak verspürten wir dann bereits einige Ausläufer des Seegangs in der Nordsee, der uns am folgenden Tag ziemlich zu schaffen machen sollte.

Unsere BÜCHNER lief am 5. Februar den holländischen Hafen Vlissingen an, wo wir auf Reede liegend, einen Ersatz-Lüftermotor übernahmen. Nach diesem kurzen Zwischenhalt ging es abends durch die Straße von Dover und wir verließen in den späten Stunden des 6. Februar den Ärmelkanal. Nun endlich begann die Überfahrt über den Atlantik, den „Großen Teich“.

Vorher erlebten wir noch am Ausgang des Kanals ein Sturmtief mit Windstärke 10. Einigen von uns bekam das außerordentlich schlecht. Ich will ehrlich sein, ich hatte auch so meine Probleme.

Ab Montag, dem 11. Februar, war dann endlich schönes Wetter. Der Atlantik zeigte sich wunderbar blau. Ein solches Blau sah ich nie zuvor! Aber es sollte noch „blauer“ kommen. Ab jetzt verlief die Überfahrt ruhig. Der Tagesablauf für uns Lehrlinge erfuhr nun keine Störungen mehr. Wir waren in der Sargassosee. Überall schwamm der „Sargassotang“. Die Luft wurde immer wärmer. Und das Blau des Atlantikwassers



Peter Terpe, „Zieri“ - Ziermann, „Lutzi“ Gärtner, Martin „Lunte“ Siebert (hockend) und Klinger aus der VM 12 (v.l. nach rechts)



Klinger, Georgi, Fredi (v.l.)

war tatsächlich noch sehr viel beeindruckender als vorher.

Am 15. Februar war ich zur 0-4-See-
wache eingeteilt und somit endlich
einmal Mitglied der Brückencrew.
Die nächtliche Brücke machte
einen tiefen Eindruck auf mich.
Fast zappenduster und irgendwie
gespenstisch wirkend, nur von we-
nigen Lämpchen und leisen Geräu-
schen belebt. Der Blick war frei bis
zum Horizont. Zwischen dunklem
Himmel und noch dunklerer Was-
seroberfläche. Neben Rudergehen
und Ausguck hatten wir auf der
BÜCHNER während des Wach-
dienstes auch noch recht spezielle
Tätigkeiten auszuführen. So wurde
eine noch aus der Segelschiffszeit
stammende Tradition gepflegt – das
halbstündliche Glasen. Für die Wa-

chen an Bord als akustisches Signal über die verstrichene Zeit. Wir lernten den Dampfer auch auf unseren „Feuerrunden“ recht gut kennen. Mit einem Schlüssel für die zu betätigende Schaltuhr mussten wir die einzelnen Stationen des Schiffes in einer bestimmten Reihenfolge anlaufen.

Am 17. Februar erreichten wir Kuba, das Ziel unserer Reise. Querab lag mit Punta de Quemados der Südosten Kubas. Allerdings trieben wir wegen Maschinenschadens erst einmal wieder ab. Dieser Umstand wurde von der Schiffsführung sofort für Bootsmanöver genutzt. Am folgenden Morgen fiel unser Blick auf Kubas Südküste. Die Sierra Maestra war gut zu erkennen. Beim Einlaufen in die Bahia de Santiago de Cuba konnte ich meinen Blick von der beeindruckenden Landschaft mit ihrer tropischen Pflanzenwelt nicht mehr abwenden. Nachdem wir nach kurzer Reedeliegezeit am Abend an der Pier angelegt hatten, begann das Löschen der Malzladung. Unser erster und ersehnter Landgang auf Kuba, in einer karibischen Stadt, musste allerdings noch einen langen Tag warten. Als es endlich soweit war, haben wir uns mit großen Augen umgeschaut. Wir sahen die andere Lebensqualität der Kubaner. Sehr einfach, sehr offen und doch irgendwie modern. In jeder Wohnung spielte ein Fernseher. Die Einheimischen verfolgten uns mit neugierigen Blicken und die Kinder mit den Rufen „Chiclets!“ und „Cigarettes“. Nunmehr, dreißig Jahre später, stellt sich mir die Frage, ob es tatsächlich nur nervige Bettelei war oder vielleicht doch eher Aufhänger für eine Kontaktaufnahme? Wir erlebten in unseren freien Abendstunden öfters sehr interessante Gespräche mit Kubanern auf „Spanisch-Englisch-Deutsch“, unterstützt von Mimik und Gestik.

Ein besonders interessanter Landgang war am 24. Februar die Exkursion zum Castell di Morro, der über der Einfahrt zur Bahia de Santiago de Cuba gelegenen ältesten mittelalterlichen Festungsanlage der Spanier.

Am 26. Februar liefen wir mit Kurs Havanna aus, wo wir zwei Tage später auf Außenreede vor Anker gingen. Während des Einlaufens standen wir an der Reling und bestaunten das Stadtbild von Havanna mit den Hochhäusern des von den Amerikanern erbauten Stadtteils und der über den Dächern des Hafenviertels hervorlugenden Kuppel des Capitols, des wis-

senschaftlichen Instituts.

In den frühen Morgenstunden des 8. März machten wir an der Pier fest. In Havanna sahen wir uns auf dem ersten Landgang sofort die markantesten und mächtigsten Bauwerke, das Capitol und die Hotels „Nacional“ und „Habana Libre“ an. Wir verbrachten in Havanna jede freie Stunde an Land. Wir waren im Atlantik baden, flanierten auf dem Malecon und besuchten das sehr schön gelegene Hemingway-Museum.

Wir verließen Havanna am Sonntag, dem 17. März, mit Kurs Casilda, einem kleinen vor Trinidad an Kubas Südwest-Küste gelegenen Zuckerhafen, der als „Dorfhafen“ natürlich auf sehr wenigen Karten zu finden war. Hier absolvierten wir am 22. März den „Tag der vormilitärischen Ausbildung“, den ich als „Fotoreporter“ im Bild festzuhalten hatte. Fast jeder holte sich am Strand vor Casilda sein „Souvenir“ in Form von Seesternen, Seepferdchen, Korallen, Langusten oder Fischen. In diesen Tagen wurde die BÜCHNER zu einem wahren Konservierungslabor. Ich gebe zu, es war ein Frevel an der Natur unsererseits, zumal die „Erinnerungsstücke“ nur unter Wasser, ihrem ureigenen Lebensraum, wirklich schön anzuschauen waren. Allerdings ist die Schale „meines“ Seesterns nach wie vor in voller Größe zu bewundern. Seine ehemals herrliche Farbe verlor er aber bereits damals.

In Casilda erhielt ich am 26. März ein Seefunktelegramm von zu Hause mit Glückwünschen zu meinem siebzehnten Geburtstag, meinem ersten Geburtstag fern der Heimat! Er wurde am Abend im „Traditionszimmer“ der BÜCHNER bei zwei Bier pro Nase gefeiert.

Am 28. März liefen wir mit Kurs Matanzas aus. Dort überraschte uns beim Landgang ein tropischer Regen mit wahrlich zu viel Wasser! Rasch suchten wir einen Unterschlupf. Aber am nächsten Tag war wieder herrliches Wetter, das uns während des Sportunterrichts zum Baden einlud. Eine Woche später verließen wir Matanzas. Die Bekanntgabe unseres Kurszieles „Rostock“ rief einen großen Jubel unter uns Lehrlingen hervor. Abends erhaschten wir einen Blick auf die Küste der USA. Die Lichter von Miami waren zu sehen.

Auf der Rückreise über den Atlantik ging das Bordleben seinen geregelten Gang. Berufspraktische Ausbildung, Wache, Schule, Unterstützung bei der Getränkeausgabe, Bordkino mit bereits bekannten Streifen, Fotozirkel, Lesen. An eine kleine Begebenheit erinnere ich mich noch bestens. Froh, so jung an Jahren mit frühem und schnellem Bartwuchs gesegnet zu sein, das gehörte doch zu einem Seemann, dachte ich nun wirklich nicht ans Rasieren. Eines Morgens zu Schulbeginn sah mich Mr. Baguhl, unser Klassenleiter und Englischlehrer (von uns insgeheim „Starke Linkshand“ genannt) mit einem prüfenden Blick an, strich mir mit seiner gesunden Hand zweimal kurz über die linke Wange und stellte dann fest: „Mr. Basedow, Sie sind heute wieder nicht rasiert. Ab, Marsch!“ Tja, dieser Aufforderung musste ich mich wohl oder übel fügen. Und so trollte ich mich, die Unterlassung schnellstens und mit Bedauern nachzuholen.

Am 18. April erreichten wir die Hafeneinfahrt von Rostock. Frühmorgens standen wir auf, um nichts zu verpassen. Gebannt nahmen wir den Anblick der Heimat in uns auf. Vormittags gingen die Lehrlinge der Betriebsschule von Bord. Wir von der VM 12 sollten noch bei der Verpflegungsübernahme helfen. Am Nachmittag hatten wir ein neues Erlebnis. Unseren ersten Einkauf im „Basar“. Dann stiegen auch wir ab und verließen den Heimathafen unserer BÜCHNER in Richtung Wohnort. Während des Urlaubs in Schwerin im Kreise meiner Familie und Freunde erreichte mich am 9. Mai das angekündigte Telegramm von der DSR mit dem Signal: „Es geht wieder los!“

Unsere zweite Reise auf der BÜCHNER begann am 16. Mai gegen 13 Uhr. Nachdem wir am nächsten Tag unseren Dampfer vom Apatit, der im Überseehafen herumstaubte, befreit hatten, war für 19 Uhr eine Bordversammlung angesetzt. Kapitän Schickedanz hielt eine seiner prägnanten Reden. Ernst gemeint und doch mit dem typischen Humor gewürzt. Und seine Worte

wirkten! Sie machten wie stets Hunger auf mehr, erleichterten und mobilisierten zugleich. Ein beeindruckender Anblick bot sich uns, als der „Bananenjäger“ THEODOR STORM am 18. Mai, während der Passage der Straße von Dover, unseren Dampfer überholte. Die Tage



Jörg Viehmann beim Spleißen

der Atlantiküberfahrt waren erfüllt mit Schule, Selbststudium, praktischer Ausbildung und sogar einer ersten Prüfung. Aber auch Seewache hatten wir zu leisten. Während meiner 20-24-Wache am 25. Mai erfuhr ich ein Gefühl des Dazugehörens als zukünftiger Seefahrer. Durfte ich doch mit der Brückenwache einen Kaffee trinken, erzählte mit dem Wachoffizier und erhielt von ihm am Ruder wertvolle Tipps. Am nächsten Morgen, es war ein Sonntag, also ein Tag mit „Eierfrühstück“ und der letzte Tag meiner anstrengenden Woche als Backschafter, trug sich Folgendes zu: Wir saßen an unserer

Back und frühstückten. Plötzlich kam ein Gemurmel auf: „Der Alte kommt durch!“ An unserer Back angekommen, richtete der „Alte“, Kapitän Schickedanz, seinen Blick besonders lange auf „Pfiffi“ (mit richtigem Namen Pfahl). Es gab gekochte Eier. Das war nicht gerade „Pfiffis“ Leidenschaft.

Da aber der Käptn darauf achtete, dass jeder etwas Warmes zu sich nahm, fragte er ihn, ob er denn kein Ei mag. Daraufhin meinte „Pfiffi“, dass er es noch essen werde. Nach einigen Minuten kam der Alte wieder vorbei. Da nahm „Pfiffi“ schnell ein Ei, schlug es auf und versuchte es auszulutschen. Das Eigelb kleckerte auf die Back. Der „Alte“ beobachtete es und sagte mit hastiger Stimme: „Seemann, du kannst noch nicht



Freizeit an Deck

einmal ein Ei essen! Aber ich bedanke mich, dass du dein Versprechen eingehalten hast." Dann zog er ab und ließ unsere Back leise lachend zurück. An diesem Nachmittag wurde mit einer Belehrung die Badesaison eröffnet. Sofort war der bordeigene Swimmingpool dicht umlagert. Alle wollten in den Genuss eines Bades kommen.

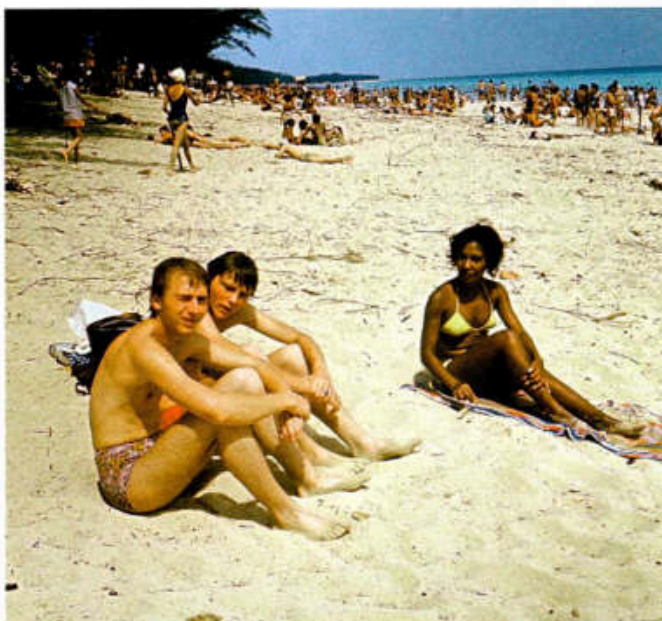


Andreas Basedow / Decksladung für Kuba

Die Reede des ersten Zielhafens auf dieser Reise, die Bahia de Santiago de Cuba, erreichten wir gegen Mittag des 29. Mai. An diesem Abend wollte ich im Fotolabor arbeiten, aber der Entwickler war einfach zu warm und der Film anschließend ruiniert. Der nächste Tag bescherte uns ein großes Komplexmanöver in der Bucht von Santiago. Am Abend spendierte uns der Purser ein paar gut gekühlte Bierchen.

Die Tage in Santiago waren erfüllt mit Unterricht, Schreiben am Monatsbericht, Wäsche waschen, Haare schneiden, Decks-einsatz (Rostklopfen von Wassergräben), Prüfungen, Lernen,

Rucksen mit dem K10-Kutter und natürlich Landgängen bis in die entlegensten Ecken von Santiago. Nun hieß es Kurs auf Havanna nehmen. Zwei Tage später erreichten wir die kubanische Hauptstadt. Nachdem wir die Briefe aus der Heimat beantwortet hatten, besuchten wir am folgenden Abend im Interclub eine typisch kubanische und wirklich mitreißende Musikshow. Während des Landgangs am 12. Juni traf ich am Capitolio auf Esperanza, eine Germanistik-Studentin, also eine willkommene Gesprächspartnerin. Sie meinte des öfteren: „Socialism in Cuba – not good!“ Unsere Spaziergänge durch Havanna dehnten sich bis Ultimo. Zwanzig Minuten vor Landgangsende flanierten wir noch durchs amerikanische Viertel. Dennoch war ich pünktlich an Bord. Am



Jörg, Ralf und Esperanza in Santa Maria am Strand

Sonntag, dem 16. Juni 1974, waren wir mit Esperanza und ihrer Freundin Silvia in Santa Maria baden. Von einem spendierten Bierchen während eines kurzen, tropischen Regens unterbrochen, war es ein herrlicher Tag.

Hervorzuheben aus der anschließenden Liegezeit in Matanzas und dem typischen Tagesablauf für uns Lehrlinge sind am 7. Juli unser Tauchgang in die faszinierende Unterwasserwelt der Bahia de Matanzas und der Besuch der Höhle Cueva De La Bellamar. Beides waren wirklich beeindruckende Erlebnisse!

Bevor die BÜCHNER mit einem Aufschrei der Erleichterung am Abend des 17. Juli Matanzas mit Kurs Europa verließ, halfen wir, fünf „prüfungsbefreite“ Lehrlinge, bei der Getränkeübernahme auf MS BERLIN. Der Besuch dort war eine willkommene Abwechslung. Schon bald herrschte auf der BÜCHNER während der Atlantiküberfahrt Wasserknappheit. Ab dem 21. Juli wurde das Wasser rationiert. Eine Pütz pro Kammer morgens und abends. Die Rechnung folgte umgehend. Der Doktor wurde in Fragen zur Bekämpfung des „Wolfs“ die wichtigste Person an Bord. Die Begleitung unserer BÜCHNER durch Delfine lenkte uns von solchen Problemen wieder etwas ab. Es machte uns großen Spaß, ihre tollen Schwimm- und Sprungkünste im Spiel mit unseren Bug- und Heckwellen zu beobachten.

Der 26. Juli wurde von einem besonderen Ereignis gekrönt: Um 19 Uhr sollte der Kammerndurchgang unter Führung unseres Kapitäns Schickedanz erfolgen. Also warteten wir gespannt auf das Kommen des „Alten“. Endlich erreichte die Abordnung den Zugang zu unseren Kammern. Zuerst begab sich der Kapitän in die Nachbarkammer. Wir hörten eine zackige Meldung des Kammerältesten und die scharfe Stimme des „Alten“. Einige Fetzen des Gesprächs drangen zu uns, wie: „böse Worte gehört?“, „Ja, wenn's nötig war.“ Dann betrat der „Alte“ unsere Kammer. Er hielt sich an den Schränken fest und sah mich als den Kammerältesten unverwandt an. Zu meiner eigenen Verwunderung fand ich bei meinen Antworten zu einer festen Stimme, wie sie der Kapitän sicherlich auch hören wollte.

Und so verlief unser Gespräch:

„Wie hat's euch gefallen, ich meine das Essen?“, fragte der „Alte“.

„Alltags ganz gut, sonntags und donnerstags hat die Kombüse versucht, etwas Besonderes zu machen. Das schien aber nie richtig gelungen. Und die Leber war nie richtig durch!“, antwortete ich. „Das ist Geschmackssache!“, meinte der „Alte“ daraufhin.

Dann fragte er weiter: „Wie hat euch die Fahrt gefallen?“

Ich parierte: „Sehr gut!“

An die anderen gewandt, stellte er die Frage: „Was werdet ihr zu Hause erzählen?“

„War gut, die Fahrt!“, sagte Lutz.

„Und du?“, fragte der Käptn Fritz. „Ich – das Gleiche!“ Der „Alte“ grient: „Ihr macht es euch leicht. Ja – richtig leicht!“ Wir mussten uns das Lachen verkneifen. Dann wandte er sich an Peter.

„Ich werde Ähnliches erzählen!“ Der Käpt'n wollte es nun genauer wissen. Peter druckste herum. Daraufhin befahl der Käpt'n in schneidigem Ton: „Über mein Schiff erzählt ihr nur Gutes zu Hause, verstanden?“ Wir antworteten vor Erleichterung grinsend im Chor: „Jawoll!“

Dann verabschiedete sich der „Alte“ und wünschte uns einen guten Tag.

Die letzten Tage dieser Reise waren auf ihre Art sehr abwechslungsreich: Arbeiten in der „Produktion“, Abschluss des ersten Lehrjahres, Bordversammlung und Großreinschiff. Am Nachmittag des 28. Juli 1974 liefen wir in den Ärmelkanal ein. Das Feuerschiff SKAGEN passierten wir am Abend des 30. Juli. Am folgenden Morgen konnten wir an Steuerbord einen Blick auf das dänische Schloss Kronberg werfen, bevor wir im Laufe des Vormittags im schwedischen Malmö anlegten, dem Löschhafen für das Rumkonzentrat in Fässern aus Kuba. Mit großen



Die GEORG BÜCHNER in Malmö

Augen betraten wir zum ersten Mal die westliche Welt der gepflegten Bauten mit den bunten, randvollen Schaufensterauslagen und erlagen einem durch unsere Mittel begrenzten Kauf-
rausch.

In den Nachmittagsstunden des 2. August lief unser Dampfer mit Kurs auf Rostock aus. An diesem Abend schob ich eine letzte Seewache, die wegen dieses stark befahrenen Seegebietes wie im Fluge verging, aber in meinem Logbuch als „hundekalt“ beschrieben ist. Am 3. August 1974 um 22.30 Uhr waren wir im Überseehafen Rostock fest. Endlich wieder in der Heimat! Nachdem wir am nächsten Morgen unsere Heuer erhielten und einen letzten Appell zur Auszeichnung der besten Matrosenlehrlinge absolvierten, hielt uns nichts mehr. Wir stiegen vom MS GEORG BÜCHNER ab und liefen das „Haus Sonne“ an, bevor es letztendlich am 5. August nach Hause ging.

Von dieser Zeit auf der BÜCHNER klingt mir noch immer ein Song im Ohr: „Lady in Black“ von Uriah Heep, dem wohl meistgeprobten Stück der Lehrlingsband auf der BÜCHNER. Meine ersten Reisen bei der DSR als Matrosenlehrling waren für mich schöne und unvergessliche Fahrten.

Nautikers Helfer mit Licht und Ton

Eigentlich habe ich eine seemännische Fachschulausbildung absolviert, um als Nautiker zur See zu fahren. Ein unverschuldeter Verkehrsunfall zwang mich aber schließlich, eine Arbeit an Land aufzunehmen. Ich erhielt die Möglichkeit, beim Seehydrographischen Dienst (SHD) der DDR im Seezeichenwesen zu arbeiten. Die Leuchtfeuer kannte ich bis dahin nur von der Seekarte, aus dem Leuchtfeuerverzeichnis oder dem Seehandbuch. Nun lernte ich die Basis kennen, die Werkstätten mit den Schlossern, Malern, Mechanikern und Elektrikern für die festen und schwimmenden Seezeichen. Außerdem wurde mir von 1967 bis 1971 das Personal der Leuchtfeuerstationen Warnemünde, Wustrow und Darßer Ort unterstellt. Der Seehydrographische Dienst war durch Gesetz und Statut ein selbstständiger nautisch-technischer Dienst der DDR mit Sitz in Rostock und Zweigstellen in Warnemünde und Peenemünde, der die nationale und internationale Seeschifffahrt mit allen für die Navigation erforderlichen Unterlagen versorgte. Sein Seevermessungsdienst führte Vermessungsarbeiten auf See zum Herstellen neuer sowie zur laufenden Korrektur vorhandener Seekarten, Atlanten und Seehandbücher, für hydrografische Forschungen sowie für Wasserbauten durch. Das Kartenwerk umfasste im Jahre 1970 immerhin 113 Seekarten und 25 Hilfskarten. Sein Seezeichendienst kontrollierte, versorgte und unterhielt die an der Außenküste und in den Fahrwassern zu den Häfen der DDR ausliegenden etwa 2000 unbeleuchteten Seezeichen und 200 Leuchttonnen sowie die 150 Leuchtfeuer und 10 Nebelsignalanlagen an Land. Weiterhin gehörten damals auch ein Hydrometeorologischer Dienst und ein Nautischer Dienst zum SHD. Zu den wichtigsten Veröffentlichungen des SHD gehörten neben den Seekarten 35 Seehandbücher der von DDR-Schiffen befahrenen Küsten und Meere, die Leuchtfeuerverzeichnisse dieser Gebiete, das „Nautische Jahrbuch“ (für



Seezeichen-Kontrollboot DARSSER ORT, 1972

die astronomische Navigation), Strom-, Eis- und Gezeitenatlanten (mit Berechnungen der Hoch- und Niedrigwasser bestimmter Orte, Gezeitenunterschiede u.a.) sowie der „Nautische Funkdienst“ mit Angaben für den Seefunk. Über laufende und kurzfristige Änderungen unterrichteten wöchentlich die „Nautischen Mitteilungen für Seefahrer“ (Abk. N.M.f.S, Auflage 1400 Exemplare). Schiffswarn- und Sofortmeldungen wurden durch die Zweigstellen des SHD mittels der „Bekanntmachung für Seefahrer“ (Abk. B.f.S.) gegeben und gleichzeitig über Rügen Radio als Schifffahrtswarnmeldung (Seenachricht) oder als „Nautische Kurzmeldungen“ (Abk. NAKUM) ausgestrahlt.

Für seine Arbeit besaß der SHD eine eigene Flotte mit drei Vermessungsschiffen, drei Tonnenlegern, acht Seezeichenkontrollbooten und mehreren Seezeichen- und Vermessungsbarkassen mit eigenem Schornsteinzeichen und eigener Flagge. Außerdem vier große technische und nautische Werkstätten (Tonnenhöfe) sowie einen eigenen Verlag mit Druckerei. Damals gab es einen Slogan beim SHD: „Die Betonung ist die Visitenkarte der DDR.“ Das war eine wirkungsvolle Motivation für die Handwerker auf den Tonnenhöfen und die Schiffsbesatzungen der Tonnenleger und Seezeichenkontrollboote für Qualität, Lagesicherheit, Funktion und Aussehen. Analog fühlten sich die für die festen Schifffahrtszeichen verantwortlichen Ingenieure bis hin zu den Besatzungen der Leuchtfeuerstationen angesprochen. Sofortaktionen bei Ausfällen von Feuern auf Leuchttürmen waren normal. Die Sicherheit für die Schifffahrt zwischen den Inseln Poel und Usedom hatte bei den Mitarbeitern einen hohen Stellenwert. Denn rund 38 Inseln zählt man entlang dieses Küstenabschnittes. Von Rügen, mit 926 Quadratkilometern Fläche die größte Insel Mecklenburg-Vorpommerns, über Usedom und Poel, Hiddensee sowie Ummanz, den Walfisch, Langenwerder bei Wismar, Oie und Kirr in der Darß-Zingster Boddenkette bis zur Insel Werder im Achterwasser reicht die Palette. Sind diese Eilande mit ihren Küsten oft durch ihre idealen Brutgebiete für die Vogelwelt ein Stück interessanter Natur, so werden sie doch von den Seeleuten respektvoll gemieden.

Besonders entlang ihrer Gestade bilden Grundbeschaffenheit, Wassertiefen und Strömung im Verein mit dem Wetter ernst zu nehmende Faktoren für eine sichere Schiffsführung. Dabei unterscheidet man aus nautischer Sicht die Mecklenburger Bucht (bis zur Darßer Ort-Spitze) und den vorpommerschen Abschnitt in Richtung Osten bis zur polnischen Grenze. Die Küstenverhältnisse sind äußerst vielgestaltig und durch kleine Inselwelten, unberechenbare Strömungen, Untiefen sowie größere Steine reich an Überraschungen für den Nautiker. So gab und gibt es Grund genug, künstliche Orientierungspunkte an exponierten Orten der Ostseeküste von Poel bis Usedom zu errichten und zu erhalten. Ausgehend von der natürlichen Konfiguration mit all den Inseln, bot diese im 19. Jahrhundert die ideale Lösung für das „System der ineinander greifenden Lichterkreise der Leuchtfeuer“ längs der deutschen Küste.

Das vom „Civilingenieur“ Veitmeyer geplante einheitliche System der Kennzeichnung der Leuchtfeuer an der Nord- und Ostseeküste, von Borkum bis Memel (Klaipeda), wurde dann auch bis 1889 nach folgendem Prinzip angewandt: Alle Häfen- und Einseglungsfeuer wurden als fest brennende Feuer eingerichtet. Alle Vorgebirge und zu meidende Küstenpunkte erhielten die viel stärkeren Blinkfeuer, Gruppen-Blinkfeuer, Doppelfeuer, unterbrochene Feuer usw., sodass sich die Häfen schon durch ihr Feuer auch als solche darstellten. Nur Arkona musste verändert werden, so der Projektant des Systems, da der von Schinkel entworfene Leuchtturmbau von 1827/28 das gleiche Feuer wie der nahe Hafen Swinemünde, nämlich festes Feuer, zeigt. Mit der Errichtung eines zweiten Leuchtturmes auf Arkona im Jahre 1902 wurde dann auch dieser Mangel beseitigt. Bis 1911 (Leuchtfeuerstation Wustrow/Fischland) und sogar ins Jahr 1953 (Leuchtfeuerstation Golwitz/Poel, die eine Gitterbake von 1929 ablöste) reichte die Vervollkommnung der Küstenbefeuerung des heutigen Mecklenburg-Vorpommern.



Leuchttürme an der Ostseeküste der DDR

Leuchfeuer errichtet im Jahre	Name des Leuchtturms/Standort	Feuerhöhe in Meter	Turmhöhe in Meter	In Betrieb bis
1827	Arkona (Insel Rügen)	62	21	1902
1848	Darßer Ort (Halbinsel Zingst)	33	35	z. Z.
1855	Greifswalder Oie (Insel gleichen Namens)	49	39	z. Z.
1872	Timmendorf (Insel Poel)	21	21	z. Z.
1878	Buk Bastorf (Bei Kühlungsborn)	95	21	z. Z.
1888	Dornbusch (Insel Hiddensee)	94	28	z. Z.
1898	Warnemünde (Ort gleichen Namens)	34	31	z. Z.
1902	Arkona (Insel Rügen)	75	35	z. Z.
1904	Kolliker Ort (Insel Rügen)	30	6,5	z. Z.
1905	Gellen (Insel Hiddensee)	10	12,3	z. Z.
1911	Wustrow (Halbinsel Fischland/Darß)	12	10	2005
1938	Walfisch (Insel gleichen Namens in der Zufahrt Wismar)	18	14,3	2000
1953	Golwitz (Insel Poel)	13,1	10	z. Z.
1954	Leitfeuer Peenemünde (Wasserbau)	11,5	11	z. Z.

Seit Ende der 20er Jahre des 19. Jahrhunderts gab es bis zum Jahr 1967 die Leuchfeuerwärter, später Leuchfeuermaschinenisten genannt. Die mit Entbehrungen verbundene Arbeit an den exponierten Orten der Küste war nicht für jeden die Erfüllung des Berufslebens. Wer aber auf diesem Platz blieb, auf den konnte sich die Seefahrt verlassen. Da war es vermutlich ähnlich wie an Bord. Bei technischen Problemen gab es keinen Feierabend, da ging es „rund um die Uhr“. Die Schadensbehebung eines ausgefallenen Leuchtfuers hatte höchste Priorität. Bis zum Ende der Ära dieses Berufsstandes (1978/79) gab es an den Leuchttürmen noch vereinzelt ehemals zur See gefahrenes Personal.



Leuchtturm Buk Bastorf

Mitte der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts wurde eingeschätzt, dass in den See- und Küstengewässern der DDR die schwimmenden und festen Seezeichen, sowohl in ihrer technischen Ausführung als auch vom Charakter ihrer verkehrsrechtlichen Bedeutung, in hohem Grade den zwischenstaatlichen Übereinkommen und internationalen Empfehlungen entsprachen.

„Die Bestimmungen für die Bezeichnung der Küstengewässer und für den nautischen Warn- und Nachrichtendienst der DDR (Grundsätze) haben durch die Anordnung über die Bezeichnung der Seestraßen und Seewasserstraßen vom 22. Januar 1959 Gesetzeskraft erhalten. Die Grundsätze berücksichtigen voll die Genfer Richtlinien 1936 (einheitliches Betonungssystem) und schreiben für die Berechnung leuchtfeuer- und seezeichentechnischer Daten (z.B. Sicht- und Tragweiten) die in internationalen Übereinkommen und Empfehlungen festgelegten Richtwerte und Beziehungen vor. Der Funktions- und Wartungszustand der Geräte und Anlagen ist auf Grund der relativ geringen räumlichen Ausdehnung des zu bearbeitenden Gebietes und der günstigen Standorte der leistungsfähigen Seezeichenkontroll- und -versorgungsbasen (Tonnenhöfe) gut“, hieß es damals.

Aus Gründen der damaligen technischen Entwicklung und aus wirtschaftlichen Erwägungen gab es keinen zwingenden Anlass, bewährte Anlagen und Geräte des Seezeichenwesens durch komplizierte und wesentlich teurere elektronische Navigationsgeräte zu ersetzen. Auch die IALA vertrat offiziell die Ansicht, dass Herkömmliche und Radarseezeichen (aktive und passive) sinnvoll in ein gemeinsames System der Schifffahrtsverkehrssicherung einzubeziehen seien. Außerdem ließ die überwiegend markant gegliederte Küste der DDR bei ihrer relativ geringen Länge auf den ersten Blick keine besonderen Maßnahmen zur Verbesserung der Radarnavigation in den vorgelagerten Seegebieten notwendig erscheinen.

„Die vorspringenden Küstenpunkte erscheinen sehr eindeutig auf dem Bildschirm und geben – wenn das Gerät eine ausreichende Reichweite besitzt – gute Kartenvergleichsmöglich-



Leuchtturm Greifswalder Oie



Leuchtturm Arkona

keiten. Eine besondere Hervorhebung von Landmarken (Leuchttürme oder andere mit ihren Standorten bekannte Objekte) durch Reflektoren wird nur in ganz geringem Umfange möglich sein, da Morphologie und Bebauung der Küste die Darstellung nicht eindeutig genug werden lässt oder sogar unmöglich macht. Für die Großschifffahrt wären maximal vier bis sechs Antwortbaken erforderlich, für die als Standorte die Leuchttürme Greifswalder Oie, Arkona, Darßer Ort und Buk infrage kämen", schrieb Paul Klug 1965 in seiner Examensarbeit zum Patent A6. Allerdings bemängelte die internationale Fachwelt beim damaligen Entwicklungsstand neben Identifizierungsproblemen (Standortprobleme, Stör- und Mehrfachechos etc.) immer wieder die große Störanfälligkeit dieser Technik, da die Betriebsüberwachung auf abgelegenen Standorten schwierig wäre.

So wurde in den Küstengewässern der DDR ab 1967 lediglich der Bau aktiv wirkender Radaranlagen in den beiden größten Seehäfen Rostock und Wismar vorgesehen. Der Entwicklung passiv wirkender Radarzeichen zur Verbesserung der Radarfahrt wurde der Vorrang gegeben. Auch vom nautisch-hydrografischen Standpunkt her gesehen war diese Tendenz erklärlich. Dazu Paul Klug weiter: „Die 20-m-Linie nähert sich nur an wenigen Punkten so weit der Küste, dass man bei ihrer Unterschreitung von einer gefährvollen Annäherung sprechen kann. Das gesamte Gebiet wird von den Hauptfeuern der Außenküste vollständig abgedeckt, sodass unter normalen Verhältnissen in genügendem Umfange sicher navigiert werden kann. Versetzungen entstehen in der Regel in Abhängigkeit von den vorherrschenden Wind- und Stromrichtungen, wobei Stromversetzungen primären Charakter haben. Einfluss auf dieses Problem nimmt jedoch von Jahr zu Jahr mit ständig steigender Intensität die Verkehrsdichte. Für die Zwangswegsteuerungen Wismar, Warnemünde, Stralsund und Saßnitz gilt die

vorgenannte Feststellung nur noch mit Einschränkungen. Quer zur Kursrichtung setzender Strom, der Gebiets- und zeitweise bis zu zwei Seemeilen pro Stunde betragen kann, vorgelagerte Untiefen, Versandungserscheinungen und relativ oft auftretender Küstendunst vor den Haff- und Nehrungsküsten – um die wesentlichsten zu nennen – schaffen vor den Ansteuerungen zu den Seehäfen der DDR einige Besonderheiten. Sie stellen für ein mit modernen Navigationsgeräten ausgerüstetes Schiff im Allgemeinen nichts Außergewöhnliches dar, fordern aber gebieterisch sorgfältigste Beachtung, wenn man mit einem schnellen und tief gehenden Schiff nach Unterschreitung der 20-m-Linie auf die genannten Ansteuerungen Kurs hält.“

So ereignete sich trotzdem im Untersuchungszeitraum 1960 bis 1974 im Küstenvorfeld der DDR eine große Anzahl von Havarien. Mit ungefähr 40 Prozent haben dabei die Grundberührungen den größten Anteil. Als zweiter Schwerpunkt folgen danach mit über 30 Prozent die Kollisionen. Nach Einschätzung der Untersuchungsgremien ist ein Teil der Seeunfälle auf unseemännische Manöver und auf mangelhafte Navigation zurückzuführen. Zu wenige oder gar keine Standortbestimmungen, führten zu einer hohen Zahl von Grundberührungen und Kollisionen.

„In nicht wenigen Fällen mussten die Untersuchungsgremien feststellen, dass von den herkömmlichen Mitteln zur Standortbestimmung, wie Peildioptr, Lote, Sextanten und Loggen, von der Schiffsführung nur wenige gebraucht werden. Oft kam allein das Funkmessgerät für die Navigation zur Anwendung, ohne die Möglichkeiten und Grenzen dieser Anlage richtig einzuschätzen. Besonders die Gewässer um die Insel Rügen traten als Schwerpunkte hervor, wobei die Ostansteuerung Stralsund und die Ansteuerung Peenemünde-Wolgast offensichtlich das Gefahrengebiet Nummer 1 war. Sicher bedingt durch den starken Schiffsverkehr und die nautisch komplizierten Bedingungen, ist das Gebiet der Warnowmündung und des Überseehafens Rostock ein weiterer Schwerpunkt, den es zu beachten gilt.“ (Derno).

Die ungenügende Beachtung der in diesem Gebiet bestehenden nautischen Schwierigkeiten führten hier in den Jahren von 1958 bis 1965 zu einigen schweren Grundberührungen großer Schiffe (MS MAGDEBURG 1958, MS THÄLMANN-PIONIER 1959, MS KARL-MARX-STADT 1964) sowie 46 Schiffskollisionen mit Seezeichen im Seekanal. Dazu kamen von Oktober 1961 bis Juli 1965 insgesamt 338 Tage Ausfall der Tor-, Hafen- und Molenfeuer infolge Kabelbeschädigungen. *„In den offenen Seegebieten an der Küste der DDR ist besonders der Raum vor Warnemünde, Kühlungsborn, das Gebiet um Darß-Zingst und nördlich Arkona hervorzuheben. Waren im Bereich Warnemünde etwa 60 Prozent der Havarien Kollisionen und etwa 40 Prozent Grundberührungen, so war das Verhältnis im Gebiet der Peenemündung etwa 35 Prozent Kollisionen zu etwa 65 Prozent Grundberührungen. Bei guter Sicht ereigneten sich etwa 51 Prozent der Havariefälle und nur 23 Prozent bei Nebel und unsichtigem Wetter. Man muss also feststellen, dass von der Schiffsführung trotz guter meteorologischer Bedingungen die Lage nicht richtig eingeschätzt wurde.“ (Derno).* Die vom SHD der DDR vorgehaltenen seezeichentechnischen Systeme oder Einrichtungen zur Standortbestimmung (Hauptleuchtfeuer), zur direkten Schiffsführung (Richt-, Torricht-, Doppeltorricht-, Leit-, Quermarken- und Richtfunkfeuer) und Warnung (Luftschallsignalanlagen, Anstrahlungen usw.) bildeten keine Schwerpunkte bei Verhandlungen zum Havariegeschehen im Zeitraum der 60er und 70er Jahre des 20. Jahrhunderts - ein Beweis der damals richtigen Einschätzung des Einsatzes von Seezeichen im Küstenbereich. *„Der Ausbau der natürlichen oder künstlichen Fahrwasser in allen Schifffahrtsländern ist zu einem ernststen ökonomischen Problem geworden. Die Annahme, dass eines Tages die oftmals monumental erscheinenden Leuchttürme aus dem*

gewohnten Antlitz der Küste verschwunden sein werden, ist unbegründet. Auch zur Einmessung des Schiffsortes müssen Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Navigationsgeräte und Navigationshilfen an Bord laufend überprüft werden. Das geschieht ebenfalls am einfachsten, schnellsten, zuverlässigsten und billigsten durch terrestrische Navigationsmethoden mit Bezug auf erdgebundene Objekte, die der visuellen Beobachtung zugänglich und mit ihrem Standort genau bekannt sind. Solche Objekte sind die festen Seezeichen. Dem Nautiker sind und bleiben sie in der täglichen Arbeit auf See unentbehrlich. Und da der Leuchtturm den Hauptvertreter der festen Seezeichen darstellt, wird der Seefahrer auf ihn nicht verzichten können“, schrieb der Chef der Warnemünder Dienststelle des SHD der DDR, Paul Klug, im „Jahrbuch der Schifffahrt“ von 1973.

Auch 1977, bei einem intern gehaltenen Vortrag des Leiters der fachlich verantwortlichen Seezeichenprüfstelle des SHD der DDR, Ingenieur Werner Glawe, „zur geplanten perspektivischen Entwicklung der DDR-Seezeichentechnik“ kam dieser Grundgedanke zum Tragen. Einführend brachte er das wie folgt zum Ausdruck: *„Es wird heute international eingeschätzt, dass die Leuchtfeuer von ihrer Bedeutung für die Schifffahrt nichts eingebüßt haben, sondern es ist im Gegenteil eine zunehmende Nachfrage zu verzeichnen, insbesondere für Containerschiffe und den großen Tankerverkehr. Der Seemann will nach wie vor nicht auf die direkte visuelle Beobachtung verzichten, trotz aller modernen nautischen Hilfsmittel. Letztlich stellen sie doch in der Revierfahrt mehr oder weniger nur ein Ergänzungsmittel dar.“* Anschließend verwies er jedoch auf die geänderten Einflussbedingungen, wie die Größe und Geschwindigkeit der Schiffe, die Zunahme der Verkehrsdichte, die Hintergrundhelligkeit und das Erfordernis der Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs bei verminderter Sicht. Schlussfolgernd kann man aus historischer Sicht konstatieren, dass mit dem darauf aufbauenden Vorhaben „Komplexe Rekonstruktion der Leuchtfeuer (KRL)“ ein Schritt in die zukünftige Richtung getan wurde.

„Dies betraf nicht nur die zum Teil unzureichenden optischen Parameter der Leuchtfeuer, sondern auch die Feuerträger, die wegen ihres hohen Alters einer dringenden Erneuerung bedurften. Es wurde also die Entwicklung neuartiger Richt- und Rundumfeuerlaternen eingeleitet, die in Abhängigkeit von den Sichtverhältnissen in unterschiedlichen Lichtstärkenstufen betrieben werden konnten.“ Im Fährhafen Mukran kamen diese Leuchtfeuer sowie eine Radarantwortbake RACON 1987 erstmalig und erfolgreich zum Einsatz.

Durch die politische Wende wurde diese Modernisierungsphase im Seezeichenwesen an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern zunächst unterbrochen. Die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der BRD einige Zeit danach mit großem Aufwand durchgeführten beziehungsweise weitergeführten baulichen Instandsetzungen der Leuchtfeuerstationen Timmendorf/Poel, Gollwitz/Poel, Buk, Warnemünde, Darßer Ort, Hiddensee, Arkona, Greifswalder Oie und Molenfeuer Saßnitz sowie die bis 2004 abgeschlossenen Umstellungen aller Lichtquellen der Leuchttürme Mecklenburg-Vorpommerns auf Halogenmetalldampflampen bestätigten die bisher zur Entwicklung der Leuchtfeuer aufgeführten Einschätzungen.

Selbst bei einer weltweiten Abnahme des Bestandes an Leuchtfeuern haben diese noch immer ihren Stellenwert in der maritimen Verkehrstechnik. Auch mit dem heutigen Stand der Technik ist ein Ende der Existenz der monumentalen Seezeichenbauten an Deutschlands Küsten noch nicht abzusehen. Dabei ist die in „DER SPIEGEL 5/2005“ aufgeworfene Frage *„...Aber ist die GPS-Ortung aus dem All wirklich sicher genug?“* wohl mit die wichtigste bei zukünftigen Entscheidungen für die weitere Nutzung von Leuchtfeuern.

Der geschmuggelte Papagei

Es war Mitte der Siebziger Jahre. In der Westafrikafahrt war die Abgeltung freier Tage sehr gut organisiert. Ein Teil unserer Besatzung sollte von Bremen aus nach Hause fahren. Die Namen der Besatzungsmitglieder standen fest und es wurde eifrig gepackt. Nun konnten aber per Zug nicht alle erworbenen Mitbringsel mit nach Hause genommen werden. Bei einem unserer Kollegen trat ein besonders großes Problem auf. Er hatte sich auf dem Markt in Abidjan einen Graupapagei zugelegt. An Bord konnte man ihn noch einigermaßen gut verstecken. Aber nun per Bahn – fast unmöglich! Unsere Reisegruppe, bestehend aus acht Besatzungsmitgliedern, wurde in den „Fall Papagei“ eingeweiht und schmiedete nun die unmöglichsten Pläne, den Papagei über die Grenze zu bringen. Der beste Vorschlag, den Papagei in ein Stoffsäckchen zu stecken und in den Ärmel einer Jacke einzunähen, wurde realisiert. Um den Vogel ruhig zu stellen, wurde ihm vor Antritt der Heimreise noch einmal Wasser mit einer halben Schlaftablette gereicht. Während der Bahnfahrt bis Herrnburg schien unser Konzept aufzugehen. Der Zug ratterte so vor sich hin und unser Papagei verhielt sich ganz ruhig. Er hatte die Schlaftablette gut verkräftet, atmete gleichmäßig und schlief. Nun geschah das Unvorhergesehene. Als der Zug in Herrnburg zum Stehen kam und es ruhig im Zug wurde, erwachte der Papagei und fing an zu pfeifen. Jetzt war guter Rat teuer. In Anbetracht der Lage, dass sich die Genossen der Passkontrolle schon im Waggon befanden, brach bei uns der Angstschweiß aus. Nun half nur noch eins – sich total doof stellen! Wir begannen, unregelmäßig mit dem Papagei im Wechsel mitzupfeifen. Die beiden kontrollierenden Genossen studierten unseren Dienstauftrag, verglichen die Seefahrtbücher und beobachteten argwöhnisch unser Pfeifkonzert. Nachdem sie unsere Dokumente überprüft hatten, schauten sie uns noch einmal mitleidvoll an, schüttelten den Kopf und gingen in das nächste Abteil. Das Schlimmste stand uns allerdings noch bevor. Der Zoll! Es dauerte und endlich näherten sich eine Zollbeamtin und zwei Zöllner. Uns stockte fast der Atem, aber wir stießen im Wechsel mit dem Papagei weiterhin unsere schrillen Pfiffe aus. Zwecks Zollkontrolle sollten wir nun auf den Gang treten. Nur die zu überprüfende Person befand sich mit den Zöllnern im Abteil. Erschwerend war für uns, dass die Jacke mit dem Papagei am Haken vor dem Fenster hing. So mussten wir uns pfeifenderweise bei der Überprüfung immer nahe am Fenster plazieren. Nachdem wir unser Reisegepäck vorgezeigt hatten und sich darunter keine Schmuggelwaren befanden, verließen die Zollbeamten unser Abteil. Wir pfften aber fröhlich weiter. Auf dem Gang allerdings drehte sich die Zollbeamtin noch einmal um und fragte, wo wir denn jetzt herkämen. „Afrika“ antworteten wir. Sie meinte nur noch: „Jetzt wundert mich gar nichts mehr“ – stieß ebenfalls einen Pfiff aus und betrat das Nachbarabteil.



Als Schiffsarzt auf Typ IV

„Du musst einmal im Leben zur See fahren, wenigstens eine Reise“, sagte Vaters Bruder. Der fuhr als Fischer auf einem Logger des *VEB Fischkombinat Rostock*. Damit hatte er bewusst oder unbewusst etwas in mir angeregt, das mein ganzes späteres Leben bestimmen sollte.

Nach dem Studium bewarb ich mich deshalb mit einem Freund und Kollegen in einem Krankenhaus an der Küste, wo wir uns unsere fachlichen Sporen verdienten. Nach Abschluss dieser Ausbildung ging es nach Rostock, um meinen Wunsch zu verwirklichen.

Die Schifffahrt, der Überseehafen Rostock und der Medizinische Dienst des Verkehrswesens, Direktion Schifffahrt, waren Anfang des Jahres 1962 noch in einer Aufbau- und Entwicklungsphase. Ein Seeinsatz konnte für mich noch nicht erfolgen, da die entsprechende Planstelle fehlte. So begann ich erst einmal als Betriebsarzt in der Poliklinik des *VEB Schiffswerft Neptun*. Hier konnte ich bereits an Probefahrten auf Neubauschiffen teilnehmen und meine ersten Seererfahrungen machen.

Mein Freund und Kollege hatte mehr Glück. Er fing im Hafenambulatorium an und sollte der Erste von uns beiden sein, für den im Herbst 1962 der Einsatz als Arzt auf einem Schiff vorgesehen war. Nach Anordnung über den Gesundheitsschutz auf Seeschiffen wurden Schiffe, welche die Bereiche der Kleinen Fahrt beziehungsweise Kleinen Hochseefischerei überschritten, bei einer Besatzung von mehr als 50 Personen mit einem Schiffsarzt besetzt. Das Gesetz legte weiterhin fest, welche Aufgaben ein Schiffsarzt während seiner Tätigkeit zu erfüllen hatte, welche Ausrüstung, wie viel Kranken- und Behandlungsräume vorhanden sein mussten und welche Kontroll- und Beratungsaufgaben dem Mediziner oblagen.

Doch wie so oft kommt es im Leben anders, als man denkt. Mein Kollege erkrankte und musste sich den Blinddarm entfernen lassen. Danach war er nicht seetauglich und so kam es, dass ich am 5. Oktober 1962 überraschend als Schiffsarzt auf dem *MS HALBERSTADT* gemustert wurde. Das Schiff war das 14. und letzte der Typ-IV-Serie. Mit der *HALBERSTADT* hatte ich ein gutes „Brotschiff“ erwischt, denn unsere Paten aus Halberstadt versorgten uns mit den großen Dosen „Halberstädter Wiener“ und Gläsern mit Hausmacherblut-, Leber- und Sülzwurst. In damaliger Zeit ausgemachte Raritäten und Köstlichkeiten. Da wir etwa vier Monate unterwegs sein sollten, hatten wir auch schon den Weihnachtsproviant sowie eine große Anzahl von Rinder- und Schweinehälften, Konserven und Trockenproviant gebunkert. Meine erste Arbeit war die Hygienekontrolle bei der Verproviantierung.

Die Reise begann bei typischem Herbstwetter. Wegen schlechter Sicht hatte das Schiff Grundberührung im Großen Belt und zwei Schlepper kamen aus Rostock, um uns wieder flott zu machen. Die angereisten Taucher stellten keinen ernsthaften Schaden an der Außenhaut und der Antriebsanlage fest und wir konnten unsere Reise über Antwerpen ins Mittelmeer fortsetzen. In der Biskaya hatte ich meinen ersten „Hausbesuch“. Der Kapitän eines kleineren, uns entgegenkommenden englischen Frachters war mit hohem Fieber erkrankt und das Schiff hatte einen Hilferuf abgesetzt. Es war Nacht, als wir uns begegneten. Windstärke 5 bis 6, Seegang 5. Der Engländer hatte sein Rettungsboot ausgesetzt, unser Schiff ging in Lee und ich bin mit Schwimmweste die Jakobsleiter hinuntergeklettert. Mir war doch etwas „mulmig“, zumal ich erstmals einen solchen Abstieg im Scheinwerferlicht erlebte. Unten packten mich dann die Matrosen fachgerecht am „Achtersteven“ und zogen mich in das Rettungsboot. Die Überfahrt war herrlich, die Luft mild, der Mond schien. Der Kapitän hatte eine hoch fieberhafte eitrige Mandelentzündung und nachdem ich ihm eine Penicillinspritze verpasst und einen Mokka als Wegzehrung erhalten hatte, brachte man mich wohlbehalten zurück an Bord.



Im Mittelmeer war der Sommer zurückgekehrt. Bei angenehmen Tagestemperaturen um die 25 Grad Celsius und Sonnenschein konnte ich mich gut einleben. Die Decksgang hatte achtern das Schwimmbecken klagemacht und wir konnten baden. Vormittags kümmerte ich mich um das Hospital und den Behandlungsraum, sichtete und ordnete die standardisierte Ausrüstung und hielt Instrumente und Spritzen steril, denn Einwegmaterial aus Plastik wie heute, gab es damals noch nicht und deshalb war noch manch handwerkliche Arbeit zu tun. Die Besatzung war jung und gesund und so hatte ich in der ersten Woche noch keinen Patienten. Richtig gefreut habe ich mich, als dann nach etwa zehn Seetagen mein erster Patient an die Tür klopfte. Er war Maschinenassistent, kam aus Sachsen wie die meisten Seeleute unserer Flotte und wir waren bald bei einer Tasse Kaffee in ein angeregtes Gespräch vertieft. Ich war froh und dankbar, etwas Abwechslung zu haben und Näheres von seiner Tätigkeit zu erfahren. So verging die Zeit recht schnell. Da er Freiwache hatte, konnten wir uns auch einen Weinbrand genehmigen, der das Gespräch beflügelte. Um 11.30 Uhr war Zeit zum Mittagessen und ich fragte den Patienten, was er eigentlich wollte und wo er Beschwerden hätte. Er antwortete mir recht fröhlich: „Doc, als ich kam, hatte ich Magenschmerzen, aber die sind nun weg.“ Die weiteren Tage im Mittelmeer verliefen sehr ruhig. Die Besatzung war höflich, aber zurückhaltend. Besonders die Truppe im Achterschiff, wo ich wohnte. Die meiste Zeit war ich für mich, las sehr viel und genoss das Meer. Etwas beunruhigte mich allerdings. Der menschliche Kontakt zu meinen Nachbarn kam einfach nicht zustande. Für eine Viermonatsreise ein Problem, das mich sehr beschäftigte. Zwei Tage vor Port Said klopfte es abends an meine Tür. Der E-Ingenieur stand draußen, kam herein, grinste und fragte: „Wie lange willst du denn abends noch alleine rumsitzen?“ Ich antwortete: „An mir soll es nicht liegen!“ Der E-Ingenieur stand auf, ging zur Tür, steckte den Kopf hinaus und rief: „Ihr könnt alle hereinkommen!“ Im Nu war meine Kammer voll. Eine Kiste „Hafenbräu“ war schnell zur Stelle und so wurde ich dann ins Kollektiv aufgenommen. Später erfuhr ich, dass man mich absichtlich erst etwas geschnitten hatte, damit ich merkte, was geschehen konnte, wenn man allein bleibt und keine Freunde hat. Da das Eis nun gebrochen war, gestaltete sich mein Tagesablauf interessanter. Ich war viel auf der Brücke und habe, um die Arbeitsbedingungen an Bord besser kennen zu

lernen, an Deck Farbe gewaschen, gemalt und bin hintereinander drei 4-8-Maschinenwachen gegangen. Da musste ich Separatoren reinigen und die Bilge schrubbten und konnte eruieren, mit welch schweren und belastenden Bedingungen die Seeleute konfrontiert waren. Die Besatzung bestand aus 51 Mitgliedern plus 12 Lehrlingen und zwei mitreisenden Ehefrauen. Alle Kammern und Schlafplätze waren belegt.



4000 Schafe als Decksladung

Unser erster Hafen im Roten Meer war Port Sudan. Hier wurde ich erstmals mit richtiger Armut konfrontiert. Wir luden 3000 Tonnen Hirse und 4000 lebende Schafe als Decksladung für Jiddah/Saudi-Arabien. Nachdem die Hammel an Bord waren und das Schiff sich auf der Überfahrt befand, musste ich – wie konnte es anders sein – zu einer Behandlung über das Deck ins Vorschiff. Mit festen Arbeitsschuhen und nur einer Turnhose bekleidet, habe ich mich dann durch die eng stehenden, ängstlich strampelnden und blökenden Tiere gequetscht. Die Turnhose konnte ich anschließend Außenbords werfen. Zwei Tage lang roch ich etwas streng, trotz wiederholten Duschens.

Über Steamer Point/Aden ging es dann weiter nach Mukalla. Vier Tonnen Sahnebonbons aus der CSSR für den Sultan wurden aus der Kühllast bei brennender Sonne auf offene Holzboote verladen und von Reede an Land gerudert. Wir hockten auf den Blechkisten und haben so zum Verkleben der Bonbons auch noch unseren Beitrag geleistet.

Die Arbeits- und Lebensbedingungen in den Tropen waren auf den Schiffen hart. Es gab noch keine Klimatisierung und es herrschten je nach Wetter- und Windlage Temperaturen zwischen 30 und 40 Grad Celsius. Man konnte eine so genannte Windhutze in das Bullauge schrauben, um etwas Kühlung durch den Fahrtwind zu erhalten. Nachts zog man sich Baumwollwäsche an. Der Schlaf war oft durch die Hitze gestört und kaum erholsam. Auch bei der Arbeit musste entsprechende Kleidung zum Schutz von Nieren und Magen getragen werden. Der Genuss von eiskalten Getränken führte oft zu Magenverstimmungen oder auch chronischen Erkrankungen. Noch belastender war das Klima in der Regenzeit, wenn die Schwüle vor den Gewittergüssen zunahm und nach dem Regen alles dampfte und die hohe Luftfeuchtigkeit den Schweiß erst so richtig heraustrieb. Dazu kam, dass zu dieser Zeit Nylonhemden



Landgang in Bombay, 1962

in Mode waren und wir uns in Aden recht preiswert damit eindeckten. Auch damals musste der leiden, der beim Landgang modern gekleidet und schön sein wollte.

Die Stimmung an Bord wurde durch das Kombüsenpersonal wesentlich beeinflusst. Wir hatten Köche, Fleischer und Bäcker an Bord. Das Essen war reichlich – auch an Kalorien – und abwechslungsreich. Frisches Obst und Gemüse konnten in den Häfen zugekauft werden. Alles andere war seit dem Auslaufen an Bord. Der Proviant musste gepflegt, kontrolliert und von Schädlingen fern gehalten werden. Wöchentlich machte ich mit den Verantwortlichen eingehende Rundgänge und Inspektionen. Jeden Freitag wurde eine Schabenbekämpfung durchgeführt. Das gefrostete Fleisch trocknete in den Kühlräumen langsam aus. Das Schweinefleisch musste zuerst verbraucht werden, weil das Fett leicht ranzig wurde. Rindfleisch hielt sich dagegen besser und länger. Die Butter wurde in großen Blöcken mitgeführt. Oftmals sah so ein Butterblock am Ende der Reise wie ein Roquefortkäse aus und wurde zu Butterschmalz umgebraten. Das Kombüsenpersonal hat es aber stets verstanden, etwas Schmackhaftes zu zaubern. Trotzdem gab es manchmal auch kritische Bemerkungen. Zumeist, wenn zum Schluss der Reise viele Vorräte zu Ende gingen. Öfters gab es dann zum Nachschick nur noch rote oder grüne Kaltschale. Wir nannten das scherzhaft „Leuna I“ und „Leuna II“. In Bombay war unsere Handelsvertretung zu Gast an Bord. Sie brachte frisches Obst und Gemüse und zum Dank saßen dann die Mitarbeiter in der Messe und schwitzten sich bei knapp 40 Grad Celsius durch Eisbein mit Sauerkraut. Anschließend zogen sie glücklich und mit einigen Schwarzbrotten zurück an Land.

Auf der Rückreise hatten wir 200 Rinder als Decksladung von Port Sudan nach Port Suez zu transportieren.

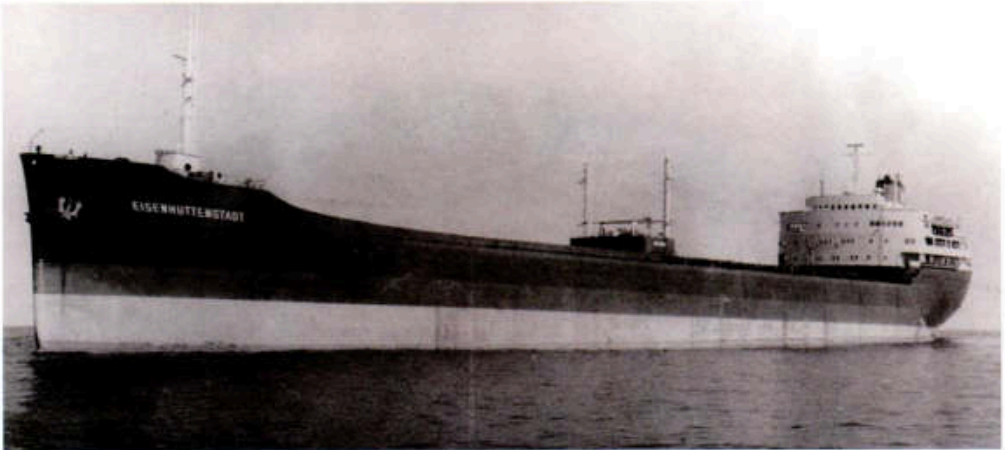
Ich bekam auf dieser Reise ein ernsthaftes ärztliches Problem. Bei der Einfahrt in das Rote Meer erkrankte etwa ein Drittel der Besatzung an einem fieberhaften Virusinfekt mit hohen Temperaturen, Schweißausbrüchen und Kreislaufproblemen. Nach drei bis vier Tagen klangen die Beschwerden dann aber langsam wieder ab. Mit so einem Krankenstand, der zudem noch infektiös war, konnte die bevorstehende Suezkanalpassage problematisch werden, zumal wir eine Schiffsgesundheitserklärung beim Hafenarzt abgeben mussten. Ich untersuchte nochmals alle 11 noch kranken Besatzungsmitglieder, die jedoch außer Fieber und Kopfschmerzen keine weiteren Symptome hatten. Alle mussten während der Kanalpassage aufstehen. Nachdem wir dann im Mittelmeer und die Außentemperaturen gefallen waren, wurden sie nach einem erfrischenden Schlaf spontan gesund und wir konnten ohne weitere Zwischenfälle die Heimreise nach Rostock fortsetzen.

Den Heimathafen erreichten wir am 31. Januar 1963 bei klirrendem Frost und einer weitgehend zugefrorenen Ostsee. Das Schiff blieb auf Reede. In einiger Entfernung von uns lag die SIERRA MAESTRA, ebenfalls ein Typ-IV-Schiff, aber unter kubanischer Flagge. Nach dem Einlaufen erfuhr ich, dass der Kapitän dieses Schiffes ernsthaft an einer akuten Blinddarmentzündung erkrankt war und dass man ihn wegen Eisgangs nicht rechtzeitig von Reede holen konnte und er die Erkrankung deshalb nicht überstanden hatte. Hubschraubereinsätze gab es zu damaliger Zeit noch nicht und so wurden widrige Wetterumstände einem Menschen zum Verhängnis, dem man unter normalen Umständen unkompliziert durch eine Operation hätte helfen können.

Nach einer knapp zweiwöchigen Hafenliegezeit lief ich am 11. Februar 1963 mit dem gleichen Schiff wieder zu einer Reise von fünf Monaten und 17 Tagen aus. Auch diese Fahrt hielt viele medizinische Überraschungen und zahlreiche unvergessliche Erlebnisse und Abenteuer für mich bereit.

Kapitänsback als OP-Tisch

Im Jahre 1973 fuhr die EISENHÜTTENSTADT als Tanker für die Deutfracht-Reederei und war dabei überwiegend auf der Route Rostock - Fao/Irak via Kapstadt eingesetzt. Die im gleichen Jahr geschaffene Spezialreederei stellte das 38 242-tdw-Schiff am 19. Januar 1970 in Dienst. Es war 1960 von den *Götaverken* in Göteborg gebaut worden und lief etwa 12,6 Seemeilen pro Stunde. Die Ladekapazität betrug 36 500 Tonnen Erz oder 32 000 Tonnen Öl.



Die EISENHÜTTENSTADT hatte im Juli 1973 im Rostocker Ölhafen eine Ladung Erdöl aus dem Irak gelöscht. Bedingt durch planmäßige Urlaubsabgeltung wurden während dieser Liegezeit viele Bordfunktionen zeitweilig neu besetzt. So waren unter anderem Fräulein Kumstler als Stewardess und Herr Schreiber als II. Nautiker neu an Bord gekommen. Da auch der Stammkapitän in Urlaub gegangen war, wurde unüblicherweise unser bisheriger Chieftmate Herr Heidtmann als Kapitän eingesetzt und ich rückte zum I. Offizier nach. Für den auf dem Schatt el Arab stationierten Deutfracht-Tanker BUNA wurde Ausrüstung und Proviant an Bord genommen.

Obwohl das Apartheidregime international boykottiert wurde, erlaubten die Sanktionsbedingungen den Schiffen aller Staaten, ihren Proviant in Häfen der Republik Südafrika zu ergänzen. Auch die Schiffe unserer beiden Reedereien nutzten diese Möglichkeit auf ihren Reisen in fernöstliche Gebiete. Außerdem war es für uns neben dem Katalogeinkauf bei *Gundelfinger* oft die sicherste Chance, Post von den Lieben aus der Heimat zu empfangen. So reihte sich unsere EISENHÜTTENSTADT in die Kolonne der auf Kapstadt zulaufenden Schiffe ein, übernahm außerhalb der Hafengrenzen auf dortiger Außenreedee Frischproviant und Post und brachte den ansonsten gut funktionierenden Abfertigungsablauf etwas durcheinander, weil die Ausrüstung für unseren Leichter-Tanker BUNA im Schatt el Arab erst nach dem zweiten Beladen der Versorgungsboote im Kapstädter Hafen an Bord genommen werden konnte. Unser Verbleiben auf der Reede bis zum zweiten Anlaufen der Barkassen irritierte die nach uns anlaufenden Schiffe und die südafrikanische Küstenwache.

Auch ich hatte von meiner Frau – wir waren erst fünf Monate verheiratet – Post bekommen und war wie viele unserer Besatzungsmitglieder mit mir und der Welt zufrieden. Die Ausrüstungen hatten wir schnell verstaut und wo es notwendig war seefest gesichert. Mit Verlassen

der Reede von Kapstadt begann eigentlich der schönste Abschnitt dieser Reisen. Nach Umrunden des Kaps der Guten Hoffnung und der Passage des Nadelkaps fuhren wir ganz dicht unter der Küste an Port Elizabeth und Durban vorbei bis zum Kap Luciameer nach Norden und nutzten dabei eine nordwärts setzende Ergänzungsströmung des Mozambique-Stromes. Trotz der landschaftlich herrlichen Ansichten lief sowohl im Decks- als auch im Maschinenbereich der normale Dienstbetrieb mit Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten weiter. An der Küste Mozambiques ging es dicht unter Land und danach dampften wir gegen die südwärts setzende Strömung vom Kap Lumbo weiter bis zum Golf von Oman. Dort führten wir die vorgeschriebenen Sicherheitsmanöver durch und setzten die Boote aus. Im Anschluss an das Manöver passierten wir, dem Zwangsweg folgend, die Straße von Hormouz und liefen in den Persischen Golf. 35 Tage nach Verlassen unseres Heimathafens ankerten wir auf Außenree-de des Schatt el Arab. Der ganze 16. August wurde damit verbracht, die Ausrüstung und den transportierten Proviant an den Motortanker BUNA zu übergeben. Die Boote der BUNA pendelten bis in die späten Abendstunden zwischen unseren beiden Schiffen.

In der darauf folgenden Nacht um 1.50 Uhr war der Lotse an Bord und nach Kapitänsanweisung fuhren wir den Schatt el Arab aufwärts nach Fao, wobei strikt auf irakischem Gebiet geblieben werden musste. Die damaligen politischen Spannungen zwischen dem Irak und dem Iran bedingten die genaue Beachtung dieser Fahrregel. Dreieinhalb Stunden später war das Schiff mit Backbordseite fest.

Die Sandwüste und das für Europäer ungewohnte heiße und feuchte Klima lockten keinen von uns in den tristen versandeten Ort Fao. Mittagstemperaturen um bis zu 60 Grad Celsius waren keine Seltenheit und die Nächte brachten auch keine Abkühlung. Ich selbst hatte mir vom irakischen Lademeister eine Besichtigung der riesigen Tanklager und einer in der Nähe befindlichen Bohrstelle erbeten, was nach einer außerordentlichen Genehmigung und viel Palaver auch gestattet wurde. Per Jeep war diese Tour zwar einigermaßen erträglich, aber wirklich sehenswert waren die von Sand überzogenen Industrieanlagen und Rohrleitungen nicht. Auch was ich von Fao zu sehen bekam, war nicht gerade einladend.

Die Beladung des Schiffes wurde innerhalb von etwa 15 Stunden beendet. Eine gemeinsame Ladungsendberechnung mit den behördlichen Kontrolleuren ergab, dass wir 29 406,07 mt Rohöl an Bord genommen hatten. Entsprechende Ladungsdokumente wurden ausgestellt und vom Kapitän unterzeichnet.

Am 18. August 1973 um 14.18 Uhr gaben wir nach einer über dreistündigen Revierfahrt den Fao-Lotsen ab, passierten die auf Reede liegende leere BUNA und traten ohne die sonst übliche Komplettierung unserer Rohölladung die Heimreise an.

Nach dem großen Reinschiff kehrte die gewohnte „Seeroutine“ ein. Wir liefen auf die Insel Sokotra zu, als bei Fräulein Kumsteller, der in Rostock vertretungsweise an Bord gekommenen Stewardess, erste Beschwerden im Magen- und Darmbereich auftraten, die sich verhältnismäßig schnell verschlimmerten. Der behandelnde II. Nautiker zog unseren Kapitän hinzu und beide holten sich über RÜGEN-RADIO funkmedizinischen Rat. Diesen erteilte ein Arzt der Rostocker Südstadtklinik. Im Laufe des 24. August wurde eine akute Blinddarmreizung diagnostiziert und die Schiffsleitung entschloss sich, das Schiff mit aller Kraft in Richtung Mogadischu laufen zu lassen. Die Kursänderung war allerdings vorerst geringfügig. Der Kapitän und alle nautischen Offiziere teilten sich ihren Dienst so ein, dass über Nacht ständig ein in der Krankenpflege Ausgebildeter bei der Patientin war. Unser Kapitän und der Funker hatten am gleichen Tag auf Anraten des Funkarztes versucht, Verbindung zu Schiffen mit einem Arzt aufzunehmen. Nach vielen vergeblichen Versuchen gelang es, eine stabile Verbindung zu dem vor uns fahrenden und bedeutend schnelleren Motortanker LUTZK und dessen Schiffsarzt



MS EISENHÜTTENSTADT - Voll Voraus Kurs Mogadischu

Dr. Piatnikowski aufzubauen. Auf diese Weise wurden wir ab dem Abend des 24. August 1973 von zwei Ärzten beraten.

Nach der Passage der Insel Sokotra verschlechterte sich die Wetterlage zusehends. Es baute sich eine schwere südwestliche Dünung auf und starker Wind ebenfalls aus südwestlichen Richtungen erzeugte eine grobe See. Dazu kam noch der starke nach Nord setzende Somalstrom. Dadurch erreichte unsere EISENHÜTTENSTADT nur eine Geschwindigkeit von etwa acht bis neun Seemeilen pro Stunde. Im Laufe des 25. August verschlimmerte sich der Zustand unserer Patientin zusehends. Jeder von uns wollte helfen und so konnten wir eine ständige Krankenwache organisieren, die hauptsächlich von unserem Maschinenpersonal gestellt wurde und uns Nautiker stark entlastete. Die intensiv geführten Funkberatungen mit beiden Ärzten und dem Kapitän des Novorossisker Tankers bewirkten, dass sich der Kapitän der LUTZK, Herr Orobinski, und unser Kapitän, Herr Heidtmann, im Einvernehmen mit beiden Reedereien zu einem gewagten gemeinsamen Manöver zwecks Übernahme des Arztes und seiner Helfer entschlossen.

Am Abend des 25. August 1973 ging der ebenfalls für Rostock bestimmte und etwa 222 Seemeilen vor uns fahrende Tanker LUTZK auf Gegenkurs und wir mit unserer EISENHÜTTENSTADT änderten unseren Kurs auf Süd, sodass beide Schiffe aufeinander zu liefen. An Bord wurde eine freiwillige Bootsbesatzung von sechs Personen gebildet. Wer außer mir zu dieser Besatzung gehörte, kann ich leider nicht mehr nachvollziehen. Ich weiß nur noch, dass unser III. Techniker dabei war und andere erfahrenen „EISENHÜTTER“. Am Abend probten wir gemeinsam mit der Decksgang unter Anleitung des Bootsmannes, Herrn Ronnecker, in einer sogenannten Trockenübung das Aussetzen des Rettungsbootes. Soweit es möglich war, wurde das für das Manöver ausgewählte Boot Nr. 3 (ein Boot mit Motorantrieb) von unseren Jungs präpariert und für den Einsatz vorbereitet.

Es war kein leichtes Unternehmen, bei dem herrschenden Wetter ein Boot gut zu Wasser zu bringen. Es war keineswegs sicher, ob es glücken würde. Die Gefahren des Kenterns beim Einsetzen in die See oder bei ungleichzeitigem Lösen der beiden Davithaken beim Aussetzen des Bootes waren riesig. In beiden Fällen wären wir Bootsinsassen ins Wasser gefallen

und sofort vom Schiff abgetrieben worden. Noch heute bewahrt meine Frau den Brief auf, den ich am Abend dieses Tages schrieb und der später per Diplomatenpost der sowjetischen Botschaft von Mogadischu aus zugestellt wurde. Sie war durch diesen Brief sehr verängstigt worden. Aber für mich galt das Gleiche wie für alle anderen Besatzungsmitglieder: Wir wollten unser Bestes zur Rettung der Stewardess tun.

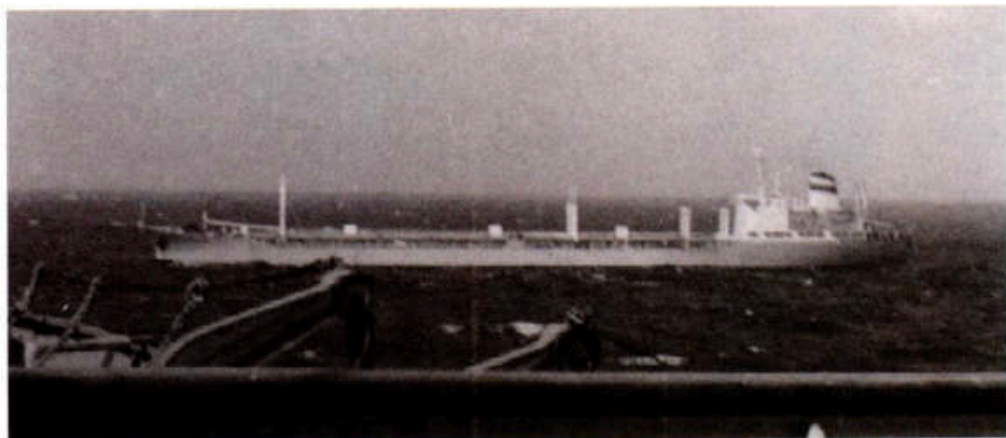
In den frühen Morgenstunden des 26. August 1973 trafen sich beide Schiffe. Kurz nach 7.30 Uhr wurde unser Boot unter Anleitung des Kapitäns vom erfahrenen Bootsmann, Herrn Ronnecker, und einigen seiner Mannen bis etwa drei Meter über die Wellenkämme weggefiert. Im richtigen Moment lösten auf mein Kommando zwei Mann den vorderen und den achteren Davithaken und das Boot fiel genau auf den sich gerade unter uns befindlichen Wellenberg in die See und legte sich in die Vor- und Achterleinen. Da wir praktisch gleichzeitig mit dem Fall den Bootsmotor in Gang gesetzt hatten, kamen wir sofort gut von unserer EISENHÜTTENSTADT frei. Ich glaube, nicht nur uns Bootsinsassen war nach dem gelungenem Aussetzen ein riesiger Stein vom Herzen gefallen. Auch die Besatzung der LUTZK hatte das schwierige Manöver mit klopfenden Herzen beobachtet. Der I. Offizier, Herr Schabalin, wie auch Dr. Piatnikowski gratulierten uns später zu diesem gelungenen Manöver. Sie und ihr Elektriker, Herr Perkow, waren damals ehrlich froh, wohlbehalten bei uns an Bord angekommen zu sein.

Nach einer ersten Visite entschloss sich Dr. Piatnikowski zur Blinddarmoperation. Seinen Entschluss teilte er unserem Kapitän mit. Auch der Kapitän der LUTZK wurde unverzüglich unterrichtet und gebeten, noch eine bestimmte Menge an Narkotika bereitzustellen, da die bei uns vorhandenen Spritzen und die vom Arzt mitgebrachten Mittel nicht ausreichen würden. So mussten wir unsere Stundentour zum Tanker LUTZK wiederholen. An Bord setzte währenddessen eine ungewöhnliche Aktion ein. Einige Maschinenwärter und Matrosen schrubbten und desinfizierten die Offiziersmesse. Unsere Oberstewardess richtete danach die Kapitänsbank als Operationstisch her. Es war der größte und stabilste Tisch im Raum. Die Elektriker sorgten für eine gute und blendfreie Beleuchtung und legten gemeinsam mit dem Funker eine zweite unabhängige Telefonverbindung von der Offiziersmesse zur Brücke. Die Kombüse wurde beauftragt, ständig kochendes Wasser vorzuhalten und sich eventuell als Notkuriere in Bereitschaft zu halten. Als wir von unserer zweiten Bootstour zurückkehrten, waren alle Arbeiten in vollem Gange. Im Salon des Schiffes erwarteten mich unser Kapitän und der I. Offizier der LUTZK. Ich übergab die Narkotika.

Da unser Kapitän ständig mit Telefonaten und Gesprächen zwischen den verschiedenen Parteien beschäftigt war, konnte er nicht die operative Schiffsführung auf der Brücke wahrnehmen. Diese Aufgabe fiel somit mir zu. Unser III. Nautiker wurde für diesen Tag zum Dauer-Wachoffizier erklärt. Herr Schreiber hatte sich voll und ganz der bevorstehenden OP zu widmen. Etwa 10.40 Uhr waren alle technischen Operationsvorbereitungen zur Zufriedenheit des Arztes beendet. Er hatte Fräulein Kumsteller auf den Eingriff eingestimmt und bereitete sich nun selbst vor. Zwischenzeitlich wurde vom Bootsmann und einigen Matrosen das Rettungsboot an unserer Steuerbordseite vertäut und gesichert.

Punkt 11 Uhr begann die Blinddarmoperation. Dem Arzt assistierten unser II. Nautiker, Herr Schreiber, und der Elektriker des MT LUTZK, Herr Perkow. Herr Perkow hatte im letzten Weltkrieg eine medizinische Ausbildung erhalten und war bis viele Jahre nach dem Krieg als „Allein-Feldscher“ einer kleineren Truppeneinheit tätig gewesen. Unser Kapitän und Herr Schabalin sorgten für die notwendige Kommunikation zu den diplomatischen Vertretungen beider Länder in Mogadischu, zur LUTZK und zum Funkarzt. Soweit ich mich erinnere, war eine direkte Verbindung von uns zur DDR-Botschaft in Mogadischu nicht möglich gewesen, weil die Herren sich dort einfach nicht meldeten. So übernahm die Sowjetbotschaft unsere Mitteilungen zur

Weiterleitung, informierte selbstständig die DDR-Botschaft oder der Funker der LUTZK schickte unsere Informationen via Sowjetbotschaft an die DDR-Geschäftsträger in Mogadischu. Brücke und Maschine waren personell verstärkt und das Schiff jederzeit manöverklar. Zusätzlich wurde das Rettungsboot unter besondere Aufsicht unseres Bootsmannes gestellt.



Der sowjetische Motortanker LUTZK

Im Krankenhaus dauert eine Blinddarmoperation etwa 20 bis 30 Minuten. An Bord der EISENHÜTTENSTADT benötigte der Arzt 3 Stunden und 45 Minuten. Das war der Tribut an das schlechte Wetter, denn um dem Arzt für die einzelnen Schnitte Ruhe zu schaffen, musste das Schiff immer wieder in Fahrt gesetzt werden, um danach die Maschine zu stoppen. Während der Auslaufzeit lag das Schiff dann verhältnismäßig ruhig und der Arzt konnte einen oder manchmal auch zwei Schnitte ausführen. Die Abstimmung mit dem Arzt erfolgte über das separat eingerichtete Telefon, über das unser II. Nautiker die Wünsche des Arztes durchgab.

Eine erste Verzögerung ergab sich dadurch, dass sich unser Rettungsboot bei diesem ständigen „Stopp and Go-Verkehr“ selbstständig machen wollte. Die Bootsleinen scheuerten immer wieder durch. Ich folgte dem Wunsch unseres Bootsmannes, rüstete ihn mit einem UKW-Handsprechgerät aus und ließ ihn mit einem Maschinenassistenten und einem Matrosen an unserer Leeseite mit dem Boot nebenher fahren. Die zweite und dritte Verzögerung folgten prompt. Mit Fortschritt der Operation vergrößerten sich die Stopp-Intervalle und so langsam entfernten wir uns von unserem Boot. Das gefiel natürlich unseren Leuten im Rettungsboot ganz und gar nicht. Etwas ungehalten forderten sie unsere Umkehr, denn die kleiner werdende EISENHÜTTENSTADT und die für sie schon verschwundene LUTZK erhöhten ihr Unbehagen enorm. Aber ich hatte schon selbst mit dem Arzt und auch mit dem Kapitän des MT LUTZK eine Umkehr zu unserem Boot abgesprochen. MT LUTZK war seit unserem Zusammentreffen immer in unserer Nähe und nie mehr als etwa acht Seemeilen entfernt. Das Schiff sicherte uns die gesamte Zeit ab und sorgte für ausreichende Manöverfreiheit.

Um 14.45 Uhr beendete Dr. Piatnikowski die Blinddarmoperation. Die Patientin wurde wieder in das Hospital transportiert. Hier führte der Arzt auch die Nachversorgung der Kranken durch. Danach wurden die Absperrungen im Bereich der Kombüse und der Offiziersmesse aufgehoben. Wir entfernten die zusätzlichen Anlagen und Apparaturen aus der Messe, säuberten sie und richteten sie wieder für ihre ursprünglichen Aufgaben her.

Der Koch brachte ein kräftiges Mittagsmahl auf den Tisch und gegen 16 Uhr waren wir alle, auch unsere Helfer, zufrieden und satt. Dr. Piatnikowski hatte noch einmal eine Visite bei Frau-

lein Kumsteller durchgeführt und beschloss, vorläufig bei uns an Bord zu bleiben und die Pflege der Patientin zu übernehmen. Es wurde festgelegt, dass der I. Offizier, Herr Schabalin, und der Elektriker Perkow auf ihren 36 500 Tonnen Rohöl transportierenden Tanker zurückkehren sollten. So hieß es für uns Bootsfahrer, nochmals in Aktion zu treten. Es wurde an jenem Tag unsere dritte und letzte Tour zum Novorossisker Tanker. Ein kurzer kräftiger Händedruck des Dankes und schon ging es wieder zurück zu unserer „HÜTTE“. Angekommen, legten wir uns mittschiffs an Steuerbordseite unter den inzwischen ausgeschwungenen Baum des Ladegeschirrs. Zwei am Ladehaken eingeschorene Stahlstropfen von gleicher Länge wurden zu uns heruntergefiert, mit denen wir vorn und achtern das Boot unterfingen. Nachdem die Vor- und auch die Achterleine von ausreichend vielen Besatzungsmitgliedern besetzt worden waren, ließ uns der Kapitän in einem günstigen Moment an Bord hieven. Das gelang ebenfalls beim ersten Mal.

Inzwischen war es Abend geworden und beide Schiffe nahmen Fahrt in Richtung Mogadischu auf. Dr. Piatnikowski kümmerte sich auf dieser Überreise sehr um unsere Stewardess. In Absprache mit ihm richteten wir wieder eine ständige Krankenwache bei Fräulein Kumsteller ein. Damit konnten wir auch den Doktor und unseren II. Nautiker entlasten. Wiederholt ärgerten wir uns über die völlig unzureichende Verbindung zu den Funkstellen von Mogadischu und unserer dortigen Botschaft. Praktisch war immer die Funkstelle des MT LUTZK zwischengeschaltet, die wohl „einen direkten Draht“ zur Botschaft ihres Landes hatte.

Gegen 23 Uhr des nächsten Tages erreichten beide Schiffe das Seegebiet vor Mogadischu. Auf unsere Anrufe meldete sich keiner. Ganz Somaliland schlief. So blieb uns gar nichts anderes übrig, als eine günstige Position aufzusuchen und den hellen Morgen abzuwarten.

Am 28. August 1973 früh ging unsere EISENHÜTTENSTADT auf der Reede von Mogadischu vor Anker. Während des Anlaufens meldete sich dann überraschend der Konsul der DDR-Botschaft über UKW. Unser Kapitän verhandelte mit ihm und verlangte, dass zum Transport der Kranken ein stabiles und großes Boot eingesetzt werden muss. Das war wegen der immer noch starken Dünung, der hohen Wellen und der dort angetroffenen Südströmung notwendig.

Gegen 10 Uhr kam ein Boot längsseits und brachte Behörden, zwei Ärzte und zwei Botschaftsangehörige an Bord. Nachdem Dr. Piatnikowski unsere 19-jährige Stewardess in die Obhut seines Kollegen vom sowjetischen Hospital übergeben hatte, war für ihn der Abschied gekommen. Begleitet von vielen guten Wünschen, ging er von Bord und wurde zum MT LUTZK gebracht. Der Novorossisker Tanker verließ gleich darauf die Reede und setzte seine Reise nach Rostock fort. Das Boot kam nochmals zu uns und die Behörden, die Botschaftsangehörigen und beide Ärzte stiegen über. Mit Hilfe des Ladegeschirrs konnte die Patientin auf das Boot und in die Hände der bereitstehenden Ärzte übergeben werden. Sofort legte es ab und brachte Fräulein Kumsteller an Land. Wir klärten unser Deck auf und um 12.09 Uhr kam der Befehl „Hiev Anker“. Um 12.33 Uhr folgte ein „Voll Voraus“ und wir setzten ebenfalls unsere Reise nach Rostock fort.

Anfang Oktober 1973 erreichten wir Rostock. Unsere EISENHÜTTENSTADT löschte im Ölhafen ihre irakische Rohölladung. Hier hatte ich noch die unangenehme Aufgabe, Fräulein Kumsteller sagen zu müssen, dass sie leider nicht Mitglied der Stammbesatzung des Schiffes werden und bei der Arbeitskräftelenkung nicht wieder angefordert werden würde. Das 19-jährige Mädchen war verständlicherweise darüber sehr enttäuscht. Sicherlich hatte sie nach dem ganzen Presserummel und den offiziellen Rostocker Parties gehofft, automatisch zum Stamm unseres Schiffes gezählt zu werden. Nur zwei Tage waren wir in Rostock, dann ging es wieder auf die 24.240 Seemeilen lange Fahrt nach Fao und zurück, das hieß immer, „etwas mehr“ als einmal um den Äquator und das in 75 bis 80 Tagen.

Max und der Bootsmann

Die WISMAR war 1969 im Westafrikatörn und hatte auf dieser Reise einen schönen, reinrassigen Schäferhund mit Namen Max an Bord. Max sollte in Lagos die Reedereiververtretung vor nächtlichen Besuchern und anderen ungebetenen Gästen schützen. Manfred Schmidt, unser Bootsmann, ein mehr tierliebender als matrosenfreundlicher Mann, war natürlich von Beginn der Reise an der Chef und Freund von Max. Die beiden entwickelten von Tag zu Tag ein so inniges Verhältnis, dass Max irgendwann in die Bootsmannskammer einzog und dort auch die Koje mit dem Bootsmann teilte. Natürlich wurde Max auch von allen anderen Besatzungsmitgliedern verwöhnt und als Teil der Crew betrachtet. Aber der Bootsmann war eben sein Chef. Wahrscheinlich hatte man schon an Land für Max ein entsprechendes Einsatzprogramm erarbeitet und ihm antrainiert. Im ersten afrikanischen Hafen hatte Max nämlich etwas dagegen, dass schwarze Behördenangestellte und andere ebenso aussehende Menschen an Bord kamen. Er war kaum zu bändigen und der Bootsmann musste alle Tricks anwenden, um ihn zu beruhigen. So ging es dann in jedem weiteren Hafen zu. Nun war aber auch Lagos in Sicht und der Abschied von Max kam immer näher. Unser Bootsmann wurde immer trauriger und hatte die wildesten Gedanken, wie man den Hund doch noch an Bord behalten könnte. Aber alles kann man nicht haben und so musste er dann doch schweren Herzens seinen Max abgeben. Nur wer seinen besten Freund verloren hat, wird verstehen, dass der Bootsmann schon einige Tage vorher nicht in bester Stimmung war. Nun, am Tag der Trennung, blieb also nur noch des Seemanns Seelentröster als Heilmittel übrig. Wie heißt es doch so schön in dem bekannten Vers: „WBS vertreibt dann alle Sorgen“. Jedoch war das Erstaunen

der Mannschaft am nächsten Tag riesig, denn der Bootsmann hatte plötzlich einen neuen Schäferhund in seiner Kammer. Es war nicht Max, aber dennoch ein schöner großer Hund. Unser Bootsmann hatte ihn am Hafentor entdeckt und mit an Bord gelockt. Gänzlich unbemerkt blieb diese Aktion jedoch nicht, denn Kapitän Haußmann musste erst einmal für zwei Stunden zum Rapport an Land. Die Hafenpolizei fühlte sich ohne Hund entwaffnet. Es dauerte dann auch nicht lange und ein schwer bewaffneter Suchtrupp kam an Bord. Sie hatten ziemlich böse Gesichter und fingen an, unsere WISMAR zu filzen. Wie aus heiterem Himmel tauchte dann plötzlich der „neue Max“ an der Backbordseite auf und wurde von der Hafenpolizei zu seiner angestammten Wachhütte am Hafentor mitgenommen. Sie hatten, berechtigterweise kein Verständnis dafür, dass unser Bootsmann den Hund aus lauter Tierliebe an Bord geholt hatte.



Hieligabend up See

De Wiehnachtsabend up See is wat besonnens. In Haben, so as ik dat in Singapore an Hielig Dag beläwt hew, is dat mennigeen lustig. As ik dor nahmiddags an Land wier, üm nah Hus to telefonieren, bün ik ok dörch de Kophüser schlennert, un wenn du denn dor „Leise rieselt der Schnee“ dicht an den Äquaater up 1 Grad nördlich Breed hörst, is dien Wiehnachtsstimmung fröhlich, vör all'n, weil du just bi söß Stunn' Tiedünnerscheed mit diene Leewen to Hus snakt hest – und denn kann't Wiehnachten warn.

Doch torüg up See. Dor is dat anners, geiht dat ünner de Huut. Wenn de Bootsmann un een von de Matrosen den Dannboom am 24ten gegen Middag in den Förmast up de Saling anbröcht hebb'n un de Elektriker de Kerzen anslaten hett, ward dat so sachten Wiehnachten up See.

Nu ward in de Kombüs' bannig warkelt, gegen veer nahmiddags wuer de Punsch ansett un man künn all prowen gahn. Arbeit – de Wachen utnahm 'n – ruht siet Middag all. Wenn dat denn düster ward, de Dannenboom in' Vörmast strahlt – baben, an den sternenklaren Häben, dat Krüz des Südens schient un de besinnlich Stunn an Buurd neger kümt, güng dat mit de Forschheit un dat Graherut bi de meisten'n bät'n in de Bux. De Gedanken wiern ahnhen tohuus.

Un as dat gemütlich Bisammensien in Gang wier, de Oll' ,n poor sachte Wörd sprikt, de Funcker de Telegramme utdeihlt, de he vör dat Fest sammelt un intüt' har, ut de Bordfunktanklag „Stille Nacht, Heilige Nacht“ erklüng, glänzte hier un dor doch so mennigeen tomeist in de „Fern“ kiekend Seemannsoog. Dor wier ok nix dorbi: Seemannstranen und Seewater sünd tohoop soldig. Un nah de Minuten för de Besinnung un de lütt Bescherung mit ,n bunt'n Teller giwt Abendbrot. Un dor harr sick ok up See ,ne good Traditschon entwickelt: Kartöffelsalat mit Wiener Würstchen orrer Bockwurst. Dat spannend in all de Johren wier denn, dat man up de Wiehnachtsreis' mal ,n annern Kook an Buurd har – un dat wier denn bi miehr as 200 Rezepte de Afwesselung in Tobereitung un Geschmack von den Kartöffelsalat.



Öwer ok sowat het dat gäb'n: Dormit „harte Talers“ sport würn, hebben die DDR-Schäpen dortaumul all af August, wenn's up Reis gahn sünd, heimatliche Dannenböm mitbekamen. Dat Resultat wier towielen, dat de Böm, wenn du se up'n Foot harrst, ahn Nadeln wiern. Doch dor de Decksfarw' bi de gesamte Flott' grön wier, leg ok hier keen Problem vör. Farw in de Spritzpistol – un de Boom wie werrer grön.

MS FRIEDEN

Weihnachten 1966 in Madras

Dortau orrig Kugeln, „ne Spitz und bannig Lametta ran – so een Wiehnachtsboom wier de schönst‘ up’t ganze Schipp. Un enns fehlte – ut wöken Grund ok ümmer – dat Lametta.

Nix geiht öwer besinnlich Stunn an Wiehnachtsabend. Ok nich, wenn dat buten kräftig brust, de Sturm tonimmt un den ollen Kasten bannig in de Sied’n gript. So gescheh’n in de upwöhlt Biskaya, de Wind harr bilüdden „Tein“ Beaufort erreicht. Jedereen harr genug to daun, den bunten Teller, dat Glas mit Punsch orrer den Teller mit den Kartüffelsalat bi sick to hollen. De Dannenboom strahlte, bet he sick von de Laschings löste un bi’t nächst Öwerhollen quer dörch de Mess to suusen anfäng. Dor wier all’ de Besinnlichkeit dorhen un bi de grow See dat Lachen groot.

Dormit dat an iersten Fierdag up den Middagsdisch nich so grugelig utsüht, har de Stewardess trotz anduernden Sturms de Dischdecken nich natt makt, wat süss üblich wier. Dat süll man wiehnachtlich bliwen.

As ik denn in de Offiziersmess kern, wier de Ierst Nautisch Offizier, de neben mi seet, all dor un kreeg grad’ sein Supp, de de Kook trotz Sturm kaakt har. Doch Sturm is Sturm, Supp is Supp und Teller is Teller. Un de is bi Sturm mennig enns eegenwillig. Uns Ship haalte bannig öwer – de Chieffmate har keen Supp miehr, bi mie stünn ,n half Teller vull mit Supp un de Tischdeck bruukte nu nich miehr nat maakt warn. Wiehnachten up See ...

Dat allerschönst Wiehnachtsbeläwnis för mi wier öwer dat Johr, as ik mien eeg’n Wiehnachtsmann west bün, denn ik wūr am 23ten in Taiwan aflöst un kem an’n Heilig Dag middags in Berlin an. Dor künn ik mi sülwig as Wiehnachtsgeschenk för de Familie nehmen

Wiehnachten up See is wat besonnens! Dat is ok deshalb so, weil Sankt Niklaus jo man de Schutzpatron von all de Seelüd un Fischer up alle Meere is. Un dat vergett keen een!

Weihnachten 1976
auf MS FÜRSTENBERG



Mein 20. Geburtstag auf MS LEIPZIG

Nachdem ich Anfang Juli 1978 von der HALBERSTADT absteigen musste und mein Urlaub abgegolten war, sollte ich Mitte Oktober wieder auf der LEIPZIG anmustern. Den Schiffstyp kannte ich. Aber wer gehörte alles zur Besatzung und wie lange dauerte der Törn? Es sollte sich herausstellen, dass es meine schönste Reise mit der besten Besatzung würde, die ich in meiner siebenjährigen Fahrenszeit erlebte.

Über die Häfen in Westeuropa, Port Kelang in Malaysia und wie immer Singapore ging es nach Haiphong. Nach der Reedezeit lagen wir wie üblich viele Wochen im Hafen. Weihnachten und Silvester waren vorbei und das Jahr 1979 lag in seiner ganzen Länge vor uns. Es nahte der 17. Januar, mein 20. Geburtstag, den ich natürlich gebührend feiern wollte.

Die Tage bis dahin vergingen sehr schnell. Tagsüber war man mit Gangway- und Lukenwache oder mit der Verschönerung des Schiffes beschäftigt. Und abends ging es dann zu „Antonio“ in den Seemannsclub. Bei Mixed-Reis mit Froschschenkeln und „Lua-Moi“ mit Ananassaft ließ man es sich gut gehen. Was kostete die Welt, man hatte ja genügend Zigaretten zum Geldtausch. Ab und zu gab es dort auch gesellige Runden mit den zahlreich vertretenen Seeleuten unserer russischen Nachbarschiffe. Dann konnte es schon einmal vorkommen, dass man zu später Stunde und nach reichlich geflossenem Wodka in einer ordentlichen Männerrunde tanzte.



Jürgen mit Hund „Blacky“, ich und der Bootsmann

In dieser Zeit habe ich auch Hans kennen gelernt. Hans T. Nilsson war als Ladungsbeauftragter der schwedischen Botschaft unter anderem für unsere Fracht zuständig. Wir redeten viel über Politik und das Geschehen auf der großen weiten Welt. Er war ein netter Kerl und durch diese abendlichen Gespräche entwickelte sich rasch ein freundschaftliches Verhältnis.

Im Seemannsclub konnte man aber auch Sport treiben. Oft wurde Tischtennis gespielt.

Eine Woche vor meinem Geburtstag knickte mein Kammerkumpel Jürgen beim Hin- und Herspielen des kleinen weißen Balles um, brach sich am rechten Fuß den großen Zeh und humpelte nun mit einem frisch vergipsten Bein durch die Welt. Das sollte ein kleiner Vorbote auf noch kommende Ereignisse sein.

Am Vorabend meines Geburtstages war gegen 22 Uhr das übliche „Einreiten“ in meiner Kammer. Da noch ein Maschinenkollege am gleichen Tag Geburtstag hatte und auf diesem Schiff sowieso alle Feiern (ohne das auf den meisten Dampfern praktizierte Revierverhalten zwischen Decksgang und Maschine) mit den anderen Bereichen zusammen veranstaltet wurden, war meine Kammer überfüllt. Nach einigen Kästen Bier ging es erst in den frühen Morgenstunden in die Kojen. An diesem noch jungen Tag sollte ja auch noch gearbeitet werden.

Für die Matrosen vom Tagestörn war die farbliche Ausbesserung der landseitigen Außenhaut angesagt. Und wie ich da so bei der Arbeit mit leicht vernebeltem Blick die Pier entlang schaue, sehe ich meinen Freund Hans die Gangway heraufsteigen. In der Hand zwei große Blumensträuße. Er kam auf mich zu und gratulierte mir zu meinem Ehrentag. Ich kann gar nicht beschreiben, was in diesem Moment in mir vorging und wie sehr ich mich darüber gefreut habe, denn so etwas erlebt man nicht alle Tage. Meine Einladung zur abendlichen Feier nahm er dankend an.

Am Nachmittag stand ein Fußballspiel gegen eine russische Mannschaft auf dem Plan.

Also rein in das bordeigene Dress und ab mit der Mannschaft und der Restbesatzung als Schlachtenbummler Richtung Fußballplatz. Wer schon mal in Haiphong war, weiß, was uns dort erwartete. Das war kein Fußballplatz, sondern ein Sturzacker. Wir hatten schon mehrere solcher Spiele gemacht und fast immer gewonnen. Auch diesmal sah es gut aus. Wir führten ... aber dann passierte es. Bei einem gegnerischen Angriffsversuch trat ich als Verteidiger beim Rückwärtslaufen in eines der zahlreich vorhandenen tiefen Löcher und ... was für ein Schmerz! Innerhalb weniger Sekunden schwoll mein linker Knöchel zu einem knödelartigen Gebilde an. Betretene Mienen ringsum beteuerten mir ihr Mitgefühl. Zwei Männer unserer zuschauenden Besatzung brachten mich, auf ihre Schultern gestützt, zurück zum Schiff, wo mich sofort unsere Ärztin Dagmar in ihre Obhut nahm. In Eigentherapie verordnete ich mir anschließend selbst noch einen großen Schluck „Weinblattsiegel“.

Wenn ich mich recht entsinne, haben wir das Fußballspiel damals doch noch gewonnen. Siege erfordern eben immer Heroen, die selbst an ihrem Geburtstag alle Hürden (oder in diesem Fall Löcher) mitnehmen, nur um zu gewinnen.

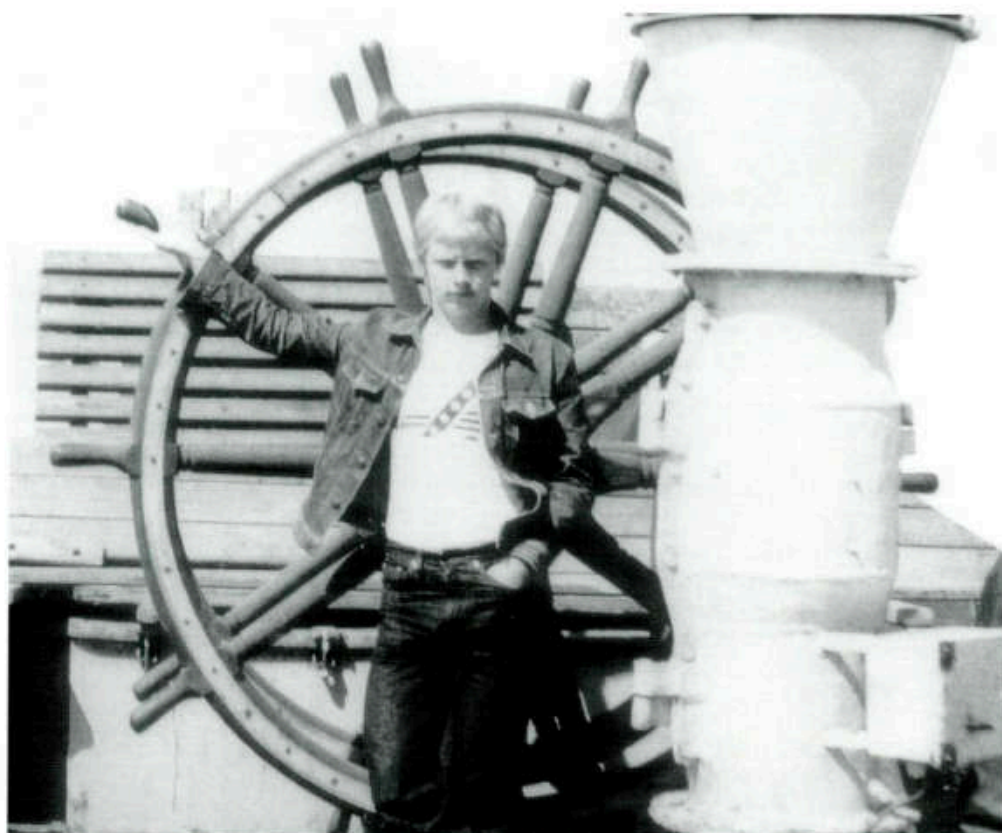
Der Abend kam langsam näher und die große Geburtstagsfeier konnte beginnen. Bis auf die Wachen war die gesamte Besatzung auf dem Achterdeck versammelt. Auch Hans war meiner Einladung gefolgt.

Ich erhielt einen Ehrenplatz an der Stirnseite der riesigen Back und einen Hocker für meinen lädierten Fuß. Ab und zu gab es für ihn dann noch eine extra Portion „Eis im Beutel“. Es war wie immer eine gesellige Runde und ein lustiger Abend, in dessen Verlauf natürlich das Fußballspiel und dessen Folgen das Hauptgesprächsthema waren.

Das ruhige Sitzen und die vielen „schmerzlindernden“ Mittel, die ich im Laufe des Abends zu mir nahm, verfehlten ihre Wirkung nicht, sodass mir mein zweites Bein auch noch den Dienst versagte und ich gegen Mitternacht, wieder gestützt von zwei Kollegen, in meine Kojen gebracht werden musste. Dort schlief ich dann selig und völlig ohne Schmerzen ein.

Am nächsten Morgen wurde ich rechtzeitig geweckt, um noch zu frühstücken. Denn dann gings ab ins Krankenhaus. An der Gangway wartete eine große schwarze Limousine auf mich. Ich kam mir ungeheuer wichtig vor – wie eine hochgestellte Persönlichkeit. Dass ich keine war, wurde mir im Krankenhaus schnell klar, denn ich musste im überfüllten Wartezimmer brav warten, bis ich an der Reihe war. Nach dem Röntgen wurde mir mein Fuß bis zum Knie in Gips gelegt. Ein schönes nachträgliches Geburtstagsgeschenk. Die Rückfahrt zum Schiff erfolgte angemessen in der schwarzen Limousine. In den nächsten Tagen und Wochen boten Jürgen und ich noch häufig unfreiwillig Anlass zu allgemeinen Heiterkeitsausbrüchen. Nämlich immer dann, wenn wir uns, in unserem „Leid“ gegenseitig stützend, der eine mit dem rechten Gipsfuß und der andere mit selbigen auf der linken Seite, humpelnd zum Essen bewegten oder sonst irgendwo an Deck auftauchten.

Nach etwa zwei Wochen hat Dagmar mir den Gips abgenommen und ich bekam stattdessen einen Zink-Leim-Verband, der dann vier Wochen lang mein Bein zierte. Die Schmerzen, die sie mir beim Abnehmen des Verbandes zufügte, habe ich ihr allerdings bis heute nicht verziehen. Ich hatte anschließend ein wunderschönes Damenbein, an dem bis zum Knie nicht ein einziges Haar zu sehen war.



Der Autor am Notruder der LEIPZIG

Kino an Bord

Unter den kulturellen Kollektivveranstaltungen an Bord nahmen die Filmabende eine besondere Stellung ein. Sie standen zahlenmäßig an der Spitze des Veranstaltungsplanes und lösten oft gegensätzliche Reaktionen aus. Zustimmung, Freude und Entspannung auf der einen Seite stand oft Ärger über technische oder inhaltliche Mängel gegenüber.

Mehr als 90 Prozent des DDR-Filmangebotes für Erwachsene konnte man im Bordkino wiederfinden. Etwa drei Monate vor dem Anlauf in den Kinos der Republik begann in einer Vorführung die Auswahl der für die DSR anzukaufenden Filme. Aus technischen und ökonomischen Gründen wurden für das Bordkino im Unterschied zu den 35-Millimeter-Kopien in den stationären Kinos gesondert und aufwändig 16-Millimeter-Lichttonkopien hergestellt. Mancher gewünschte Film konnte jedoch aus urheberrechtlichen oder technischen Gründen nicht auf 16-Millimeter-Film vervielfältigt werden. Das betraf auch viele interessante Auslandsfilme. Außerdem durfte die DSR nur in der DDR lizenzierte Streifen erwerben. Von jedem Filmtitel gingen zwischen 8 und 16 Kopien in einem ersten Umlauf von fast zwei Jahren von Schiff zu Schiff. Der gesamten Flotte standen in der Regel 500 Spielfilme mit bis zu 6000 Kopien zur Verfügung. Die Videotechnik kam auf den Schiffen der Reederei erst Mitte der 1980er Jahre zum Einsatz.

Das Spielfilmangebot wurde durch eine umfangreiche Auswahl an Kurz- und Dokumentarfilmen sowie DIA-Tonvorträgen ergänzt. Diese sollten zur „Erlebnis- und Wissensvermittlung, zum Gestalten von Feierstunden und besonderen Anlässen“ dienen, „die fachliche Weiterbildung fördern und Orientierung geben über die Geschichte und Gegenwart der Häfen und Länder auf der Reiseroute“.

Es war an Bord von DSR-Schiffen ein ungeschriebenes Gesetz, dass der Bordelektriker, auch E-Mixer genannt, für die Filmvorführung während der Reise verantwortlich war. Die Besatzung setzte natürlich voraus, dass er von der Technik des Vorführgerätes Ahnung hatte und auch den Inhalt der gelieferten Filme kannte. Der Vorstellungsbeginn und -ablauf durfte möglichst nicht durch Umrollen oder Lampenwechsel gestört werden.

Die „gewünschten“ Filme für das jeweilige Schiff lieferte die Kulturabteilung der DSR. Dort existierte ein Zuteilungsschlüssel, wonach die Filmtaschen für jede Reise gepackt wurden. Die Themenauswahl unterlag einer prozentualen Festlegung und wurde ihrem Inhalt nach in vier Gruppen gegliedert.

Gruppe I

Gestaltung des sozialistischen Menschenbildes und der sozialistischen Gesellschaft

Gruppe II

Antikriegsfilme und nationaler Befreiungskampf

Gruppe III

Gesellschaftskritische Filme (allg. humanistisch)

Gruppe IV

Unterhaltung

Wo ein lascher E-Mix war, dort existierte dann mit hoher Wahrscheinlichkeit nach der Reise ein ideologisch gefestigtes und geschultes Bordkollektiv. Schon bevor eine Fahrt losging, konnte jeder E-Mix zeigen, was er drauf hatte. Ein persönlicher Besuch in der DSR-Filmstelle mit einer Tüte Kaffee, mit Zigaretten, Wunderhölzern oder Korallen war dabei sehr förderlich, denn so konnte oftmals eine interessante Titelauswahl gesichert werden.

Nur Unterhaltungsfilme einpacken zu wollen, gelang aber auch dem besten und mit Transitware ausgerüstetem E-Mix nicht. Speziell bei längeren Reisen war die Ausstattung mit Filmen nicht gerade üppig. Begegneten sich DSR-Schiffe auf See, auf Reede oder im Hafen, ergab sich immer die Möglichkeit für einen Filmetausch. Besonders angesichts der langen Reedezeiten im Persischen Golf Anfang der 70er Jahre wurde solch ein Tausch sehnlichst herbeigewünscht und praktiziert.

Als Vorführungsort nutzte man in den meisten Fällen die Mannschaftsmesse. Dabei musste die günstigste Plazierung für Filmvorführgerät und Lautsprecher gefunden werden. Die Schiffstypen mit eingebautem Vorführraum hinter der Messe und abgestimmter Sitzordnung waren den Wünschen der Kinofreunde schon optimal angepasst.



Gerd Pollakowski am Vorführgerät

Auf jedem Schiff befand sich ein Filmvorführgerät aus tschechoslowakischer Produktion. Zum Zubehör gehörte auch eine Haltevorrichtung, in der gerissene Filme eingespannt und geklebt werden konnten. Oft kam es in den spannendsten Augenblicken zum Filmriss. Wenn dann die so genannte „Klebemaschine“ streikte oder der Filmkitt ausgetrocknet war, traten längere Kunstpausen ein. Bei Einhaltung der Abstände der Perforationslöcher war nur noch das Kleben mit haltbarem Prenaband erlaubt. Mit einer Engelsgeduld und lockeren Sprüchen gegen E-Mix und Filmager hartete die Mannschaft aus, bis der Schaden behoben war. Das war allerdings auch immer ein willkommener Anlass, um „Hafenbräu“ nachzufassen. Manchmal versagte auch die Ausrollmechanik für die Leinwand. Um die dann von Hand aufzurollen, waren mindestens drei Mann erforderlich. Wichtig für den E-Mix waren die Wartung und Pflege der Filmapparaturen. Dazu gehörte selbstverständlich auch ein gewisses Maß an Fachkenntnis. Das Kinogerät made in CSSR hatte aber noch mehr auf dem Kasten. So wurde es für viele andere Einsätze zweckentfremdet. An Bord der älteren Schiffe bei der „Spezialschiffahrt“ wie SCHWARZHEIDE (1), ZWICKAU und Tankern des Typ „Leuna“, gab es noch keine Verstärkeranlagen mit größeren Lautsprecherboxen. Einige Besatzungsmitglieder hatten Tonbandgeräte an Bord, die nur über einen Minilautsprecher verfügten. Zu fortgeschrittener „Feierstunde“, wenn die Stimmung auf dem Höhepunkt war und noch mehr Lautstärke eingefordert wurde, war die Leistungsfähigkeit der Tonbandgeräte am Limit. Da weckte man schon mal einen der beiden E-Mixer, um den dazugehörigen Kinoapparat als Verstärker einzusetzen. Vielmals gingen deshalb die Lautsprecher der Kinoanlage für private Feten und Bordfeste in die Ausleihe, damit die gewünschte Lautstärke erreicht werden konnte. Der Vorteil dieser Aktionen bestand für den E-Mix darin, dass er immer zum „Bedienen und Überwachen“ der Anlage als Gast willkommen war.

Auf MS SUHL gab es eine Umspulmaschine, die mit einem Bohrmaschinenmotor betrieben wurde. Riss der Film während des Umspulens oder der Motor streikte, konnte man nur noch in Deckung gehen.

Kino war in der Regel zweimal wöchentlich und am Nachmittag. Donnerstags und sonntags gab es Spätvorstellungen. Hatte man einen toleranten Chief, durfte am Mittag für die Wirtshaft (meistens für zwei oder drei Leute) und am Abend für den Rest der Besatzung Kino gemacht werden. Ab und zu gab es bei längeren Wartezeiten auf Reede auch „Open-Air-Kino“ auf dem Achterdeck. Die Filmapparatur wurde auf dem Poop-Deck plziert und der Film auf die achteren Aufbauten projiziert. Die Besatzung lümmelte mit Decken ausgestattet auf Luke 5. Bei erotischen Szenen rief man lautstark „Zugabe“, sodass der Filmvorführer immer und immer wieder zurückspulen musste. Vereinzelt gab es auch erotische Filme an Bord ohne erotische Szenen, da findige E-Mixer durch jahrelanges Herausschneiden und Sammeln solcher Sequenzen einen völlig neuen und von Teilen der Besatzung gern gesehenen Sonderbeitrag fertigten.

An Bord des MS DRESDEN waren während einer Ostasienreise von November 1979 bis März 1980 folgende Filme zu sehen: „Licht am Ende des Tunnels“, „Kopernikus“, „Die Gruft im Rätselfschloss“, „Vor den Toren der Stadt“, „Die mit den unschuldigen Händen“, „Zähle Deine Kugeln“, „Nelken in Aspid“, „Sabine Wulff“, „Morgen legen wir richtig los“, „Die Eroberung der Zitadelle“, „Theresia die Diebin“, „Abba“, „Betrachten wir die Angelegenheit als abgeschlossen“, „Ohne besondere Tatmotive“, „Unser stiller Mann“, „Kein Problem“ und „Eine ungewöhnliche Seefahrt“.

Nicht immer hatte die Kulturabteilung bei der Zusammenstellung eine glückliche Hand. Deshalb war es stets ein besonderes Erlebnis, mit Schiffen anderer Nationen auf Reede oder im Hafen Filme zu tauschen, was natürlich laut Filmlieferungsbedingungen seitens der DSR

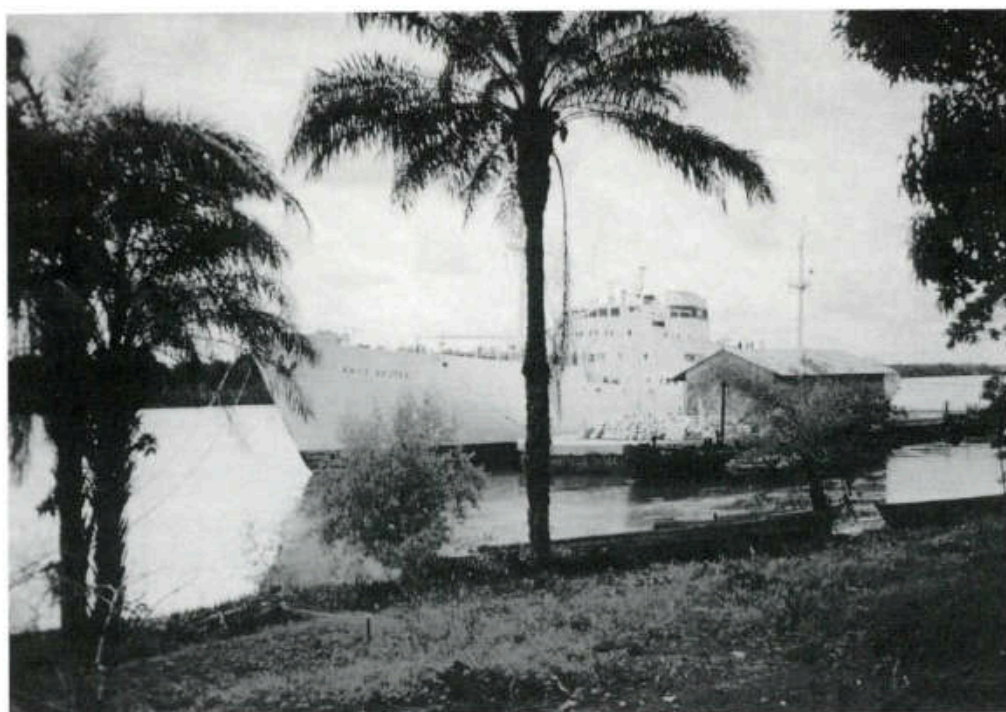
grundsätzlich untersagt war. Oft waren es englischsprachige Filme. Sprachkenntnisse waren bei einigen Filmen wie zum Beispiel „Eine Hand voll Dollar“ mit Clint Eastwood aber auch nicht nötig. Dieser Streifen und andere Filme ähnlichen Kalibers galten als Höhepunkte der Kinematografie an Bord von DSR-Schiffen. Nach der Ausleihe des Filmes „Murphys War“, in dem ein deutsches U-Boot in der Orinokomündung versenkt wurde, entschuldigten sich die britischen Verleiher bei der Rückgabe. Es war ihnen irgendwie peinlich.

Den sowjetischen Freunden war es natürlich gestattet, Filme von DSR-Schiffen auszuleihen. Sie machten davon auch reichlich Gebrauch. Der politischen Oberaufsicht war bekannt, dass sich nur „ordentliche“ Filme bei uns befanden. Einen Nachteil hatte das Ganze. Alle Filme waren deutschsprachig. Also wurden sehr gern Filme genommen, wo allein die Handlung den Sinn oder auch Unsinn des Streifens kundtat. Diese Filme kamen dann öfters wie geschreddert zurück an Bord.

Schön war es auch, wenn man Kinderfilme an Bord hatte. Meistens kamen dann im Hafen die Kinder der im Ausland arbeitenden DDR-Bürger aufs Schiff. Die Wirtschaft verwöhnte sie mit heimatlichen Leckerbissen und Süßigkeiten und der Mixer mit einer zünftigen Kinovorstellung. An den Weihnachtsfeiertagen wurden, wie auch oft im Fernsehen zu Hause, „Die Olsenbande“ oder ein Indianerfilm gezeigt.

Verständlicherweise fanden Filme mit maritimen Themen ein besonders aufgeschlossenes, kritisches, weil fachkundiges Publikum. Als MS THEODOR KÖRNER am 10. Oktober 1965 für eine Reise nach Kuba/Mexiko den Überseehafen Rostock verließ, hatte man Filmrollen unter dem unverfänglichen Progressverleihtitel „Held im Hemd“ an Bord. Dieser Streifen war für eine Poop-Deck-Vorstellung besonders geeignet und sollte sich als der größte „Schenkelklopfer“ erweisen, der je auf den Planken eines DSR-Frachters abgespult wurde. Der Film war in den DDR-Kinos im März 1965 erstmalig aufgeführt worden und damals brandneu. Er entwickelte sich auf den Schiffen zu einem Dauerläufer der besonderen Art. Die Komödie, als eine aus der „Carry-on-Reihe“ von mehr als 15 Filmen mit einer britischen Komikerbesetzung 1964 gedreht, lief anderswo unter dem Titel „Carry on Venus“ und später im Fernsehen unter „Ist ja irre - ne abgetakelte Fregatte“. Hauptfigur des Films war Albert Poop-Decker, der 1805 zur Nelsonzeit während des britisch-spanischen Seekrieges als Seekadett in Plymouth an Bord der Fregatte VENUS gehen sollte. Bevor er sich an Bord melden konnte, wurde ihm in einem Bordell die Uniform geklaut. Von hier ab gingen die Zuschauer leidenschaftlich mit, kursierten doch schon damals Berichte, dass ein DSR-Lord aus ebensolchen Gründen in Szczecin nur in einen Kohlesack gekleidet vom Landgang zurückgekehrt war. Zusammen mit seinem zukünftigen Kumpel und Leichtmatrosen Sweetley wurde Poop-Decker geschanghait und gelangte somit doch noch an Bord, wo er verblüfft feststellte, dass sich das Freudenmädchen Sally seiner Sachen bemächtigt hatte und nun seine Rolle spielte. Er hingegen wurde vom I. Offizier Howett erbärmlich geschunden. Aber ein verblüffendes Happyend blieb nicht aus. Beide verliebten sich und während sie unter Deck Kapitän Fearless den Fuß wegen eines eingetretenen Holzsplitters amputieren mussten, erreichten Flachs und Seemannsgarn mit der „selbstständigen Versenkung“ der spanischen Flotte ihren Höhepunkt. Diese Seekriegsposse ließ keine Gelegenheit aus, Traditionen und Gepflogenheiten in der Royal Navy auf den Arm zu nehmen und irgendwie sprang ein Funke der Identifikation mit den Darstellern auch auf uns über. Anders war der Jubel während der wiederholten Vorstellungen nicht zu erklären. Wer sich heutzutage eventuell den Film auf DVD ausleiht, wird beim Betrachten nie diese Wirkung spüren, weil die besondere Atmosphäre mit der ansteckenden Heiterkeit der Bordkollegen fehlt. Manche Besatzungen ließen nach diesen glücklichen Erfahrungen die Solidarität vermissen und hielten beim nächsten Filmetausch die Kopien zurück. So wurde die Story vom Seekadett Poop-Decker und Leichtmatrosen Sweetley auch auf nachfolgenden Reisen das

absolute Kino-Highlight und andere Schiffe hatten das Nachsehen. Man weiß auch von einem DSR-Seemann, der nach einer Vorstellung für immer den Spitznamen „Sweetley“ trug. Mitte der sechziger Jahre waren die DSR-Fruchtschiffe FRITZ REUTER und JOHN BRINCKMAN größtenteils in der Fahrt zwischen Rostock und Westafrika eingesetzt. In monatlichen Abständen wurden die Häfen Benty und Conakry in Guinea zum Laden von Bananen und Ananas angelaufen. Ausgehend befand sich nur sporadisch etwas Stückgut an Bord, sodass es nach der Lotsenaufnahme auf Conakry Reede üblicherweise sofort zum etwa 60 Seemeilen südlich gelegenen Hafen Benty weiterging. Nach abschließender Flussfahrt sah man an Steuerbord unter mächtigen Bäumen eine kleine Anlegestelle, wo gerademal ein Schiff anlegen konnte und zwei niedrige mit Wellblech bedeckte Schuppen. Die Betonpier soll früher einmal für französische Wasserflugzeuge als Basis gedient haben. Wir waren am Ziel.



MS FRITZ REUTER an der Anlegestelle Benty

Zwischen unserer Besatzung und den Bewohnern der nahe liegenden Siedlungen hatte sich im Laufe der Zeit ein fast freundschaftliches Verhältnis herausgebildet. Wir machten in der Freizeit zu Fuß oder per Arbeitsboot Ausflüge in die Umgebung, halfen, wenn nötig, den Anwohnern bei kleineren Reparaturen und wurden mitunter auch zu Dorffesten eingeladen. Aber der Höhepunkt jeder Liegezeit war für beide Seiten immer der Abend des ersten Arbeitstages. Die Schuppen waren geleert, der Leichter ebenfalls. Der Tagestörn schloss die Seitenporten und klarte das Deck auf. Die Landseite des Schiffes wurde so gut es ging verdunkelt. Es musste auch für die nötige Sicherheit der Gangway gesorgt werden, um eventuellem „unerwünschten“ Besuch von Einheimischen vorzubeugen. Dann hieß es für die Decksgang „Daddeldu“. Nur der E-Mix war noch beschäftigt. Eine Kabelverlängerung musste an Land gebracht werden, denn in einiger Entfernung vom Bananenschuppen wurde nun die Kinoan-



Freilichtkino in Benty

lage aufgebaut. Die Matrosen hatten bereits während früherer Reisen ein großes Stück der Seitenwand des Schuppens weiß gerollt und so verfügten wir über eine Großleinwand. Darauf konnte Freilichtkino von der feinsten Sorte geboten werden. Kino an der Pier durfte bei keinem Anlauf fehlen.

Der Tag ging in diesen Breiten recht schnell zu Ende und so beeilten wir uns mit dem Abendessen und den Vorbereitungen. Auch die Bewohner der nahen Siedlung verfolgten mit großer Freude unsere Bemühungen. Rasch füllte sich der Anleger mit Schaulustigen. Innerhalb kürzester Zeit war der halbe Urwald zusammengetrommelt. Auch am Ufer ließen sich immer mehr Neugierige und Schaulustige nieder. Die Besatzung sicherte sich die guten Plätze. Sogar Robby, unser Bordhund, machte es sich neben dem Storekeeper bequem. Sobald es dunkel genug war, ging es los. „Today Film?“, fragte ein Dreikäsehoch den Gangwayposten voller Stolz auf seine Fremdsprachenkenntnisse. Während der Kinovorführung spielte die Sprache jedoch überhaupt keine Rolle. Am beliebtesten waren ja immer die „Mantel- und Degenfilme“ mit viel Kampf und Action. Da gab es dann sogar Beifall auf offener Szene. „Mir nach Kanailen“ mit Manfred Krug war zum Beispiel solch ein Film. Beim Rollenwechsel wurde lautstark in der Landessprache palavert und die mitgebrachte Verpflegung vertilgt. Die Vorführungen wurden jedes Mal zu einem kleinen Volksfest, da alle Generationen vertreten waren. Das ganze Dorf, vom Großvater bis zum Baby, verfolgten die bunten Bilder. Nur langsam löste sich die Menge am Ende der Vorstellung auf. Während die Besatzung den Tag noch bei einem Feierabendbier auf Luke 3 ausklingen ließ, wurden im Dorf die Feuer angefacht. Dieses Bild und die exotische Geräuschkulisse des nahen Mangrovenwaldes, das Murmeln des Mellacoree schufen eine Atmosphäre, die wohl keiner, der sie miterlebte, je vergessen wird.

Dieser Beitrag entstand aus Textpassagen von Dieter Trybull, Gerd Pollakowski, Friedrich Seibicke, Peter Erbstößer, Steffen Thieme, Walter Jangel und Ralf Reichel.

Das „Traumschiff“

Nachdem das Turbinenmotorschiff FRITZ HECKERT (Baujahr 1961) 1970 bereits wegen technischer und schiffbaulicher Mängel und das MS VÖLKERFREUNDSCHAFT (Baujahr 1948) im Juli 1985 wegen zu hoher Reparaturkosten ausgesondert worden waren, war der Traum des FDGB von einer „Ferienflotte“ ausgeträumt. Jetzt musste auf Weisung von „ganz Oben“ nach einem neuen Objekt Ausschau gehalten werden. Deshalb wurden im Frühjahr 1985 in geheimer Mission das aus der ZDF-Serie bekannte Traumschiff, die ASTOR, in Durban/Südafrika besichtigt und der Ankauf durch *Schiffskommerz-Rostock* in die Wege geleitet.

Die ASTOR (580 Passagiere, 240 Besatzungsmitglieder) war 1981 bei der *Howaldtswerke-Deutsche Werft* (HDW) gebaut und unter deutscher Flagge bis Februar 1984 von der Hamburger Staatsreederei *HADAG* bereedert worden. Der Kreuzliner war 1980 bei *HDW* vom Stapel gelaufen, ohne dass es damals einen verantwortlichen Auftraggeber gegeben hatte. So musste schließlich die *HADAG* das Schiff nach Fertigstellung übernehmen. Man fand keinen anderen Käufer. Laut „WELT“ vom 24. August 1985 standen die Hamburger Steuerzahler zunächst für das Verlustgeschäft von 50 Millionen Mark mit dem ASTOR-Abenteuer gerade. So kam das Ankaufersuchen der südafrikanischen Reederei *Safmarine* 1984 äußerst gelegen. Das Schiff wechselte den Besitzer und fuhr danach unter Bermudaflagge mit Heimathafen Nassau. Bereits nach 14 Monaten wollte sich die Reederei jedoch wieder von dem Luxusliner trennen, da sich die Maschinenanlage für die langen Linienreisen zwischen Südafrika und England mit nur 20 Knoten Höchstgeschwindigkeit als unterdimensioniert erwies. Für diesen Betrieb waren die vier Hauptmotoren mit MAN-Viertakt-Diesel, Leistung 9708 kW, nicht ausgelegt, demzufolge waren viele Ausfälle an der Tagesordnung.

Bei der DSR wurde das Schiff später auf Kreuzfahrten mit einer Marschgeschwindigkeit von nur 16 Knoten betrieben.

Um die Kreditgrenze im innerdeutschen Handel auszunutzen und Direktgeschäfte mit der Apartheidregierung Südafrikas zu umgehen, wurde für den Deal über etwa 160 Millionen Valutamark ein Zwischenhändler gesucht und schließlich auch gefunden. Die ASTOR wurde zunächst von *Safmarine* durch die *Deutsche West Afrika Linie Kiel* (DWAL) gekauft und nach wenigen Stunden via *AHB Schiffskommerz* an den *VEB Deutfracht/Seereederei Rostock* übergeben. Somit konnte die ASTOR im Rahmen des innerdeutschen Handels in Verrechnungseinheiten erworben werden.

Die juristische Seite dieser Transaktion war allerdings eine ziemlich komplizierte Angelegenheit, die eine exakte Planung bis ins letzte Detail erforderte. Der damalige Stellvertreter des Generaldirektors forderte deshalb ein spezielles „Drehbuch“ für die Indienststellung des Schiffes. Es sollte den zahlreichen leitenden Persönlichkeiten aller Institutionen des komplizierten Geschäfts, aber auch den Indienststellungsbeauftragten sowie den Ressortleitern der zukünftigen Besatzung als Richtschnur dienen.

Aufgrund unserer jahrelangen Erfahrungen im Schiffsver- und -ankauf wurden mein Chef Peter Treu und ich mit dem Schreiben des Drehbuchs beauftragt. Im Juli/August 1985 zogen wir uns in eine Baracke der *BBB* in Warnemünde zurück, wo wir ungestört und hinter verschlossenen Türen in mühseliger Kleinarbeit den entsprechenden Ablaufplan für die Übernahme des Schiffes zu Papier brachten. Unsere erste Maßnahme nach der Arbeitsaufnahme in Warnemünde war eine Sofortmeldung über den desolaten Zustand des Umfeldes am Passagier-

kai in Warnemünde. Alte Baracken, Ruinen und umgestürzte Holzzäune auf dem Gelände der *Deutschen Reichsbahn* sowie wucherndes Unkraut und Strauchwerk boten einen traurigen Anblick. Die Einberufung einer Krisenkommission durch den Rat der Stadt Rostock führte dann recht schnell zur Beseitigung der größten Mängel bis zur Ankunft der ARKONA am 3. Oktober 1985. Dies war eine erstaunliche Leistung unter den Zwängen der sozialistischen Planwirtschaft in der damaligen Zeit.

Die letzte Reise der ASTOR endete am 27. August 1985 am Steubenhöft in Cuxhaven. Nachdem die 475 Passagiere der letzten Nordmeerreise und der größte Teil der Besatzung von Bord gegangen waren, begannen wir vier von der DSR-Indienststellungsgruppe (Siegfried Wasserfurth, Peter Voß, Peter Treu und ich), tatkräftig unterstützt von 25 zukünftigen Besatzungsmitgliedern, mit der Übernahme von Restbeständen an Bunker, Schmieröl, Proviant, Stores und Ersatzteilen von etwa einer Million Valutamark. Nach 48 Stunden aufopferungsvoller Arbeit aller Beteiligten konnte das entsprechende Protokoll etwa acht Stunden nach Eigentumswechsel unterzeichnet werden. In der Zwischenzeit verholte das Schiff von Cuxhaven zu HDW nach Hamburg und wurde eingedockt.

Am 29. August 1985 wurde beim Amtsgericht in Kiel nach dem Geldtransfer der Eigentumswechsel von *Safmarine* an DWAL und von DAWL an DSR vollzogen. Das Schiff ASTOR wurde im Register gelöscht und als MS ARKONA mit der DSR als Reeder registriert. Zeitgleich holte man auf dem Schiff in Hamburg die Bermudaflagge ein. Die Flagge der BRD wurde am achteren Flaggenstock gesetzt.

Nachdem die Formalitäten in Kiel um 11.30 Uhr erledigt waren, übernahm die DSR im Dock von HDW die Wachbesetzung des Schiffes und in Rostock die vorher avisierte Versicherung des Schiffes bei der *Deutschen Auslands Rückversicherung Aktiengesellschaft* (DARAG).

Der symbolische Übergabeakt mit Flaggenwechsel erfolgte nach dem Eintreffen der Repräsentanten aus Kiel in Anwesenheit von Vertretern der beteiligten Reedereien, Institutionen, Agenturen und Werften am 29. August 1985 um 15.30 Uhr auf dem achteren Sonnendeck. Der Generaldirektor der DSR, Herr Maul, beauftragte daraufhin Kapitän Hübscher, die Führung des Schiffes zu übernehmen und es ordnungsgemäß für den zukünftigen Einsatz vorzubereiten. Anschließend, auf der Übernahme-/Übergabe-Party in der Lido-Bar, wurde in einer feierlichen Zeremonie dem Direktor von DAWL, Herrn Graf von Rantzau, die auf Hochglanz polierte Schiffsglocke der ASTOR überreicht. Meine Aufgabe war es, dafür zu sorgen, dass niemand seine Fingerabdrücke auf der Glocke hinterließ. Eine nicht ganz leichte Aufgabe nach den bisherigen stressigen Tagen bei Anwesenheit all der hübschen Stewardessen (von DAWL gechartert), die ja alle nur mal kurz anfassen wollten.

Während wir mit den Vertretern von HDW bereits Gespräche über die dringlichsten Reparaturen und Anpassungsarbeiten gemäß DSRK und SFA führten, arbeiteten Peter Voß sowie der Chief mit seinen Ingenieuren bis Mitternacht im Maschinenraum. Das war äußerst günstig für uns, da wir ja einen nüchternen Kraftfahrer benötigten, der uns sicher in unser Hotel nach Billstedt bringen sollte. Während unser Chef sich von INTERSCHIFF einen Opel ausgeliehen hatte, stellte man uns als Bauaufsicht der DSR einen alten Mercedes zur Verfügung. Dies erregte die Missbilligung unserer Obrigkeit. DDR-Bürger im Mercedes, ja, wo leben wir denn? Als wir am nächsten Tag bei der Werft vorsprachen und um einen anderen PKW baten, wurden wir natürlich gefragt: „Nicht zufrieden mit dem Mercedes, meine Herren?“ Noch mehr Erstaunen erregte dann unser Wunsch nach einem VW. Noch am Nachmittag bekamen wir einen nagelneuen Volkswagen übergeben. Mit seiner Größe von 1,90 Metern schied Peter Voß als Fahrer allerdings aus, worüber er jedoch nicht sonderlich traurig war.

Ein weiteres Problem war mit der Ausstellung der Bordausweise für die ARKONA verbunden. Während die Anfertigung der Werksausweise zum Betreten der Werft von *HDW, Werk Roß*, für uns und die Besatzungsmitglieder als selbstverständliche Notwendigkeit erachtet wurde, konnte die Frage für die Anfertigung der Bordausweise für die ARKONA doch nicht so leicht vor Ort und ohne Konsultation mit Rostock entschieden werden. Aus Sicherheitsgründen war das Betreten der ARKONA nur den Personen gestattet, die sich mit einem fälschungssicheren Ausweis mit Lichtbild der *HDW* ausweisen konnten. Dies bedeutete allerdings, dass wir uns alle dem Werksfotografen für ein Passfoto zur Verfügung stellen mussten. Dieser Akt erforderte natürlich eine Entscheidung auf höchster Ebene, bei der Generaldirektion der *DSR* in Rostock. Die allerdings erteilte unbürokratisch und umgehend die Genehmigung zur Anfertigung der Passfotos, ohne auf die Aushändigung der Negative zu bestehen. Dies wurde von den Vertretern von *HDW* wohlwollend und erleichtert zur Kenntnis genommen. Als großzügige Geste seitens der Werft brauchten wir entgegen den Vorschriften nach Beendigung unserer Mission die Ausweise beim Verlassen des Schiffes beim Werkschutz nicht zurückgeben, so dass uns die Ausweise als Erinnerung erhalten geblieben sind.

Eine zunächst etwas ungewöhnliche Aufgabe war die Bestätigung des Schriftzuges ARKONA für das Vor- und Achterschiff unter Verwendung der aufgeschweißten stählernen Buchstaben. Hier war ein gutes Auge gefragt. Der Werftdesigner hatte die Buchstaben „ARKONA“ aus Sperrholz und in Originalgröße in einer Halle aufstellen lassen und drängte auf eine Bestätigung der Formgebung. Das „O“ musste nach unserer Einschätzung verworfen werden, da es bei ASTOR als Nachfolgebuchstabe für „T“ etwas schlanker als der Standardbuchstabe ausgelegt worden war. Ansonsten darf der gesamte Schriftzug ARKONA als besonders gelungen bezeichnet werden, was meines Erachtens nach heute bei vielen Schriftzügen der Namen von Passagierschiffen nicht immer der Fall ist.

Mit dem Beginn der Reparaturarbeiten begannen für alle Beteiligten recht anstrengende Wochen. Besonders gefordert war die Maschinenbesatzung, die sich neben der Beaufsichtigung der Reparaturen zusätzlich mit der hochgradig automatisierten Maschinenanlage vertraut machen musste.

Neben den Umbauten im Brückendeck zur Schaffung von sechs zusätzlichen Offizierskabinen erregten in Presse, Funk und Fernsehen besonders der Umbau von zwei Suiten zu einem Luxusappartement, angeblich für Honecker, besondere Aufmerksamkeit. Die Presse hatte ihr Thema und ich eine interessante Aufgabe. Erich Honecker hat die ARKONA allerdings wohl nie betreten.

Für Freizeit blieb eigentlich keine Zeit, da wir auch an den Wochenenden voll eingespannt waren. Als wir jedoch am letzten Sonntag darauf bestanden, wenigstens einmal den Fischmarkt zu besuchen, ließ sich unser Chef breitschlagen. Aber denkste! Den Mantel schnell in den Kofferraum und vergessen den Autoschlüssel vorher aus der Tasche zu nehmen. Der Aufbruch des Wagens kostete uns etwa 60 Minuten. Als wir dann gegen 10 Uhr auf dem Fischmarkt eintrafen, war alles vorbei. Wir konnten nur noch ein paar vertrocknete Aale kaufen. Als Entschädigung für den missglückten Vormittag hat uns der Chef in einer Eckkneipe ein paar Bier spendiert, die wir uns in den letzten fünf Wochen auch mehr als verdient hatten.

Nach Terminverlängerung um zwei Tage und erfolgreicher Probefahrt versiegelte das Schiff am 1. Oktober 1985 von Cuxhaven via Nord-Ostsee-Kanal nach Warnemünde, wo es am Vorabend zum „Tag der Republik“ erwartet wurde. Am 3. Oktober 1985, kurz vor Warnemünde, ordnete der Kapitän ein Rettungsbootmanöver an, um das Aussetzen der Boote zu trainieren und die Bootswinden und Motoren zu testen.



Während des Manövers wurde plötzlich Wassereinbruch im „Café Neptun“ gemeldet. Das Wasser stand im Café bereits mehrere Zentimeter hoch und der Ursprung des Schadens war nicht feststellbar. Als der Kapitän das Wasser aus der Deckenverschalung rinnen sah, soll er nachdenklich seine Mütze ins Genick geschoben und gemurmelt haben: „Wassereinbruch auf einem Schiff von unten hab ich ja schon erlebt, aber von oben?“ Wie sich nach Abnahme der Deckenplatten herausstellte, war unter der Deckenverkleidung eine Kaltwasser-Druckleitung gebrochen. Wertvolle Zeit verstrich, bis dann endlich der entsprechende Schieber abgedreht werden konnte und der verhängnisvolle Wasserfall verebbte. Es dauerte einige Zeit, bis wir alle begriffen hatten, was für ein Unheil da über uns hereingebrochen war. Das Bootsmanöver wurde sofort abgebrochen und alle verfügbaren Besatzungsmitglieder zum Aufklaren, in diesem Falle zum Schöpfen, ins Café beordert. Nun begann eine Aktion, die in der Schifffahrt wohl nicht alltäglich ist. Bewaffnet mit Kehrschaufeln und Eimern, später auch noch mit Frotteehandtüchern, wurde von den Besatzungsmitgliedern stundenlang das Wasser vom Teppichboden aufgenommen und entsorgt. Zur Beschleunigung des Trocknungsprozesses wurde das Café beheizt und zusätzlich belüftet. Bei Saunaverhältnissen entledigten sich die fleißigen Akteure immer mehr ihrer Kleidung, was dann mit humorvollen Bemerkungen quittiert wurde und den Stewardessen bewundernde Blicke und Komplimente einbrachte.

Die DSR-Werkstatt behob den Schaden innerhalb weniger Stunden und tauschte die zwölf Meter lange Plastikleitung gegen eine verzinkte Stahlrohrleitung aus. Die „Schlapphüte“ hatten damit ihren ersten „ARKONA“-Fall zu lösen. Die ursprünglich vermutete Sabotage konnte jedoch in keiner Weise nachgewiesen werden. Der Einlauftermin der ARKONA und damit der offizielle Empfang in Warnemünde, verbunden mit einer Pressekonferenz, verzögerte sich allerdings um einige Stunden. Der geplante Auslauftermin zur ersten Ostsee-Rundreise am 15. Oktober 1985 konnte jedoch nach umfangreicher Ausrüstung des Schiffes und Einarbeitung der Besatzungsmitglieder eingehalten werden.

MEDICO auf MS HEINZ KAPELLE / DEVJ

Über eine Deutsch-Deutsche Zusammenarbeit im Seefunkdienst.

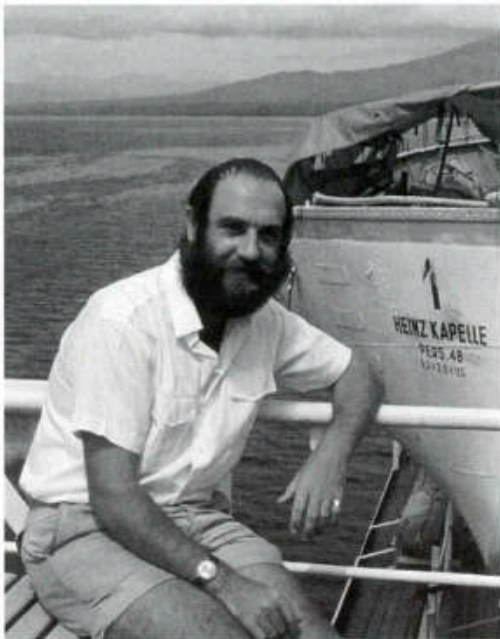


MS HEINZ KAPELLE / DEVJ am 21.5.1968

MS HEINZ KAPELLE der Deutschen Seereederei Rostock verkehrte im Ostasienverkehr und befand sich im Herbst des Jahres 1968 ausreisend im Südatlantik, etwa einen Tag vor der

Passage des Kaps der Guten Hoffnung.

Der Bordbetrieb lief normal. Alle waren wohlauf, bis auf unseren Kapitän Hans Knauf (von der Besatzung liebevoll „Papa“ Knauf genannt). Seit etwa zwei Tagen klagte er über Schmerzen im Brustkorb, aber die vom Gesundheitsoffizier, dem zweiten Nautiker Hans-Günther Möbius, verordnete strikte Bettruhe nahm er nicht so ganz ernst und hielt sie natürlich auch nicht ein. Es passierte, was passieren musste. Unseren „Papa“ Knauf haute es auf die Flurplatten. Was nun? Die Krankheitssymptome waren sehr ernst. Der II. NO diagnostizierte unter Zuhilfenahme des „Leitfadens für Gesundheitspflege an Bord“ einen Herzinfarkt. Ärztlicher Beistand war dringend geboten. In Absprache zwischen Kapitän, II. NO und I. Nautischem Offizier Hans Schumacher wurde entschieden, sofort über Funk den kompetenten Rat eines Facharztes einzuholen. Allgemein war ja bekannt, dass RÜGEN



Walter Hess 1967

RADIO/DHS aufgrund der Zusammenarbeit mit der Universitätsklinik Rostock über einen ausgezeichneten 24-stündigen MEDICO-Rundumservice verfügte.

Eilig wurde ein MEDICO-Telegramm aufgesetzt und dann hieß es: Nun „Funk“, sieh zu, dass du es schnellstmöglich an den Adressaten bekommst.

Der Hauptsender war ein Allwellensender vom Typ Mewa-Wieloryb/Polen mit maximal 300 Watt Sendeleistung.

Wer zur damaligen Zeit um Afrika gefahren ist, weiß, wie schwierig eine Telegraphiefunkverbindung auf Kurzwellen mit einem 300-Watt-Sender nach Europa herzustellen war.

(Zu einem anderen Zeitpunkt auf der Ostseite Afrikas – Höhe Madagaskar – hatte ich es einmal gewagt, den vorgeschriebenen Kurzwellenanruf an DHS mehrfach zu umgehen, indem ich die Wartepausen nicht einhielt – und prompt hatte ich bei Wiedereinlaufen in Rostock meinen „blauen Brief“ von der Deutschen Post bekommen. Zwar hatte mich RÜGEN RADIO nicht gehört, aber mit der Post zu streiten, erschien aussichtslos. Man schrieb: „Tonbandaufzeichnung liegt vor“ – „Häschenbusch“ hatte die Anrufe mitgeschnitten. Tücke der Technik – bei „Häschenbusch“ war alles auf Band und bei DHS hatte es nicht einmal zum „Hören“ gereicht.)

Wie also diesmal an DHS rankommen? Es ging um die Gesundheit, eventuell um das Leben unseres Kapitäns. Ich sendete folgenden Daueranruf: ...XXX DHS de DEVJ MEDICO k ... Beim Absuchen des Bandes musste mich DHS doch irgendwann einmal hören. Heute, nach 30 Jahren, kann ich mich nicht mehr erinnern, wie lange ich DHS gerufen habe. Zwanzig Minuten waren es mindestens – und dann plötzlich eine Antwort von RÜGEN RADIO. Die weitere Abwicklung des MEDICO-Verkehrs verlief glücklicherweise reibungslos.

Wie sich nach Einlaufen Rostock herausstellen sollte, hatte NORDDEICH RADIO/DAN meine Anrufe gehört und unsere Küstenfunkstelle auf 500 kHz darüber informierte, dass DEVJ krampfhaft versucht, eine MEDICO-Verbindung herzustellen. Vielen Dank!



Rudolf Krombholz, Kapitän Hans Knauf und ein Passagier (v.r.)

Wir erhielten aus Rostock den Verdacht des II. NO bestätigt und die dringende Empfehlung, sofort den nächsten Nothafen (Kapstadt) anzulaufen, was am darauffolgenden Tag auch geschah.

„Papa“ Knauf ging recht froh gelaunt – er merkte ja kaum etwas – zur ärztlichen Untersuchung und wir flachsten noch über ihn. Aber das verging uns sehr schnell, als wir die Information erhielten, dass er Rasmus gerade noch einmal von der Schippe gesprungen war und für längere Zeit im Krankenhaus bleiben musste.

Da seine mitreisende Ehefrau bei ihm in Kapstadt blieb, war er rundherum in guten Händen und konnte nach 14 Tagen zur weiteren Behandlung nach Hause fliegen.

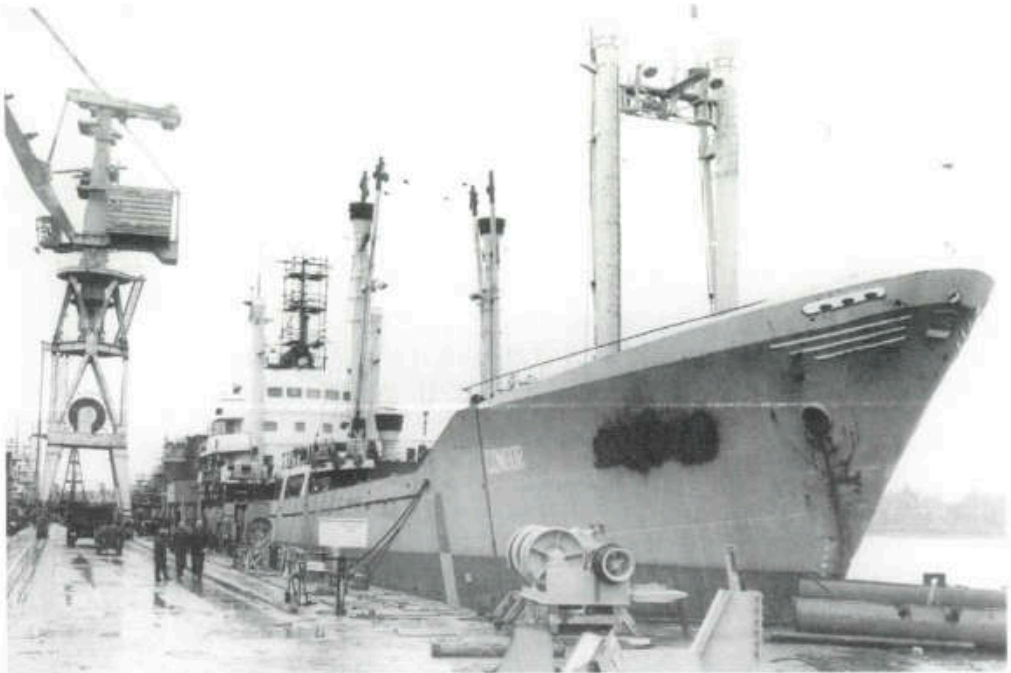
So wurde unser I. NO Schumacher zum ersten Mal amtierender Kapitän, um nach einer späteren Reise dann endgültig zum Kapitän ernannt zu werden.

Flieg, Condor, flieg!

Den von der DSR 1952 übernommenen Frachtdampfer VORWÄRTS, welcher 1903 bei der AG *Neptun* in Rostock als GRETE CORDS vom Stapel lief und 1954 von der DSR außer Dienst gestellt wurde, übergab man im Mai 1955 zunächst an die FDJ und am 1. Mai 1957 als „Pionierschiff“ an die Pionierorganisation „Ernst Thälmann“. 1987 und hochbetagt, war vieles an Bord veraltet oder unbrauchbar geworden. Die Partei- und Staatsorgane fassten daher den Beschluss, die VORWÄRTS zu verschrotten und ein anderes Schiff zum „Pionierschiff“ umzubauen.

Der VEB *Schiffswerft Neptun Rostock* baute in den Jahren 1961 bis 1965 für die DSR insgesamt acht 1600-Tonnen-Frachter vom Typ „Framo“, die man nach Seevögeln benannte. Die CONDOR, seit 1962 vorwiegend in den Gewässern von Ost- und Nordsee, Großbritannien, Irland, der Sowjetunion und dem Mittelmeer in Fahrt, wurde für diese Aufgabe vorgesehen. Das Schiff beendete 1986 nach 24 Einsatzjahren und einer Gesamtstrecke von 1 359 004 Seemeilen im guten Pflegezustand seinen Dienst und ging noch im gleichen Jahr als Geschenk an die Stadt Rostock.

Ein Arbeitsstab wurde gebildet, der das gesamte Vorhaben steuerte und koordinierte. Ihm gehörten neben den Vertretern von Betrieben und Kombinatn auch Vertreter der staatlichen Organe, der Volksbildung, der Freien Deutschen Jugend sowie Angehörige der Volksmarine, des VEB *Schiffselektronik Rostock* und des Fischkombinates Rostock an. Die Interessengemeinschaft von 70 Betrieben unter Leitung des Oberbürgermeisters der Stadt Rostock legte fest, dass die *Neptunwerft* die erste Umbauphase übernimmt und das Schiff dann zur Fertigstellung in die *Warnowwerft Warnemünde* verlegt werden würde.



Die CONDOR während der Umbauarbeiten am Ausrüstungskai der Neptunwerft

Nach Abrüstungsarbeiten im Hafen des Fischkombinates Rostock kam die ehemalige CONDOR am 14. September 1987 in die *Neptunwerft*. Dort gab es eine Besonderheit: Die Betriebsgruppe der Kammer der Technik (KdT-Ingenieurorganisation der DDR) hatte eine eigene Arbeitsgruppe für Technikgeschichte gebildet und trug so zur Erforschung und Darstellung der Technikentwicklung bei. Führend tätig waren dort die Konstrukteure Peter Maatz und Werner Konietzke. Diese Arbeitsgruppe kümmerte sich nun auch um den Umbau dieses Schiffes.

In der Umbaukonzeption hieß es:

„Es soll ein neues maritimes Zentrum der außerunterrichtlichen Tätigkeit für die Schuljugend der Stadt und der Republik geschaffen werden. Dazu werden auf dem Schiff die Arbeitsgemeinschaften seemännische Grundausbildung, Navigation, Schiffsmaschine, Funken und Schiffsfeuerwehr arbeiten. Für die praktische Arbeit an Bord sollen vor allem die Brücke, der Maschinenraum und die Decks genutzt werden ...“

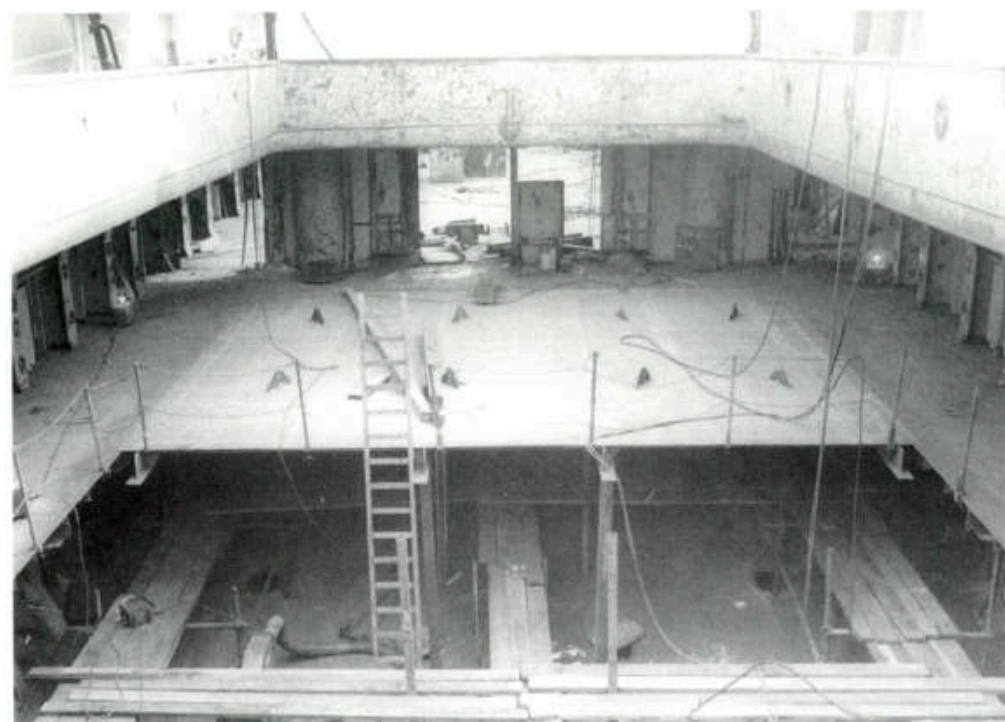
Erste Demontagen und Umbauarbeiten konzentrierten sich auf die Laderäume I und II. Dort waren zur Unterbringung der meisten Kabinette sowie des Mehrzwecksaales und der vielen Nebenräume Zwischendecks einzubauen. Aus Stabilitätsgründen wurden der Doppelboden und die Vorpiek mit Beton ausgegossen.

Einer umfangreichen Konservierung im Schwimmdock wurden Unterwasserschiff, Wechselgang, Freibord, Decks, Aufbauten, Maschinenraum, Laderäume, Kettenkasten und Tanks unterzogen. In Vorleistung für die künftigen Einrichtungen begann der Grobausbau der einzelnen Arbeitsräume, wie Navigations-, Maschinen-, Funk- und seemännisches Kabinett. Im gesamten Schiffskörper blieb durch Elektro-, Sanitär- und Heizungsinstallationen kaum noch etwas am alten Platz. Auch die Gestaltung einer Eingangszone mit allen Zu- und Abgängen verlangte eine Raumveränderung. Die 1365 PS starke Hauptmaschine sowie drei Hilfsdiesel wurden zu Demonstrationsobjekten für praktische Arbeiten. Die gesamte innere Ausgestaltung des Schiffes erfolgte nach den Säulen der staatlichen Schifffahrt: Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft – Kombinat Schiffbau – Fischkombinat und Volksmarine. Trotz aller Umbauarbeiten blieb von der ehemaligen CONDOR noch viel im Originalzustand erhalten.

Am 19. Februar 1988 kam das so vorbereitete Schiff zum endgültigen Innenausbau und für die Ausstattung mit allen technischen Geräten in die *Warnowwerft Warnemünde*. Durch die Vorarbeiten auf der *Neptunwerft* waren inzwischen im Laderaum II (Zwischendeck und Hauptdeck) jeweils 250 und im Laderaum I 220 Quadratmeter Nutzfläche geschaffen worden. Dem heute noch so beliebten und vielbenutzten Mehrzweckraum für über 100 Personen, stand im Laderaum I das gesamte Zwischendeck zur Verfügung. Die Ausrüstung der Kabinette mit der damals aktuellsten Technik, musste schiffstypisch erfolgen und keinen Klassenraumcharakter tragen. Der Funkbereich erhielt mit sechs Räumen seine eigene großzügige Spezifik. Das so genannte „Bautagebuch Pionierschiff“ verzeichnete zahlreiche Helfer von überallher und ein respektables Spendenkonto. Werner Lorenz, Vorsitzender der betrieblichen KdT-Arbeitsgruppe „Schiffsinneneinrichtung“ und Mitarbeiter der KdT-Historikerkommission der Neptunwerft, berichtete im „Werftecho“ Nr. 46 vom 2. Dezember 1988 von einer Besichtigung des fast fertig gestellten Schiffes am 28. August 1988: *„Die Schiffsbesichtigung erinnerte uns an die eigene Arbeit und den technischen Stand vor 25 Jahren ..., zeigte uns markant die gegenwärtig zeitgemäße, sehr beachtliche Erzeugnisentwicklung mit dem neuesten Werkstoffeinsatz ...“*



Bauzustand während der Entkernung des Schiffes



Blick in den Laderaumbereich, in den Kabinette und Werkstätten eingebaut wurden.



Die Mitglieder der Historikerkommission der KdT-Betriebsgruppe am 28. August 1988

Am künftigen Liegeplatz in Rostock-Schmarl hatte man inzwischen ein Wasserbecken von 4,5 Metern ausgebaggert sowie Dalben für Kutterplätze gerammt. Auch der Platz für den see-tüchtigen 24-Meter-Kutter SEID BEREIT war geschaffen.

Am 12. Dezember 1988, dem Vorabend des 40. Pioniergeburtstages, fand die nunmehr zweite offizielle Indienstellung als IMMER BEREIT statt. Am Folgetag herrschte reges Treiben bei der Übergabe am Liegeplatz. Bis 1989 diente es nun den Jungen Pionieren für ihre interessanten und vielseitigen Freizeitunternehmungen.

Im April 1990 erfolgte die Umbenennung des Pionierschiffes IMMER BEREIT in LIKEDEELER und des dazugehörigen Kutters SEID BEREIT in VAGEL GRIP. Die Trägerschaft ging im Oktober des gleichen Jahres auf das Jugendfreizeitzentrum Rostock über. Der Zeit entsprechend richteten die Verantwortlichen weitere Kabinette ein. Am 1. März 1991 gründete sich der Förderverein der Jugendschiffe LIKEDEELER und VAGEL GRIP e. V. Rostock. Seit 1996 waren beide Schiffe ein beliebter Anziehungspunkt, eine maritime Freizeitstätte und ein außerschulischer Lernort für Kinder und Jugendliche aus Rostock und Gesamtdeutschland. Vorwiegend genutzt von Schülern der Klassen 4 bis 12, gibt es aber auch Angebote für die maritime Betätigung von jedermann.

Leider konnte die sechsstellige Summe für eine fällige Grundinstandsetzung der VAGEL GRIP in der Region nicht aufgebracht werden. Nach den Ausschreibungen der Stadt fand sich ein Käufer in den Niederlanden. Im November 2005 überführte die Crew der LIKEDEELER den ehemaligen Fischkutter an den neuen Eigner. Damit verlor Rostock ein weiteres Stück maritimer Tradition.



Jugendschiff LIKEDDELER ex Condor

Der Kabelgattmatrose - Berufsbild an Bord

Meine Seefahrt begann wie bei tausend anderen DSR-Seeleuten auch. Ich erlernte erst einmal einen ordentlichen Beruf an Land und zwar Landmaschinenschlosser. Angeregt durch meine Schwester, die bereits zur See fuhr, die bunten Ansichtskarten und Erzählungen aus fernen Ländern bewarb ich mich beim VEB Deutsche Seereederei Rostock. Letzter Anstoß dafür war auch eine Zeitungsanzeige „Mit dem Arbeitsplatz rund um die Welt“.

In Erfurt in der Kettenstraße hatte die DSR ein Einstellungsbüro. Erst nach dem zweiten Anlauf wurde meine Bewerbung angenommen. Als gelernter Landmaschinenschlosser sollte ich als Motorenhelfer eingestellt werden, um mich später weiter zu qualifizieren. Anfang Dezember 1970 wurde ich nach Rostock beordert. Dort erhielten wir Neulinge erste Informationen und wurden auf die einzelnen Flottenbereiche verteilt. Ich sollte zum Bereich Asien/Amerika gehören. Doch zunächst erwartete uns ein Lehrgang in Rerik. Hier erfolgte die Ausbildung zum Rettungsbootsmann und Feuerschutzmann. Den Lehrgang konnte ich nicht beenden, denn ich wurde gebraucht. Das Passagierschiff VÖLKERFREUNDSCHAFT hatte dringenden Bedarf – aber nicht in der Maschine, sondern in der Kombüse (Black-Pantry). So musste ich Töpfe, Pfannen und Kessel reinigen. Mit einiger Fantasie hatte auch dies etwas mit Metallbearbeitung zu tun. Einige Kellen und Kannen, die meinen kritischen Blicken nicht standhielten, opferte ich Neptun.

Eigentlich wollte ich aber erzählen, wie ich „Ede“, der Kabelgeist, wurde. Nach der VÖLKERFREUNDSCHAFT (V1) und einer Bewährungszeit an Land auf dem Passagierschiff FRITZ HECKERT bekam mich die Seefahrt endlich wieder. Längst hatte ich den Arbeitsbereich in der Maschine abgeschrieben und dafür mein Interesse am Decksbereich entdeckt. Im August 1972 konnte ich als Decksmann auf dem Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER aufsteigen. Dort blieb ich bis Mai 1974, wurde Matrose und konnte im Rahmen der Erwachsenenqualifizierung den Abschluss als Vollmatrose erlangen. In der Folgezeit wurde auf weiteren Schiffen (FRIEDEN, RUDOLF BREITSCHIED, KARL MARX) das seemannische Handwerk vertieft.

Im Dezember 1977 begann für die nächsten vier Jahre mein Dienst auf MS ALTENBURG. Für mich waren dies die schönsten Seefahrtsjahre. Auf diesem Schiffstyp, einem Typ XD, gab es viel dazu zu lernen. Als Vollmatrose ging ich Wache und Tagestörn. Auf einer dieser Reisen



MS ALTENBURG 1977/78
Peter Beutel (Eisbär) und der Autor (rechts)

half ich dem „Kabelgeist“ bei seiner Arbeit. Diese Arbeit gefiel mir. Als der „Kabelgeist“ abstieg, unterbreitete unser Bootsmann Marian Darasz der Schiffsleitung den Vorschlag, mich als Kabelgattmatrosen einzusetzen. Bevor ich jedoch umgemustert wurde, stand erst einmal die Bewährungsreise an. Auf der Reise wurde ich zunächst kommissarisch eingesetzt. Natürlich wollte ich alles genau und richtig machen. Obwohl dieses Postens noch gar nicht sicher, bestand meine Einstandsverpflichtung in der Ausgabe eines Kastens „Hafenbräu“ und einer Flasche „Nordischer Löwe“, auch meine WBS-Reserve wurde dabei vernichtet.

Und so sah der Arbeitsalltag aus: Er begann um 7.30 Uhr und endete abends, wenn die Arbeiten für den darauf folgenden Tag besprochen waren. Ich hatte die Verbrauchsmaterialien zweckentsprechend, aber auch sorgsam zu verwalten. Dazu wurden ein Inventarbuch und eine Materialkartei geführt. Bei schlechtem Wetter oder wenn es mal wieder sehr früh geworden war und der Bootsmann noch starke Kopfschmerzen hatte, machten wir unseren „Bürotag“. Es wurden die Verbrauchsmaterialien (und auch die restlichen Alk-Getränke) auf Neudeutsch durchgecheckt, so lange bis es uns wieder gut ging. Diese kleinen Ausrutscher passierten aber nur selten. Es gab noch andere Aufgaben, zum Beispiel das laufende und stehende Gut zu kontrollieren. Denn auch das gesamte Tauwerk war inventarisiert, vom Segelgarn bis zur Festmacherleine. Egal, ob Sisal, Dederon oder anderes Material. Aber auch das Drahttauwerk war in unseren Listen. Alles kostete sehr viel Geld, manchmal auch Devisen (harte Währung – sprich „Westflocken“) und diese waren bekanntlich besonders knapp. Jeder Seemann war angehalten, mit den Verbrauchsmaterialien äußerst sparsam umzugehen.

Ständig unterlagen wir dem Sparzwang, zum Beispiel dem Vorratsmangel bei der Schiffsversorgung. Die Farbbrollenkästen wurden immer und immer wieder ausgebrannt, bis sie auseinander fielen. Die Halberstädter Bockwurstbüchsen (am Rand zwei Löcher rein und etwas Schweißdraht durch) waren 1A Farbtöpfe. Pinsel und Farbbrollen wurden so lange ausgewaschen, bis sie das Zeitliche segneten und nur noch Neptun etwas damit anzufangen wusste. Ich musste alles für den täglichen Einsatz bereit halten und bei jedem Meter Tauwerk, der die Last verließ, bei jedem Pinsel oder sonst welchen Verbrauchsmaterialien blutete mir und sicher auch allen damaligen DSR-„Kabeleden“ das Herz. Selbst über die Bevorratung und Herausgabe von Waschpulver, Besen und Schrubbern wurde Buch geführt. Zugegeben, dass sich daraus bei so manchem „Kabelgeist“ ein gewisses „Schottentum“ entwickelte. Denn man wusste ja nicht, was die Schiffsversorgung am Lager hatte, wenn die Bestellung dort eintraf. Aus weiser Voraussicht wurde oft mehr bestellt als man brauchte. Da konnte es schon einmal passieren, dass die Bestellung in Erfüllung ging und man dann Unmengen an Schutzbrillen bekam, oder eine Bestellung wurde nicht richtig bearbeitet. Unser Koch bekam einmal statt zehn gleich einhundert Suppenkellen geliefert. Sie wurden dann zu Tauschobjekten. Einmal hatten wir graue Farbe für die Außenhaut bestellt, geliefert wurde aber weiße Farbe (war vielleicht ein Restposten von der VÖLKERFREUNDSCHAFT). Da wir aber genügend schwarze Farbe an Bord hatten, wurde einfach selber gemischt, bis es aussah wie DSR-Grau. Der Einfallsreichtum und Erfindergeist kannte bei den DSR-Seeleuten keine Grenzen. Denn wir wussten uns immer zu helfen und mussten uns auch immer zu helfen wissen. Das war die eine Seite.

All die Materialien mussten aber auch verstaут und „versteckt“ werden. Die kleineren Abpackungen an Farbe sowie Pinsel und Rostwerkzeuge waren in der Farblast untergebracht. Diese war aus Brandschutzgründen mit dem CO-2 -Löschsystem verbunden. Die großen Abpackungen an Farbe in Fässern zu 100 Litern und die Verdünnung in 200-Liter-Fässern wurden an Deck verstaут, see- und wetterfest gelascht. Auf jedem Schiff gab es dafür einen bestimmten Platz. Auf der ALTENBURG war unsere „Außenfarblast“ an der Vorkante von Luke I. Denn durch die erhöhte Back und die Unterzüge war die Farbe vor Wind und Seeschlag gut geschützt.

Die Besatzung war gut beraten, ein einträgliches Verhältnis zu den „drei goldenen K“ (Kapitän, Koch, Kabelgeist) zu wahren. Als ich mit der Seefahrt anfang, war der Erste Nautische Offizier der Chef der Decksgang. Aber im Laufe der Zeit und durch die Einführung der Komplexbrigade wurde der Leitende Technische Offizier (LTO/Chief) unser Decks-Vorgesetzter. Manchmal war es eine gute Zeit, aber es konnte auch mal anders laufen. In diesen Fällen stand seine Maschinengang höher im Kurs als die Decksgang.

Das Peilen sowie bootsmännische Arbeiten (teilweise in Vertretung des Bootsmanns) gehörten ebenfalls zu meinen Aufgaben. Damals wurden sämtliche Wasservorräte an Bord noch von

Hand gepeilt – Trinkwasser, Ballastwasser und die Bilgen. Bis 10 Uhr mussten diese Eintragungen dem I. Nautischen Offizier im Peilbuch vorgelegt werden. Dieser übernahm dann die Informationen in seine Bordbücher, ergänzt durch die Protokolle des Storekeepers und aus dem Maschinenbereich. Auf manchen Schiffen hatte es sich eingebürgert, dass sich nach dem Peilen der „kleine Schiffsrat“ (Storekeeper, „Kabelgeist“, Bootsmann, E-Mix, Koch und Bäcker) bei der Kombüse getroffen hat, um Neuigkeiten zu diskutieren und auszuwerten. Ab und zu wurde unsere „Beratung“ durch einen Schiffsalarm oder das plötzliche Auftauchen des Chiefs (LTO) gestört.



1984/85 auf MS PASEWALK. Die drei wichtigsten Personen an Bord fangen alle mit „K“ an. Kapitän (Wolfgang Schneider), Koch, Kabelgeist

War kein Lehrbootsmann an Bord, so übernahm der „Kabelgeist“ bei Lehrlingen und Decksleuten das Erlernen und Üben von Knoten oder er gab praktische Hinweise für das Spleißen und weitere seemännische Arbeiten. Dazu gehörte auch der Umgang mit dem Ladegeschirr (Ladebäume stellen) an und in den Ladeluken. Die meisten Lehrlinge und Decksleute wollten etwas lernen und deshalb hat auch diese Arbeit Spaß gemacht. Wenn die Prüflinge dann bestanden hatten, war man auch etwas stolz auf seine eigene geleistete Arbeit.

Im Rahmen des Wettbewerbes an Bord übernahm ich meinen „persönlich-schöpferischen Plan“. Dieser enthielt die Pflege und Wartung der Back mit all ihren Anla-

gen. Dazu gehörten das Abfetten der Umlenkrollen, Entrosten, Auftragen frischer Farben und das Gangbarhalten des Ankerspills. Und selbst bei der Instandhaltung des Ladegeschirrs zeigte „Kabelede“ Einsatz. Die Verfügbarkeit der Sicherheitseinrichtungen, wie Leinen, Gurte, Stelagen, Bootsmannsstühle, musste er ebenfalls gewährleisten. Rettungsringe, Leuchtmunition oder auch Proviant und Wasservorräte für die Rettungsboote waren – in Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem II. Nautischen Offizier – ein wichtiger Teil der alltäglichen Arbeit. Allein mit dem Thema Sicherheit ist der gute Ruf ehemaliger DDR-Schiffe noch heute verbunden.

Aber auch mit anderen Aufgaben wurde der „Kabelgeist“ betraut, zum Beispiel Schuhreparaturen für die Besatzung oder Zimmermannsarbeiten. Es wurde immer mal ein Regal gebraucht oder eine Schublade klemmte. Der Lohn dieser Arbeiten bestand meistens in einem Feierabendbierchen.

Der „Kabelgeist“ war der Chef auf der Back. Bei Revierfahrten ging er Ankerwache, was bei schönem Wetter ein äußerst angenehmer Posten war. Man konnte in Ruhe über dieses und jenes nachdenken. Ich nutzte die Zeit oft, um meinen ganz eigenen „persönlich-schöpferischen Plan“ zu erfüllen.

Beim An- und Ablegen behielt der „Kabelede“ meist den Überblick auf der Manöverstation. Wusste er doch am besten, wie sein Schiff vorn festgemacht (angebunden) wurde. Natürlich hatte er auch seine kleinen Freiheiten. Man konnte sich mal irgendwo aufschließen, sprich eine kleine Pause außer der Reihe machen. Es gab ja auch immer ein paar wichtige Themen an Bord, die ausgewertet werden mussten. Als besonders abwechslungsreich galten für den „Kabelgeist“ die Vorbereitungsarbeiten für Decksfeten, Grillabende, Sportfeste und natürlich die Äquatortaufen. Ideen und Improvisationstalent waren gefragt und an Einfällen hat es uns nie gemangelt. Es mussten „Folterwerkzeuge“ gebaut, das Deck hergerichtet und für Neptun und sein Gefolge alles vorbereitet werden. Man wollte sich keinesfalls blamieren.

So lief es ab, das harte und raue Leben des „Kabelgeistes“ auf einem DSR-Stückgutsschiff. Gern verbinde ich diese Fahrenszeit mit einem Teil meiner schönsten Lebenszeit.

Die Mehrzweckfrachtschiffe vom Typ Neptun 471

Die Deutfracht/Seereederei Rostock benötigte Ende der 1970er Jahre neue und zweckmäßige Tonnage für den effektiven Ausbau der Linienschiffahrt und die rationelle Gestaltung des Containerverkehrs in bestimmten Fahrtbereichen. Man entschied sich für einen universell einsetzbaren Mehrzweckfrachter. Dazu bot die *Neptunwerft Rostock* einen seit 1973 in großer profilbestimmender Serie gefertigten Schiffstyp. Von vielen ausländischen Kunden gekauft und durch deren gewonnene Betriebserfahrungen mehrfach modifiziert, garantierte er optimale Ausgangsbedingungen.

Die Reederei übernahm in der ersten Etappe von Februar 1977 bis November 1978 sechs Mehrzweckfrachtschiffe vom Typ Neptun 471 in ihren Flottenbestand. Davon waren MS FREITAL, AKEN, KÖTHEN und BERGEN Werftneubauten, MS HETTSTEDT (ex JOBEBE) und MS BURG (ex JOBOY) hingegen Rückkäufe aus Norwegen. MS FREITAL, zunächst als ein „Poseidon-478“ im Exportbau für die norwegische Reederei Lars Rej Johannsen, Oslo vorgesehen, wurde infolge Konkurses des Auftraggebers nicht geliefert und kam so zur DSR-Flotte. Es fuhr anfangs in der Eisenfahrt Klaipeda-Rostock.



Das äußere Erscheinungsbild der 121,83 Meter langen und 17,60 Meter breiten Volldecker mit einer Tragfähigkeit von rund 8000 tdw prägten eine kurze Back mit Bugwulst, ein leistungsstarkes Ladegeschrir und die achteren Aufbauten. Eine Poop wurde zur Verbesserung der Platzverhältnisse in den Wohnaufbauten angeordnet. Die Maschine mit einer Antriebsleistung von 3972 kW ermöglichte eine Geschwindigkeit von 16,3 Knoten. Ein unbegrenzter Fahrtbereich in gemäßigten und tropischen Zonen war garantiert. Das Einbringen von Zementballast ermöglichte diesen konzipierten Mehrzweckfrachtern die Eignung zum reinen Containertransport. Aufgrund der hohen Containerkapazität in Bezug auf die Schiffsgröße und den praktischen Einsatz in der Flotte gab man ihnen auch die Nebenbezeichnung „Semicontainerschiffe“. Zunächst schuf man beim Bau Platz für 209 Stück 20-Fuß-Container, davon 164 in den Laderäumen und 45 an Deck. Es gab danach auch Ausführungen mit 213, 215 und 230

Gesamtstellplätzen. Die Holzladefähigkeit betrug 2278 Standards. Bei den nachfolgenden Betrachtungen soll nicht auf die bekannte Schiffsbeschreibung eingegangen, sondern der Einsatz und die Bewährung geschildert werden.

Im Mittelpunkt der ersten Reisen standen der Test und die allseitige Prüfung der Verwendungseigenschaften unter harten Einsatzbedingungen beim Transport von Gütern im Nord-Ostsee-Raum sowie im Bereich Mittelmeer-Levante. Die konzipierte Eignung für den Transport von Stückgütern, Holz, Zellulose, Papier, Getreide, Erz, Coils, Roheisenmasseln, Containern, Schwergütern und allgemeinen Schüttgütern fand im täglichen Ladungsumgang Bestätigung. Für den Typ 471 übernahm MS FREITAL am 20. Mai 1977 nach Umorganisation des Englanddienstes den Container-Linienvverkehr mit einer wöchentlichen Abfahrt von Rostock nach London/Tilbury. Nach anfänglichem Container-Gelegenheitsverkehr der DSR mit Fahrten ins Mittelmeer wurde wegen der steigenden Anforderungen bald eine Fahrplanlinie eingerichtet. MS HETTSTEDT eröffnete am 7. Februar 1978 mit der Abfahrt aus dem Hafen Rotterdam eine Semicontainerlinie zum Mittelmeer. Gemeinsam mit MS AKEN erfolgten zunächst zwei Abfahrten im Monat. Von Wismar über die Häfen Hamburg, Antwerpen und Rotterdam gingen die Reisen nach Piräus, Limassol, Latakia, Beirut und Izmir. Zeitweilige Unruhen in Beirut zwangen zum Ausweichen nach Izmir. Bereits im Sommer des gleichen Jahres konnte die Abfahrtsfrequenz durch den Einsatz von MS BURG und MS BERGEN auf drei Abfahrten im Monat erhöht werden. Ebenfalls im Sommer 1978 fand der 1977 zunächst mit einem Charterschiff eröffnete Containerdienst nach Italien und Frankreich mit MS KÖTHEN seine Fortsetzung. Als Ladehäfen dienten vorwiegend Livorno und Marseille und als Löschhäfen hauptsächlich Kuwait, Ad-Dammam, Dubai und Sharja. Damit war MS KÖTHEN das erste DDR-Schiff auf der Route Westküste Italien und Marseille. Dieser Verkehr erfuhr 1979 einen weiteren Ausbau. Bei einer Abfahrt innerhalb von drei Wochen wurde ein Aufkommen von 7000 TEU im Jahr transportiert.

Der Mittelmeerdienst, ab 23. September 1980 auf eine Vollcontainerlinie umgestellt, veränderte die Routenführung wesentlich. Als Ladehäfen galten Wismar, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen; Bestimmungshäfen waren Larnaca, Limassol, Latakia, Istanbul, Izmir und Mersin. Der Hafen Mersin selbst fungierte dabei als Containerumschlagplatz für Lieferungen in den Irak und Iran. MS HETTSTEDT eröffnete den Dienst und lud in Wismar Container für Zypern, Syrien und Ägypten. Waren es im ersten Jahr etwa 2000 Container, so stieg die Menge kontinuierlich auf 5000 bis 6000 pro Jahr an. Zusätzlich fuhren noch MS FREITAL und MS KÖTHEN. Dieser Vollcontainerdienst ab Wismar lief zusätzlich zu den bereits bestehenden Liniendiensten nach dem Mittelmeer. Die Transitzeiten verkürzten sich damit um 14 Tage. Ein in der Levante stationiertes DSR-Küstenmotorschiff übernahm in Zusammenarbeit mit den Semicontainerschiffen Zubringer- und Verteilerdienste mit vorzugsweisem Bord-Bord-Umschlag von Containern in Limassol.

Die bereits in der Entwurfskonzeption der *Neptunwerft* eingebrachte Möglichkeit zur weiteren Erhöhung der Containerstaukapazität als Qualitätsmerkmal dieses Neptun-Typs kam bei einigen Mehrzweckfrachtern zur Umsetzung. Die Containerstellplätze stiegen von ehemals 209 auf 302. Daraufhin fand künftig auch oft die Schiffsbezeichnung „VC-471“ Verwendung. MS HETTSTEDT befand sich bereits 1979 zur Modernisierung in der *Neptunwerft*. Durch das Aufstellen von Seitenstützen und Maßnahmen zur Stabilitätserhöhung konnten künftig 80 Container mehr transportiert werden. Außer MS BURG erhielten alle anderen Schiffe des Typs diese Stellplatzerhöhung.

MS BURG setzte man für den Metalltransport auf der „Metall-Linie“ Klaipeda-DDR-Häfen um, nachdem solche Sondereinsätze für MS FREITAL und MS KÖTHEN entfielen. MS BURG leistete damit bei zeitweiliger Demontage des Velle-Ladegeschirrs einen effektiven Metallimport aus der Sowjetunion. Eine Ladung mit etwa 7500 Tonnen Metallen (gerollte Metallbleche oder Ei-

senmasseln) erreichte zwischen Wismar und Klaipeda eine Umlaufzeit von etwa 8,5 Tagen. Die reine Reisezeit einschließlich Revierfahrten betrug von Kai zu Kai durchschnittlich 26 Stunden. Jeden Monat wurde drei- bis viermal gelöscht. Die damalige Leistungsfähigkeit des Hafens garantierte bei Coilsladungen von 7500 Tonnen eine Löschzeit von 22 Stunden. Ging die Ladung nach Rostock, war eine Fahrzeit für die Strecke Rostock-Klaipeda-Rostock mit 72 Stunden bei einer Hafendurchlaufzeit von 56 Stunden die Regel. Bereits auf See wurden die Ladeluken umgestellt, sodass verschiedene Güter nacheinander aufgenommen werden konnten. In Rostock zum Beispiel Gipsstein für Finnland und auf der Rückreise Roheisen in Klaipeda.

Der vorgenannte Vollcontainerdienst sorgte bei steigender Zahl von Abfahrten und zusätzlichen Direktanläufen bestimmter Häfen mit fünf Schiffen des Typs 471 und drei Charterschiffen von je 1200 TEU für volle Beschäftigung. Darin einbezogen waren auch Reisen im Liniendienst DDR-Ostafrika bei einer Abfahrt im Monat ab Rostock mit den Zielhäfen Mombasa, Daressalam, Tanga, Zanzibar, Maputo und Beira.

Am 26. Januar 1982 eröffnete MS HETTSTEDT die DSR-Container-Linie von Westeuropa nach Westafrika. Ein normaler Turn über den Kontinent begann dabei gewöhnlich in Antwerpen. Nach sieben bis achttündigem Umschlagsbetrieb ging es dann wieder durch die Schleuse in Richtung Rotterdam oder Hamburg. Danach verlief die Reise gewöhnlich via Nord-Ostsee-Kanal nach Aarhus, Wismar oder Rostock, von wo aus es wieder durch den NOK in Richtung Mittelmeer/Rotes Meer ging. Nach einigen Monaten hatte sich die Auslastung der Containerstellplätze bei der vierwöchigen Rundreise auch heimkehrend erhöht.

1983/84 bedienten MS HETTSTEDT, MS AKEN, MS KÖTHEN und MS BERGEN auch verstärkt den Hafen Larnaca auf der Insel Zypern. Im Hafen Wismar als Abfertiger, erfolgte innerhalb von 24 Stunden das Abpacken von etwa 1000 Tonnen Stückgutladungen in Container. Die Transitzeit von Wismar nach dem Mittelmeer verkürzte sich auf 14 Tage. Die Einsatzdauer im Fahrtgebiet Mittelmeer und Westküste Indiens betrug in der Regel drei Monate. Die 25-köpfige Stammbesatzung arbeitete dabei im Ablösesystem, wobei sie per Flugzeug zum Schiff anreiste. Pro Reise wurden mit dieser Schiffsgruppe durchschnittlich 100 000 Valutamark erwirtschaftet, was dem mittleren Niveau entsprach. Dennoch hatte die DSR zu dieser Zeit im Verkehr nach dem östlichen Mittelmeer eine führende Position inne. Nachdem Indonesien ab April 1985 die Schifffahrt zwischen den Inseln freigab, setzte die DSR dort zeitweilig MS AKEN ein. Um eine höhere Effektivität der Schiffe vom Typ 471 zu erreichen, ergab die Umsetzung der Reedereistrategie im Oktober 1985 die Bedienung eines Containerdienstes DDR-Griechenland mit den Anlaufhäfen Piräus, Saloniki und Iraklion auf Kreta bei zwei Abfahrten im Monat. Grundlage dazu war ein Seeverkehrsabkommen beider Staaten aus dem Jahre 1981. Ein alter Liniendienst nach Griechenland bestand schon seit 1963.

Weitere Maßnahmen realisierten sich ab 16. September 1986 bezüglich des Einsatzes im Feederdienst Colombo-Projekt. MS AKEN kam zum Beginn dieses Dienstes als Vorreiter in Colombo an. Die Einsatzdauer war mit drei Monaten veranschlagt, die Anreise zum Schiff erfolgte in der Regel per Flugzeug. Der Hafen Larnaca auf Zypern hatte seit dem 23. Oktober 1981 für die DSR die Funktion eines Verteilerhafens übernommen. Alle aus Europa eintreffenden Container wurden hier nach Zielhäfen komplettiert und dann in die Häfen von Syrien, der Türkei, Libanons, Ägyptens, Griechenlands, Sri Lankas und der Westküste Indiens weitertransportiert oder von diesen Häfen nach Larnaca gebracht. Dabei fungierten vorwiegend MS FREITAL, MS AKEN und MS HETTSTEDT als Zubringer. Das Fahrtregime der Besatzungen im Feederdienst Mittelmeer war gekennzeichnet durch das Anlaufen von 35 bis 40 Häfen während einer Einsatzreise zwischen 90 und 100 Tagen. Die kurzen Liegezeiten in den Häfen mit maximal 10 bis 12 Stunden ermöglichten kaum Landgänge. Die harte Belastung ergab sich durch eine höhere Betriebszeit und mehr Betriebsstunden als auf anderen Frachtschiffen. Gearbeitet wur-

de faktisch rund um die Uhr. Von der einst so viel beschriebenen Seefahrtsromantik war kaum noch etwas zu spüren. Auf der Reise durfte kein Aggregat ausfallen. Es galt immer, den Fahrplan exakt einzuhalten. Somit kam auf diesen „Arbeitspferden“ wahrlich keine Langeweile auf. An Bord befanden sich überwiegend junge Besatzungskollektive mit einem Durchschnittsalter von etwa 30 Jahren, einer fundierten seemännischen Ausbildung und der Liebe zum Beruf und zur See.

Zeitweilige Einsätze bestimmter Schiffe des Typs 471 erfolgten auch im Vollcontainerdienst nach Kuba sowie im Holzimport aus Archangelsk. Nach und nach wurde der Typ 471 durch moderne Nachfolgeschiffe in der Containerfahrt ersetzt und erhielt andere Aufgaben. MS HETTSTEDT wurde als erstes aus dem Zubringerdienst Mittelmeer herausgelöst und befand sich seit dem 12. Dezember 1989 im Einsatzbereich 3 Europa. Es fuhr Holztransporte im Nord-Ostseebereich.

Kapitäne und Besatzungen der DSR wussten die Mehrzweckfrachter über all die Jahre wegen des guten Seeverhaltens bei Wind und Sturm zu schätzen. Die zwei extrem langen Laderäume mit vollständig glatten Laderauminnenwänden und kleinsten Unterstauräumen, 13 Meter breite Luken und ein leistungsfähiges Ladegeschirr mit je zwei 15-Tonnen- und 30-Tonnen-Schwingbäumen ergaben vielseitige Varianten zum Ladungsumschlag. Sie bewährten sich insbesondere beim Bord-Bord-Umschlag der Container von Zubringer-Kümos in Limassol auf Zypern. Ein verstärkter Schiffsdoppelboden garantierte einen sicheren Greifer- und Gabelstaplerbetrieb sowie Schwerguttransporte. Durch Verstärkung der Lukenabdeckung und Anbringen von Stützen am Schanzkleid war es möglich, den Stau von Containern an Deck zu erhöhen. Die *Neptunwerft* hatte alles getan, um ein gutes, den besonderen Anforderungen entsprechendes Schiff zu bauen. Die Kapitäne nahmen es in Regie zur Umsetzung des Leitsatzes: „Ein Schiff bringt nur Geld, wenn es fährt“. Einsatzerfahrungen forderten jedoch auch ständige Modernisierung. Leider nahm die Werft eine Reihe von Umbau- bzw. Nachrüstungsvorschlägen der Schiffsbesatzungen aus unverständlichen Gründen nicht an. Ein Beispiel dafür war die Forderung nach Einbau eines Bugstrahlers.

Alle sechs Mehrzweckfrachtschiffe des Typs wurden am 18. Juni 1990 auf die Deutsche Seereederei Rostock GmbH, Rostock (in Treuhandverwaltung) übertragen. Diese trug bis zum 31. Dezember 1993 für deren Einsatz die organisatorische Verantwortung. Für das MS BERGEN kam es im August 1991 zu einer besonderen Verladung. Von Palma de Mallorca war für den königlich-spanischen Yachtclub die Herausforderungsjacht für den Americans Cap sowie ein Begleitboot über den großen Teich nach San Diego zu bringen. Im Laufe des Jahres 1991 gingen MS HETTSTEDT und MS BURG in den bestehenden Trampkobulker-Pool, um Ruhrkohle vom Nordkai in Emden zur Elbe zu bringen. MS HETTSTEDT löschte am 1. Oktober 1991 die erste Kohlefracht im Kraftwerk Unterelbe der HEW in Wedel. Drei Wochen später machte MS BURG mit 7400 Tonnen Ruhrkohle beim HEW-Heizkraftwerk-Hafen Strandkai in Hamburg fest. Auf Wunsch des Charterers *Bengal Tiger Line* änderte sich bei MS AKEN am 4. Juni 1992 der Schiffsname auf TIGER WAVE. Nach Charterende am 16. November 1992 erfolgte wieder die Rückbenennung in MS AKEN.

Die endgültige Privatisierung der ehemaligen DSR erfolgte durch die beiden Hamburger Kaufleute Rahe und Schües als Investorengruppe mit Kaufvertrag vom 3. Juni 1993, wirksam ab 8. Oktober 1993. Das Eigentum der DSR GmbH Rostock ging rückwirkend zum 1. Januar 1993 an die neuen Eigner mit der Firmierung Deutsche Seereederei GmbH über. Diesmal übertrug man die sechs Mehrzweckfrachter sowie alle noch übrigen DSR-Schiffe ab 1. Januar 1994 auf den Korrespondentreeder Reederei F. Laeisz GmbH. Sie bekamen den traditionellen einfarbig gelben Schornstein dieser bekannten Hamburger Reederei. Per 1. Januar 1994 ging der Schiffstyp Neptun 471 bei gleichem Korrespondentreeder an die Deutsche Seereederei Bulk-

schiffahrtsgesellschaft mbH. Alle Schiffe wurden generell neu vermessen. MS FREITAL, MS HETTSTEDT, MS AKEN, MS KÖTHEN und MS BERGEN hatten danach 7923 tdw. MS BURG sogar 8001 tdw. MS AKEN fuhr seit Jahresanfang 1994 als INFINITY im Charter-Einsatz vorwiegend Shuttledienst zwischen Singapur und Chittagong/Bangladesh sowie Victoria/Hongkong und Ostafrika. Eigner war noch die Deutsche Seereederei Bulkschiffahrtsgesellschaft mbH. MS FREITAL wurde 1994 nach der Privatisierung von der Reederei F. Laeisz GmbH für die Mars Navigation Co. Monrovia unter Liberiaflagge registriert und fuhr zeitweise mit MS BERGEN für den Fisser Pool im Transatlantik-Verkehr. Mit MS BERGEN begannen Mitte August 1995 in Montreal die Vorbereitungen zur Ausflagung von Schiffen der DSR GmbH, deren Vollzug am Monatsende gemeldet wurde. Am 30. September 1995 ging das Schiff bei gleichem Korrespondentreeeder in Cartagena an Mars Navigation Co. Monrovia (LBR). Ihm folgte am 11. November des gleichen Jahres in Rio de Janeiro MS KÖTHEN. Ende 1995 lag MS BERGEN an der Uferpromenade des Städtchens Three Rivers in St. Lawrence/Kanada mit Produkten für die dortige Papierfabrik. MS HETTSTEDT, MS BURG und MS KÖTHEN fuhren bis zum Verkauf im Einsatzgebiet Europa/Südamerika Nordküste sowie US-Gulf-Aberdeen und Savannah. Im Zeitraum der Indienststellung bis zum endgültigen Verkauf dieser sechs Mehrzweckfrachter gab es natürlich auch Ereignisse im Havariegeschehen. MS KÖTHEN hatte durch mangelhafte Lotsenberatung und Squateinfluss bei der Ansteuerung von Antwerpen am 7. Juni 1985 eine Grundberührung. Zwischen dem schwedischen Tanker LECKOE und MS BURG kam es in den frühen Morgenstunden des 14. Oktober 1986 im NOK bei dichtem Nebel zu einer Kollision. Personen wurden nicht verletzt. Das mit Lotsen fahrende DDR-Schiff, dessen Außenwand oberhalb des Wasserspiegels beschädigt wurde, konnte die Fahrt aus eigener Kraft nach Brunsbüttel fortsetzen. Der schwedische Tanker, der bereits vorher infolge eines Ruderdefektes auf der Kanalböschung festgefahren war, erlitt bei der Kollision Sachschaden. MS BERGEN kollidierte am 5. April 1988 im Großen Belt bei starkem Nebel mit dem polnischen Frachter POWSTANIEC SLASKI. Beide Schiffe wurden leicht beschädigt. Personen kamen nicht zu Schaden. MS KÖTHEN und das norwegische MS AUSTVIK kollidierten am 20. Mai 1993 im Oderfahrwasser beim Tonnenpaar 11/12. Der Unfallverursacher MS AUSTVIK kam an einer der engsten Stellen entgegen. Beide Schiffe mussten mit erheblichen Sachschäden die Werft in Szczecin anlaufen. MS BURG vertrieb am 23. Dezember 1993 bei Sturm nach Brechen der Festmacherleine im schwedischen Hafen Hoganäs über das Hafenbecken auf einen Wellenbrecher und blieb dabei im Gegensatz zum Wellenbrecher unbeschädigt. Nach der Freischleppung, Taucheruntersuchung und dem Löschen der Ladung Kohlenstaub konnte das Schiff den Hafen wieder verlassen. MS AKEN geriet Ende 1994 auf der Fahrt von Kalkutta nach Singapur in einen Wirbelsturm und erlitt dabei schwere Ladungsschäden. Danach stand das Schiff zum Verkauf. Am 5. Januar 1995 kam es auf MS BERGEN um 5.18 Uhr MEZ bei schwerem Wetter mit Nordwestwinden der Stärke 9 bis 10 auf der Position 50° 47' N und 35° 50' W zu einem Brand im Laderaum II. Der Frachter war mit 6760 Tonnen Zellulose unterwegs von Wilmington/US-Ostküste nach Aberdeen. Das Seenotrettungszentrum in Halifax hatte zuerst die Koordinierung der vorbereiteten Hilfsmaßnahmen übernommen. Nachdem der Brand mit bordeigenen Mitteln unter Kontrolle gebracht und das Schiff binnen weniger Stunden die Reise nach Europa fortsetzen konnte, gab sie diese Aufgabe an das Zentrum in Falmouth ab. Am 9. Januar erreichte das Schiff Falmouth. Der Laderaum wurde geöffnet, der Brand endgültig gelöscht. Teilweise musste die Ladung an Land gegeben werden, um sie nach der Reparatur neu in das Schiff zu verbringen und damit die Voraussetzungen für eine sichere Überfahrt nach Aberdeen zu schaffen.

Die profilbestimmende Serie von 24 Mehrzweckfrachtschiffen des Typ Neptun-471 entwickelte sich für die Neptunwerft Rostock auch zum Exportschlager. Zu den Abnehmern im Ausland

gehörten die Flaggenländer Norwegen, Dänemark, Frankreich, Liberia, Panama, Singapur und Zypern.

Schiffsliste der Mehrzweckfrachter vom Typ Neptun 471

Schiffsname	I.D.	A.D.	Einsatz/ DSR/DSR GmbH	Verbleib
1. FREITAL	28.02.1977	13.12.1995	18,5 Jahre	Am 13.12.1995 in Bremen verkauft an Bassel Monzer Al Assad & Khaldoun Ali Sahyouni, Lattakia (SYR), Mgrs. Center Trade & Transport Maritime C.T.T.M, umbenannt in MOHAMED F, später HAFEZ. Ergänzung offen.
2. HETTSTEDT ex „Jobebe“	30.09.1977	12.02.1996	18,5 Jahre	Im Dezember 1995 für etwa 3,1 Millionen US \$ verkauft an Mars Nav. Corp., Monrovia (LBR), KR wie bisher. Am 12.02.1996 in Kalkutta an Fjordstone Inc., Kingstown (VCT), Mgrs. Bogazzi Servizi Navali S.r.L., Viareggio (ITA) umbenannt in BOTHNIA STONE. 2002 als ONEGA an die russischen Interessenten nahestehende Daltramp Shipping Co. Ltd., Phnom-Penh, Kambodscha. Ergänzung offen.
3. BURG ex „Joboy“	08.12.1977	27.01.1995	17 Jahre	Am 27.01.1995 in Algieras für etwa zwei Millionen US \$ über syrische Eigner an Samalt Shipping Co. Ltd., Valletta (MLT), Mgrs. Samin Shipping Co. Ltd., umbenannt in ABEER S. Heimathafen/Flagge: Valletta/Malta. Im April 1998 mit 6133 BRZ neu vermessen. 2002 an Rayan Maritime Services, Lattakia (SYR), umbenannt in YAHYA K. Ergänzung offen.
4. AKEN	31.01.1978	09.01.1995	17 Jahre	Am 09.01.1995 in Colombo für etwa 2,8 Millionen US \$ verkauft an Black Pearl Investments Ltd., Kingstown (VCT), Mgrs. Bogazzi Servizi Navali S.r.L. in Viareggio, umbenannt in BREMEN STAR. Heimathafen/Flagge: Kingstown/St. Vincent & Grenadien. 1996 neu vermessen mit 5992 BRZ. 27.01.1997 umbenannt in BOTHINA CARRIER, Mgrs. wie vorher. 1999 firmieren Mgrs. als B Navi S.p.A., Marina di Carrara. Ergänzung offen.
5. KÖTHEN	21.07.1978	29.02.1996	17,5 Jahre	Am 29.02.1996 in Sete verkauft an die syrischen Eigner Bassel Monzer Al Assad & Ali Sahyouni, Lattakia für die Georgios Maritime Co. S.A. Panama (PAN), Mgrs. S. Roussos Management & Chartering S.A., Athens, umbenannt in GEORGIOS S. Acht Monate später nur noch für die Panama-Gesellschaft registriert. Auf der Reise von Las Palmas nach Rotterdam mit einer Ladung China-Kleie sank das Schiff am 23.10.2002 um 3 Uhr in der Nacht rund 100 Seemeilen von Penmarch Point/Ärmelkanal auf Position 47°02' N/06°10' W, an der bretonischen Küste. Die ehemalige KÖTHEN war bei mehr als neun Meter hohen Wellen in schweres Wetter geraten, in dessen Folge der Maschinenraum langsam aber stetig voll Wasser lief. Die französische Küstenwache konnte am 22.10.2002 unter widrigen Wetterbedingungen die 18-köpfige Besatzung per Rettungshubschrauber unverseht bergen. Ein zu Hilfe geeilter Bergungsschlepper der versuchen sollte, das Schiff nach Brest einzuschleppen, konnte nur noch zusehen wie die ehemalige KÖTHEN sank. Ergänzung offen.
6. BERGEN	30.11.1978	06.03.1996	17 Jahre	Am 06.03.1996 in Huelva verkauft an Kimolian Shipping Co. S. A., Panama, Mgrs. Stavros Roussos Management & Chartering S.A. Piräus umbenannt in KIMOLOS S. 2003 an Farington Enterprises S.A., Phnom-Penh (KHM), umbenannt in AVACHA. Ergänzung offen.

Nachwort

Liebe Leser von BORDGESCHICHTEN.

Wir können mit dieser Ausgabe stolz sein auf insgesamt 1000 Seiten DSR-Geschichte. Das ist aber nicht nur der Arbeit der Autoren und der Redaktion zu verdanken, sondern auch Ergebnis eines funktionierenden Vereins, der es sich zum Anliegen gemacht hat, Ansprechpartner und Familie für alle ehemaligen und noch aktiven Seeleute zu sein.

Zehn Jahre nach Gründung des DSR-Seeleute e.V. blicken wir auf über 30 DSR-Seeleutetreffen, auf über 200 eingetragene Mitglieder, auf sechs Bände BORDGESCHICHTEN und auf eine immer größer werdende Schar derer, die uns bei all diesen Aktivitäten unterstützen. Sei es bei der Ausgestaltung unserer Treffen, als Sponsoren, als Mitglieder, Schifffahrtshistoriker oder als Stammleser der erfolgreichen Buchreihe.

Die Redaktion BORDGESCHICHTEN freut sich über einen sorgfältig archivierten Fundus von erlebten Geschichten, Bilddokumenten und über eine große Anzahl interessanter Fachbeiträge, die uns von vielen Lesern und Freunden dieses Buches übergeben wurden.

Jeder, der in alten Familienalben blättert, wird noch einmal von seiner Vergangenheit eingeholt. Unwillkürlich verweilt man schon bei den ersten Bildern und erinnert sich an seine Jugend, an Episoden und Erlebnisse. Einzelne Fotos erzählen dabei lange Geschichten.

Wer einmal zur See gefahren ist, und das vielleicht bei der Deutfracht oder bei der DSR, wird durch BORDGESCHICHTEN in eine Zeit versetzt werden, mit der sich viele persönliche Eindrücke und Anekdoten verbinden. Zurück gehen die Gedanken an Bewährungssituationen, an ein reiches Berufsleben unter Bordbedingungen, an Konflikte und Glück in der Familie. Für viele sind mit der DSR aber auch harte Schicksalsschläge verbunden, die ein ganzes Leben aus der Bahn werfen konnten – nur weil sich einzelne moralisch über ihre Kollegen stellten. Es bedarf keinerlei Scharfsinns, um Gleiches auch heute wieder zu beobachten.

Man kann unseren damaligen Betrieb nicht als Insel betrachten. Auch wir waren Bestandteil dieses gesellschaftlichen Konstrukts, das sich von wesentlichen Grundwerten immer mehr entfernte. Von der ökonomischen Sackgasse ganz zu schweigen.

Für uns war die Situation in der damaligen DDR jedoch auch immer wiederkehrender Auslöser, mit *Auslaufen Rostock* unsere „soziale Sicherheit“ auf das Trefflichste mit „Reisefreiheit“, einer gewissen materiellen Unabhängigkeit und einem wohl einzigartigen Betriebsklima zu verbinden. Zurück blieben dann ein gehöriges Maß an Unzufriedenheit, Kritik und Unmut.

Wem öffnet sich heute noch dieses Tor?

Wir fühlen uns nicht als Nostalgiker, sondern einfach dieser, unserer Geschichte verbunden. Es gibt doch wohl niemanden, der sich nicht gern an seine „Jugend“ erinnert? Wir zeigen gelebte Seefahrt in all ihren Facetten. Der Leser erfährt dabei viel über die Menschen, ihre Schicksale, über alte und moderne Schiffe, vor allem aber über unseren großen Traum:

Zur See zu fahren.

Die DSR hatte im Durchschnitt 15.000 Beschäftigte. Und sie zählt auch heute wieder in Mecklenburg/Vorpommern mit Tausenden von Arbeitnehmern zu den seriösen und gut organisierten Betrieben im Osten Deutschlands.

Die Redaktion hofft, mit BORDGESCHICHTEN VI ein buntes, aber in Teilen auch kritisches Buch zu präsentieren, welches sich nicht nur optisch, sondern auch inhaltlich von seinen Vorgängern abhebt.

Ein großes Dankeschön allen ehemaligen Kollegen, Autoren und Sponsoren, die uns auf diesem Weg begleiten und durch ihre Beiträge den Druck des Buches immer wieder ermöglichen.

Wieder nennen wir hier an erster Stelle Lothar Ullmann von der Firma BOST-Immobilien-Thalheim, der uns schon das fünfte Jahr unterstützt. Unser Dank geht ebenfalls wieder an Friedrich Seibicke für die Bereitstellung von zahlreichen Fotos, an den Bildermacher Lichtblau für die großartigen Illustrationen, an unsere liebe Gudrun für die vielen Abende des Korrekturlesens, an Kurt-Werner Langer mit seinen nicht enden wollenden und so wertvollen Kontakten. Großer Dank auch an alle Freunde und Mitglieder des Vereines „DSR-Seeleute“, an Eva Stein, die Drehbuchautorin von „Zur See“, die unsere Buchserie seit der ersten Ausgabe begleitet, – und an unsere lieben Frauen für ihr Verständnis.

Freiberg/Falkenau im Mai 2006
Wolfgang Jacob und Lothar Vogel

Das Redaktionskollegium



...eine große Familie

Abbildungsnachweis

Zum Titelbild: MS VOGTLAND (2) – FotoFlite incorporating Skyfoto

Zum Rücktitel: Bilder:
l.o./r.o. MS DRESDEN einlaufend Havanna
l.u. MS COTTBUS im Hafen Manila
r.u. MS DRESDEN im Hafen Kalcutta
Fotos: Joachim Meitzner
Grafik: Seekartenausschnitt – Ansteuerung Havanna

Innentitel: Speisesaal IHS in Wustrow, 1965
Foto: Friedrich Seibicke

Zum Inhalt: Foto: F. Seibicke, M. Schirmer, W. Clemens, D. Haase, W. Scholl, H. Buwe, K.-W. Langer, P. Volk, J. Dillwitz, M. Wiesigkstrauch, W. König, A. Basedow, R. Lachs, R. Hinninger, U. Heinemann, G. Pollakowski, S. Thieme, P. Erbstößer, M. Schrimpf, W. Wendrich, Prof. Dr. H. Dora, M. Berger, R. Gierke, G. Franz, P. Volk, R. Schneider, M. Buwe.
Sammlung: K.-H. Seidler, H.-J. Marnau, H. Laumer, D. Löbel, G. Grimmer, W. Kramer, K.-H. Hübscher, H. Riemer, N. Schmidt, V. Gagalon, J. Stahl, P. Tschursch/Meinecke, W. Hess.
Archiv: DSR-Seeleute e.V., W. Jacob, H.-J. Luttermann, Stadt Stollberg/Sa.,

Urheberrechte für Zeichnungen, Grafiken, Malereien, Schiffsrisse, Illustrationen und Faksimile: Lichtblau, H. Hartleb, H. Riedel, B. Gückel, H.-J. Luttermann, DSR-Seeleute e.V.

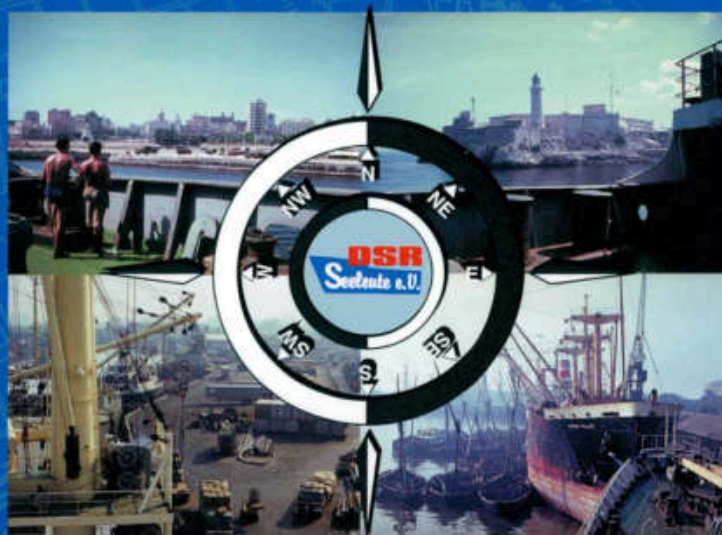
Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Diese Publikation ist nun schon der sechste 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 Fahrenden, 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. Unsere BORDGESCHICHTEN erzählen 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
Lothar Vogt

Mit freundlicher Unterstützung durch:

Lothar Ullmann
ROST
Immobilien