

BORDGESCHICHTEN VII

Aus Tagebüchern
ehemaliger DSR-Seeleute

DSR
Seeleute e.V.



BORDGESCHICHTEN VII

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

DSR-Seeleute e.V. Freiberg
und

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock

Freiberg / Rostock



Neugierig? Neugierig auf BORDGESCHICHTEN?

(Foto: F. Seibicke „Mitreisende Ehefrau“)

Buchreihe **BORDGESCHICHTEN** des DSR-Seeleute e.V. Freiberg und der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock. Ausgabe Nr. 7/2007, 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 Schifffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock Schwaaner Landstraße 162; 18059 Rostock Tel./Fax.-Nr. 0381/400 37 86 e-mail: j.stahl@sgo-news.de; SGO-Homepage: http://www.sgo-news.de Bankverbindung: Ostseesparkasse Rostock BLZ: 130 500 00 Konto-Nr. 2050 14089
Redaktion:	Wolfgang Jacob, Freiberg und Lothar Vogel, Falkenau 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 2006

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

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

Vorwort

Maritime Traditionen sind uns wichtig

Vor uns liegt nun schon der siebente Band der BORDGESCHICHTEN. Das ist gleichermaßen erstaunlich wie erfreulich!

Erstaunlich ist auch, wie vielfältig und spannend die Geschichten sind und erfreulich für mich ist die Verbundenheit und auch das Interesse der ehemaligen Seeleute der DSR an der Entwicklung der Deutschen Seereederei heute.

Dieses Interesse erlebe ich jedes Jahr bei den traditionellen Weihnachtsfeiern mit den Senioren der Deutschen Seereederei. Häufig erreichen uns Briefe oder E-Mails mit Grüßen und Anfragen ehemaliger Seeleute oder auch von deren Kindern. Auch die guten Kontakte mit den verschiedenen Vereinen, die sich der Pflege maritimer Traditionen widmen, sind uns wichtig. Auch hier ist das Interesse groß, Informationen über die aktuelle Entwicklung bei der DSR zu erhalten.

Trotz aller „Unkenrufe“ und tatsächlicher Schwierigkeiten in den Jahren nach der Wende ist es nicht nur gelungen, dieses Unternehmen in einer nennenswerten Größenordnung zu erhalten sondern im Laufe der Entwicklung auch eine Reihe von ehemaligen Unternehmensteilen so herauszulösen, dass diese noch heute erfolgreich am Markt tätig sind und sich erfolgreich entwickeln konnten.

Die Deutsche Seereederei ist heute ein moderner Dienstleistungskonzern mit maritimen Traditionen. Schifffahrt und Tourismus sind neben Immobilien und Gesundheitswirtschaft die tragenden Säulen des Unternehmens. Innerhalb der Deutschen Seereederei wurde nicht nur das erfolgreiche Konzept der AIDA-Clubschiffe entwickelt, aus dem mit AIDA-Cruises die heute größte Kreuzfahrtreederei Deutschlands entstanden ist, sondern auch die sehr erfolgreiche touristische Marke A-Rosa. Neben Flusskreuzfahrten auf der Rhone und Saone in Frankreich, sowie auf der Donau von Passau bis ins Donaudelta gehören dazu auch wunderbare Spa-Resorts. Jeder einzelne der Standorte Scharmützelsee, Kitzbühel oder Travemünde hat seinen ganz besonderen Charme.

Auch bei der zukünftigen Entwicklung der Unternehmensgruppe setzen wir auf moderne, zukunftssträchtige Konzepte, die ein Fortbestehen und eine erfolgreiche Entwicklung gewährleisten und sind gleichzeitig stolz auf eine nun schon fast 55-jährige Geschichte.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen der Bordgeschichten und danke gleichzeitig den Herausgebern für ihr Engagement, denn auch diese Geschichten sind ein Teil unserer Firmengeschichte.

Horst Rahe
Geschäftsführender Gesellschafter der
Deutschen Seereederei GmbH



inside red _____
and outside blue _____
not to drink _____
but much to do _____

FO Claus Mohs
(die Farben der DSR-Schornsteinmarke)

Inhaltsverzeichnis

Karl-Heinz Flegel	Zerstörte Erinnerungen	6
Christine Längricht	Landgang in Santos	9
Gregor Schock	West-Ost-Begegnung in Khorramshar	13
Dr. Boris Kudevita	Die Schreckschusspistole ... wie es wirklich war	16
Peter Guba	Kauf eines Goldringes in Beirut	18
Harald Reischke	Rückblick auf die letzte Reise des MS LEIPZIG (1)	20
Klaus Holst	Matrosenausbildung in der DDR von 1951-1955	24
Johann Schneider	Mit MS USEDOM im Ostafrika-Liniendienst.....	33
Jürgen Prescher	Fischkutter am Haken des MS ELBE	42
Rolf Peters	Das griechische Weinfest	46
Redaktion	DSR-Schiffe aus Karton – ein Geschichtsbuch der anderen Art	48
Frank Thürmer	Ein Fußballspiel	51
Hans-Joachim Heinecke	Ein nicht alltägliches Weihnachten auf See	52
Redaktion	Ladung	54
Peter Schumacher	Kapitän Hans-Albert Wachtel – ein Leben für die Seefahrt	60
Rolf Richter	MS BANSIN im Containerverkehr nach Tilbury	63
Wolfgang Könn	Minenanschlag auf das Mehrzweckfrachtschiff	66
Siegmar Dittrich	ARENDSEE.....	66
Dieter Haage	Rettung und Bergung des griechischen Fischkutters TAKIS MIMIS	70
Joachim Müller	In der Biskaya war der Teufel los: SOS...SOS...! Wir	76
Friedrich Seibicke	sinken! SOS...SOS...!.....	76
Karl-Friedrich Beese	Mit MS WERNER SEELENBINDER über den Pazifik.....	85
Hartmut Weinhold	MS RONNEBURG - 25 Jahre im Dienst der DSR	92
Kurt-Werner Langer	Die Rettung des Z-Trawlers GRETE WALTER durch das MS RONNEBURG	101
Dieter Stürzekarn	Als Technischer Offizier auf der alten VOGTLAND	105
Heinz-Jürgen Marnau	111 Tage Reede	110
Peter Erbstößer	Interclub Murmansk	117
Ulrich Hahnemann	Eine Rückbesinnung auf die Indienststellung des Dampfschiffes THÄLMANN-PIONIER.....	120
Willi Miksch	Wir wollten fahren, fahren ohne Ende.....	128
Heike Metz, geb. Haßmann	Erinnerungen an meine Fahrzeit auf dem Dampfer THÄLMANN-PIONIER.....	130
Hans-Ullrich Lehnert	Tanker MERSEBURG – Ankauf und Verkauf einer alten „Lady“	133
Joachim Pogorzalek	Mein Kapitel Seefahrt.....	138
Wolfgang Jacob	Vorbereitung des Magnetkompasses zur Äquatorüberquerung.....	144
	Vom Fichtelberg aufs Filchner-Schelf	146
	Die Minibulkcarrier ARTERN und COSWIG	155

Zerstörte Erinnerungen

Der Bananenjäger JOHN BRINCKMAN lädt im kubanischen Nuevitas Zitrusfrüchte für die Republik. Gleich neben der Pier in Puerto Taraffa beteiligt sich eine einstmals schöne Badeanstalt inzwischen auch am landesüblichen Verfall. Auf dem Laufsteg fehlen fast alle Bretter und zwischen den nicht mehr so dicht geramnten Palmenstämmen durchschlüpfend, schaut schon mal ein stattlicher Baracuda zwischen den Badenden nach dem Rechten und dem Linken.



Ich führe auf dieser Reise meine Frau am Mann. Um ihr die reichhaltige Unterwasserfauna näher zu bringen, stülpe ich ihr meine Taucherbrille über und mache sie mit dem respektablen Baracuda bekannt, der standorttreu außerhalb der Palisaden seinen Claim verteidigt. Zahlreiche grüne und schwarze Seeigel versuchen bei Neulingen, mit ihren langen Stacheln Eindruck zu schinden. Dwarslöpfer, Seespinnen und kleine Rochen sind noch unterwegs, na ja, und Fischchenschwärme sowieso.

Meine Gattin flüchtet auf die Luftmatratze, wiegt sich dort in der leichten Dünung und in Sicherheit. Das Karibische Meer betritt sie so bald nicht wieder. Ich erschnorchele einen Seestern mit beweglichen schlanken Füßen, nicht die übliche Sorte aus dem spröden roten Kalk, sondern schön glibberig und sehr flexibel. Den lege ich diskret meiner über mir auf der Luftmatratze dahinschwabbelnden Gattin auf den nackten Bauch. Sie ist dort kitschig. Der Seestern kommt mir sofort wieder entgegen, Luftblasen umwirbeln die Matratze, die nun zielstrebig dem Strand zustrebt. Ab jetzt betritt meine Frau das Karibische Meer nur noch am Rand. An diesem sammelt sie emsig grüngepunktete Seeigelgehäuse, verschiedene Muschelschalen,

Karosserieteile verschiedener Krustentiere und besonders schöne Kiesel. Ein ganzes Handtuch voll karibischer Erinnerungen.

Wir bewohnen an Bord die recht noble Passagierkammer nebst Doppelbett. Hier werden die Erinnerungen in einer Bastschale aufbewahrt, die ansonsten ständig mit den schönen frischen Zitrusfrüchten unserer Ladung bestückt ist. Das Schiff versegelt nach Havanna. Dort werden wir von guten Bekannten freudig erwartet. Das Leipziger Ehepaar lehrt als Angestellte des Herderinstitutes an der Uni von Havanna die Studenten das Oxford-Spanisch. Mit ihrem tschitscheringrünen Wartburg holen uns die Leipziger abends an der Gangway ab. Wir gönnen uns einen äußerst noblen Barbesuch im Sternehotel „Rivera“. Am Malecon gelegen, ist das Kubas absoluter Nobelschuppen und nicht etwa das „Habana-Libre“.

Meine Gattin hat nichts anzuziehen! Höchstens das lange Dunkelblaue oder das kleine Schwarze. „Was meinst Du?“ „Ist mir togal. Du siehst in beiden hinreißend aus!“ Typisch Mann. So manchem würde es, in die Ehejahre gekommen, noch nicht einmal auffallen, wenn die Gattin gelegentlich eine Gasmaske trüge. Irgendetwas trägt meine Gute sicher. Der Wartburg rollt vor die noble Freitreppe des „Rivera“. Ein Livrierter stürzt herbei, reißt die Schotten auf und kommt dann sogar mit der hackeligen Lenkstockschaltung des Eisenacher Fabrikates klar. Er verstaut das Gefährt zwischen den betagten Amikreuzern in der objekteigenen Garage.

Wir erleben einen wunderschönen Abend. Eine Zweigstelle des Tropicana-Balletts sorgt für die Kulturbeiträge. Die Außenanlagen des Hotels sind ansprechend begrünt. An den Palmen, deren Stämme aus Beton gegossen scheinen, ranken sich meterlange Grünpflanzen empor. Sie ähneln ganz stark den Rankengewächsen, die in Ermangelung lukrativeren Grünzeugs in vielen Wohnzimmern zu Hause die Leitern der Anbauwand „Sibille“ umwinden. Nur hier in dem herrlichen Karibenklima werden die Blätter der *Philodendron scandens* so groß wie von Kürbisranken. Von dieser üppigen Rarität zwackt sich meine Gattin kräftige Absenker ab und verleitet auch mich zur Beschaffungskriminalität. Wenn wir das Gewächs für ein Leben in der DDR überreden könnten, es wäre eine weitere schöne Erinnerung an kubanische Zeiten. Mit diesen Errungenschaften kehren wir spätabends an Bord zurück. Die erbeutete Flora wird in einer großen Blechputz gewässert, auf dass sie schnell wurzele.

Einen Kaffee könnte man so angezecht noch gebrauchen. Eine unangebrochene Büchse „first class“ steht im Spind. Ich gehe die frischen Bohnen in der Pantry mahlen. Nach dem Kaffee nächtigen wir in meiner Kammer auf dem Brückendeck. Am nächsten Tag spätnachmittags wird „Klar vorn und achtern“ geblasen. Plötzlich aber wieder abgeblasen. Drei Stunden Verschiebung. Unser väterlicher Kapitän Duerkop nimmt uns das „Pionierehrenwort“ ab, dass wir termingerecht zurück sind und lässt uns noch auf einen Schluck vor das Hafentor.

In der stockfinsternen „La Grotta“ kann man sich einen herrlichen Bacardi (jetzt Habana Club) mit grünen Limetten und „Son“-Cola abholen und wer bedürftig ist, gelegentlich bei der Finsternis unter dem Tisch auch einen feuchten Finger. Der Ober kassiert mit Taschenlampe. Angeheitert kehren wir pünktlich zurück und pünktlich geht es auch los.

Ich werde auf der Brücke zum Manöverschreiben abkommandiert. Der Jesus und das Morro-Castel passieren uns an Steuerbord, wir stechen in das Karibische Meer. Während wir Havanna fröhlich verabschiedeten, hat der Passat gewaltig aufgeflaut. Das Schiff dreht auf einen ungünstigen Kurs und es scheppert gewaltig. Meine Schreibmaschine und ich stürzen uns entgegen, etliches geht über Stag. Ich bewahre im Funkraum das Volkseigentum vor größeren Schäden und widme mich danach nebenan im angrenzenden Wohnraum fürsorglich unserem Privateigentum. Auf Knien bitte ich meine Gattin, sich in der Passagierkammer etwas

umzutun, während ich in dieser Körperhaltung die zahlreich in der Kammer herumkugelnden Orangen zu erhaschen versuche. Meine Gemahlin hatte sich aber bereits beim zweiten Überholen des Schiffes, den günstigen Schwung ausnutzend, in die Koje gehievt. Aus Sicht der Passagiere behauptet sie, jetzt lebensbedrohend erkrankt und 120-prozentig arbeitsunfähig zu sein! Nicht einmal zum Einfangen der herumkugelnden Pampel- und anderen Musen sei sie noch einsatzfähig. Nachdem in der obersten Etage alles bereinigt, gelascht und verstaut ist, haste ich hinab in die Passagierkammer. Zu spät!

Wir sind auf diesem Schiff mit Sesseln ausgestattet, deren rote Kunststoffpolster in ein Schlittengestell mit Kufen aus verchromtem Rohr eingehängt sind. Die ungünstigsten Sitzmöbel für einen Bananenjäger. Die beiden Schlitten in der Passagierkammer nutzen jetzt die ihnen gebotenen wechselnden Hanglagen genüsslich aus. Ich kippe sie um. Das dämpft etwas ihre Hyperaktivität. Der Wassereimer ist leer und poltert in der Kemenate herum. Ich lege ihn ins Waschbecken und verlasse mit nassen Hosenbeinen das Chaos. Hier ist alles zu spät! Der Situationsbericht über den Zustand unserer Suite geht an meiner desinteressierten Gemahlin unter der Bettdecke total vorbei. Nur für den frei gewordenen Eimer zeigt sie ein gehobenes Interesse.

Nach dem Auslaufen habe ich im Funkraum mein Tun und bemühe mich, mit meinen 500 Watt die Kollegen von Rügen Radio für einen Funkverkehr zu interessieren. Das geht nicht so reibungslos und braucht Zeit. Gegen Mitternacht kreppe ich die Hosenbeine hoch und widme mich intensiver unserem ehemals trauten Heim. Eine vormals weiße Handtasche, das lange Blaue und der kurze schwarze Fummel sind vom ehemals sorgfältig gemachten Bett heruntergeglitten. Die beiden Feudel würde jetzt jede Lokusfrau als wertlose Putzlappen nur mit zwei Fingern entsorgen. Die Schlittenkufen haben die elegante Robe total zerkniet. Danach bei der ovalen neuen „first class“-Kaffeedose das Eröffnungsverfahren eingeleitet und aus einem Pfund gemahlten Kaffee mit acht Litern Grünzeugwasser kalten Kaffee aufgebrüht. Die dünnwandigen Seeigelgehäuse wurden sehr feinkörnig gemahlen, die dickeren Muschelschalen grober und die Kiesel im Ganzen belassen. Die machen sich jetzt als Mahlsteine nützlich. Der Bastkorb ähnelt einem zerfledderten Strohhut aus Treibgut. Das Bündel Absenker der *Philodendron scandens* mit den großen Kürbisblättern sind zu Grünfutter zerhäckselt. Einige Orangen sind noch voll beweglich, die meisten aber durch Verformung ortsgebunden. Frische Kubaapfelsinen sind nicht nur strohig! Dieses gehaltvolle Gemisch schwappt je nach Seitenlage des Dampfers im 9-Sekundentakt die Wände hinauf. Selbst an der Decke hängen die Fasern vom Strohhut zwischen den Krümeln vom Kaffeesatz.

Inzwischen haben die Flutwellen aber ihre Höchststände erheblich abgebaut, der textile cremefarbene Bodenbelag hat sich total voll gesoffen, eine misslungene Batikarbeit. Bei jedem Fußtritt quillt die braune Brühe unter den Sohlen hervor. Im ersten Aufbegehren will ich meine Frau erwürgen, etwas Strafe muss sein! Nur der humane Gedanke, dass für eine Hinrichtung die Verurteilte gesund sein muss, hält mich davon ab. In dem ansonsten so furchtbaren Bermudadreieck nehme ich die Renovierung der verwüsteten Suite in Angriff. Auslegware raus, im Sonnenschein an Deck mit P3 schrubben. Vier Wände und auch die Decke brauchen einen neuen, getönten Latex-Farben-Anstrich. Mir helfen die Kollegen. Die beiden vollgesoffenen Steppdecken, das lange Blaue und das schwarze Tü-tü werden neben das Schiff gestellt.

Als greifbare karibische Erinnerungen blieben die Kieselsteine.

Landgang in Santos

So mancher von einer Südamerikareise heimkehrende DSR-Seemann musste in der Paulsstraße zu Rostock für befristete Zeit seinen „Jagdschein“ abgeben. Das war das Ende der Geschichte, die mit dem Einlaufen seines Schiffes in Rio de Janeiro begonnen hatte. Wie es dazu kommen konnte? Die Kenner hatten genossen und bis heute schweigen sie diskret. Wenn schon kaum ein männliches Besatzungsmitglied unbefangen vom Landgang in Santos berichten kann, wir Frauen an Bord waren nicht mit Blindheit geschlagen oder auf den Kopf gefallen und können somit den Schleier der Verschwiegenheit ein wenig lüften.

Generationen von Seeleuten, die mit DSR-Schiffen Südamerikahäfen anliefen, hatten ihr delikates Vergnügen in den verschiedensten Nuancen. Im Gegensatz zu den meisten anderen Häfen bestand in Santos mit dem Drang, in die Bars zu den barbusigen röstkaffeebraunen *table dance girls* zu gehen, eine Bewegung, die die Massen ergriff. Im Dezember 1968 hatte MS SCHWARZBURG die Linie an die Ostküste Südamerikas wieder eröffnet und gegen 9 Uhr des 15. März 1972 warf unser Typ XD-Schiff ebenfalls erstmals vor der Insel Sao Vicente Anker und lief mittags in den Hafen ein. Die Seeseite von Santos war beeindruckend und erinnerte an die Copacabana. Vielgeschossige Apartmenthäuser erstreckten sich den acht Kilometer langen Strand entlang.



Blick über das Zentrum und den Hafen von Santos

Um 16 Uhr war die Einklarierung beendet und nach dem Abendbrot setzte ein reger Landgang ein, denn natürlich war jeder Lord bereits im Bilde, welche Freuden auf ihn warten. Ziel war die „Rue/Rua de Galopp“, das Barviertel am Hafen von Santos. Wieso es von den Seeleuten diesen Namen erhielt, bleibt im Dunkel. Der ganz große Run konnte allerdings noch nicht einsetzen, weil man sofort nach dem Festmachen in der Maschine mit dem Kolbenziehen begann und dabei wurde jede Hand gebraucht. Im korrekt geführten Gangwaybuch,

das eigentlich als Beweismittel für Scheidungsgründe ab sofort der höchsten Geheimhaltungsstufe hätte unterliegen müssen, stand tags darauf Schwarz auf Weiß zu lesen, dass es mancher Seemann gerade wieder so bis zum Frühstück an Bord geschafft hatte. Ein müder Recke kam, begleitet vom Mitgefühl aller bereits an Deck Arbeitenden, erst um acht Uhr angewankt, obwohl er stocknüchtern war. Ein anderer Matrose schlug sich den Kopf am Joch der Gangwayhalterung blutig, als er von den Erlebnissen der vorangegangenen Nacht fröhlich beschwingt die Gangway heraufstürmte. Aber profane Unfälle waren nicht das Einzige, mit denen der II. Nautische Offizier und gleichzeitige Gesundheitsoffizier alle Hände voll zu tun bekam. Die Promiskuität hatte ihren Preis. Gonorrhoe hieß öfter die Diagnose. Teilweise musste auf der Reise dem gleichen Mann zweimal Penicillin gegen den Tripper gespritzt werden. Auch wenn die Infektion noch so schön ausgeheilt schien, der oben genannte schwere Gang in die Klinik für Geschlechtskrankheiten in Rostock stand allen noch bevor. Peinlich, peinlich, wenn Hein Seemann kurz vor Einlaufen Rostock nach Hause telegraphierte: „Wenn ich kann, komm ich“ und die Verlobte zurück schrieb: „Komm nur, du kannst“ und dann konnte er doch nicht, weil es ihm Dr. Schwager verboten hatte.

In der Offiziersmesse war die Stimmung morgens vornehmlich diskret, obwohl auch hier mancher Bordkamerad vom rechten Pfad der Tugend abgewichen war. In der Mannschaftsmesse wurden die Erlebnisse der Nacht beim Frühstück lautstark ausgewertet, falls die Akteure zu dieser frühen Stunde schon eingetroffen waren und nicht im fliegenden Wechsel an die Arbeit gingen. Zwischen Buletten und Wahleiern konnten Interessierte Fotos bestaunen, auf denen Hein Seemann einer schwarzen Schönen in inniger Umarmung an den nackten Busen fasste. Offensichtlich hatten die Damen nichts dagegen, so fotografiert zu werden. Diverse Zwischenfälle aller Art kamen mit stolz geschwellter Brust oder voller Schadenfreude zur Sprache. Wir Stewardessen spitzten die Ohren. Eines Tages wurde ein Besatzungsmitglied vermisst. Der Kollege fand sich erst nachmittags wieder an Bord ein. Die Dame seines Herzens hatte ihn bis dahin in ihrer Hütte eingeschlossen. Tätliche Auseinandersetzungen zwischen Seeleuten und Liebesdienerinnen schienen nicht auszubleiben vor allem wenn Hein Seemann nicht mehr bezahlen konnte und sich mit seiner Uhr oder Lederjacke aus der Schlinge zu ziehen versuchte. Es wurde fröhlich drauflos erzählt, eine Dame habe sich dem „guten Stück“ mit einer Rasierklinge genähert, ein anderer musste „ihn“ mit einem zerschlagenen Bierkrug verteidigen. Zwei Norweger wurden von unserem Storekeeper mit einem gezielten Faustschlag in den Boden gestampft. Die Polizei hielt sich zum Glück an die Norweger und schaffte sie im Auto aufs Revier.

Die Begebenheiten hätten jeder Anekdotensammlung Ehre gemacht. Alles war möglich. Eine ledige Stewardess zog mit Matrosen gemeinsam durch die Bars und ein Ehemann marschierte unter der Deckung seiner Kumpels los und ließ sein Weib verschnupft an Bord zurück. Wer seine Frau mit nach Südamerika nimmt, bringt auch sein Bier in die Kneipe mit, hieß es treffend.

Die Toleranz der Kapitäne gegenüber den „Nachtschichten“ seiner Lords hielt sich verständlicherweise in Grenzen. Nach eigenem Bekunden hatte ein Offizier eines ebenfalls an der Pier liegenden weiteren DSR-Schiffes nur deshalb Landgangsverbot bekommen, weil er erst gegen 8 Uhr zurückgekehrt war. Er war am Überlegen, wie er unter diesen Umständen wieder zu Mantel und Regelschirm käme, die er in irgend einer Bar hatte liegen lassen.

Aus der Sicht des Arbeits- und Gesundheitsschutzes waren Bedenken gegen die alltägliche „zweite Schicht“ nicht von der Hand zu weisen. Partys an Bord waren kein Hinderungsgrund noch zu später Stunde aufzubrechen. Um die Belastungen durchzustehen, war es wohl am günstigsten, sich nach dem Abendbrot noch für ein kurzes Nickerchen in die Kojen zu verholen, um dann kurz vor Mitternacht zu den Vergnügungsstätten aufzubrechen.

Die „Liebe der Matrosen - von dem kleinsten und gemeinsten Mann bis rauf zum Kapitän“ war immens. Viele meinten tatsächlich, sie hätten Schlag bei den Frauen und mochten einfach nicht glauben, dass es den Mädchen um die Cruzeiros zum Überleben ging. Andererseits hielten ihre Gespielinnen gar nichts von so genannten Butterflies, von Lords, die sich während der Liegezeit des Schiffes im Hafen von Blüte zu Blüte schwangen. Das ging ihnen an die Ehre



Einsatzbesprechung zwischen (v.l.) Chief Bernd Beier, Obersteward Klaus Schaarschmidt, Bootsmann Klaus Hnida und Maschinenassistent Arno Tyzak

und sie wurden echt stinkig. Bei erwiesener Achtung und Ehrlichkeit waren sie Kumpel. Wie aus berufenem Munde später zu erfahren war, hatte die Straßenkriminalität Anfang der 1990er stark zugenommen und Hein Seemann lief Gefahr, auf dem Nachhauseweg von Straßenbanden ausgeraubt zu werden. Hier waren die Mädchen so ehrlich und brachten ihn mit der Taxe vor das Hafentor und deuteten ihm an, jetzt noch nicht zu gehen, weil eine Gang in den Straßen unterwegs sei. Ihr Ehrenkodex war von denen der Nutten in der Herbertstraße in St. Pauli meilenweit entfernt. Das faszinierte Jan Maat.

In der jüngsten Zeit geben Unternehmen ihren Auslandsmitarbeitern mehr als drei Dutzend Sicherheitshinweise für Brasilien mit auf den Weg, vor allem für die kriminellen Hochburgen Recife, Salvador de Bahia, Rio und Sao Paulo. Damals waren es noch goldene Zeiten, als die gluckenhaft um ihre Seeleute besorgte Deutsche Seereederei diese lustigen, an Höhepunkten reichen Landgänge trotz der im Argen liegenden sozialistischen Moral und Ethik nicht untersagte.



Die „Santosfahrer“ (v.l.) Elektroingenieur Heinz Kriegelstein, Elektriker Norbert Schmidt und Stewardessen Christine Längricht und Gisela Schmidt.

Wenn der Ansturm auf die Bars während der Liegezeit nachließ, dann mangelte es nicht am Enthusiasmus, sondern am nötigen Kleingeld. Hein Seemann war bald blank und hatte in Rostock nichts einzuführen außer einem Abstrich für die Paulsstraße. Ausreisend waren die Devisenkonten meist noch nicht erschöpft. So auch bei einer Reise über den Jahreswechsel 1972/73, als das Schiff am 21. Dezember mittags in Santos festmachte. Am Heiligabend holte sich mancher Seemann nach der Weihnachtsfeier noch seine individuelle diskrete Bescherung ab, die sich nach einer Inkubationszeit von zwei bis fünf Tagen offenbarte. Die durch Alkohol und Mannesfreuden physisch Erschöpften waren kaum noch in der Lage, sich am Bordfest zum 1. Weihnachtsfeiertag zu beteiligen, obwohl über Bordfunk verkündet worden war, dass für sie extra Liegeplätze unterm Weihnachtsbaum reserviert seien. Das Christkind war gütig gewesen und hatte das Schiff nur einhundert Meter von der nächsten Bar entfernt festmachen lassen. Oft waren zwischen dem Schiff und dem Traum einsamer Seefahrerherzen mehrere Kilometer zurückzulegen. Dann war der Wanderpfad in die Bars nicht ganz so ausgetreten.

Außer Bars und ihrem „stehenden und laufenden Gut“ gab es in Santos eine große Anzahl von Sehenswürdigkeiten, die bei einem Landgang entdeckt werden konnten. Von denen wird mancher vielbeschäftigte Santosfahrer hiermit zum ersten Male Kenntnis erhalten. Fast jedem war zumindest die „Casa do Café“ am Hafen ein Begriff. Dieses, vom brasilianischen Kaffeeinstitut und dem Sekretariat für Tourismus betriebene Shoppingcenter, animierte zum Verweilen und dem Genießen aller Arten von Kaffeegetränken bis hin zum Kauf von brasilianischen Souvenirs, wie Orchideen und anderen tropischen Pflanzen. Diese ließen sich in überwältigender Zahl und Formenvielfalt im städtischen Orchideengarten in Strandnähe an der Grenze zur Nachbarstadt Sao Vicente bewundern. Von hier war der Weg zur Porchat Insel nicht weit, die ein Nachtleben für den besser gefüllten Geldbeutel bot. Am anderen Ende der kilometerlangen Strände lagen in der Nähe der Hafeneinfahrt das städtische Aquarium und das Fischereimuseum. Ebenfalls am Strand konnte seinerzeit ein Delphinarium besucht werden, das zwar mit ähnlichen Vergnügungsstätten in Florida nicht zu vergleichen war, aber immer noch interessante Unterhaltung bot. Der Weg vom Strand zurück zum Liegeplatz des Schiffes führte am Santos Football Club vorbei, der seinen klangvollen Namen einem Pele zu verdanken hat. Wenige Hundert Meter von der „Rue de Galopp“ entfernt lag das Stadtzentrum mit dem zentralen Platz Praça Mauà, der Post und einer Vielzahl an Geschäften. Hinter der City erhob sich eine bewaldete Hügelreihe mit dem nahe gelegenen Monte Serrat, dessen Gipfel durch eine Seilbahn im Schrägaufzug zu erreichen war. Der Besucher konnte von hier einen faszinierenden Rundblick über die City genießen. Die Hauptstadt des Bundesstaates Sao Paulo war immer eine Reise wert. Mit dem Überlandbus von Santos nach Sao Paulo dauerte sie anderthalb Stunden, kostete hin und zurück nur fünf Valutamark und war problemlos zu bewältigen. Allein die Fahrt auf der Via Anchieta, dem damals modernsten Highway Brasiliens, durch eine herrliche Bergszenerie mit Tunneln, Brücken, sich verlierenden und wieder findenden Fahrspuren war das Geld wert.

In der Regel war innerhalb weniger Tage das Schiff nach einer Rundreise über die Häfen Montevideo, Buenos Aires, Paranagua oder Rio Grande wieder in Santos. Plötzlich schimpften die eifrigsten Landgänger auf die Halbweltdamen. Weil ihre finanziellen Möglichkeiten erschöpft waren, hatten sich ihre „Freundinnen“ anderen Männern zugewandt. Es war eben doch nicht die wahre, sondern die „Ware“ Liebe gewesen.

(Vergleiche „Kurs Rio“, BORDGESCHICHTEN Band VI)

West-Ost-Begegnung in Khorramshar

Es war einmal.

Im Jahre 1969 fuhr ich bereits sieben Jahre zur See. Und das immer noch als Ingenieur-Assi. In dieser Position hatte es mich zur *Arya-National-Shipping-Company*, der damaligen iranischen Staatsreederei verschlagen. „Mein“ Schiff war die ARYA-MAN, ein in England gebautes Motorschiff. Noch ein echter Frachter mit Schwergutlummel. Kurz die technischen Daten: 9124 BRT, Länge 152 Meter, Breite 18,9 Meter, 17,2 Knoten, 9800 PS Sulzer 2-Takt-Kreuzkopfmotor, Besatzung etwa 50 Mann, Schiffsleitung deutsch, Mannschaft Iraner.



Die Truppe war schon etwas abenteuerlich. So kam es ab und an vor, dass einer dem anderen im Streit mit dem Hammer auf den Kopf schlug. Während einer der üblichen Liegezeiten in Khorramshar lag vor uns ein in etwa gleich großer „DDR-Dampfer“. So nannten wir Wessis damals die DSR-Schiffe. Den genauen Namen habe ich mir leider nicht gemerkt. Wie das so war, kam bei den langen Liegezeiten der Stückgutschiffe mit der Zeit auch Langeweile auf und ich beschloss, das Schiff zu besuchen. Dazu gehörte schon ordentlich Mut, denn es war uns bekannt, dass der „Klassenfeind“ dort nicht so gern gesehen war. Ich warf kurzerhand alle gängigen Vorurteile über Bord und marschierte los.

Der Weg war nicht weit, endete jedoch abrupt an der Oberkante „DDR-Gangway“. Der Wachmann, wahrscheinlich ein Matrose, ließ mich nicht weitergehen. So leicht konnte er mich jedoch nicht abweisen, schon allein deshalb, weil ich diese Sicherheitsmaßnahmen für einen unbegründeten Kasperkram hielt. Nach einigem Hin und Her überredete ich den Matrosen, seinen Politoffizier zu holen. Er verließ seine Wachposition natürlich nicht, sondern schickte einen Kollegen los, um mein „Begehren“ prüfen zu lassen. Wenig später erschien ein uniformierter Offizier und unterhielt sich mit mir anschließend recht locker. Er stellte sich als II. Nautischer Offizier vor. Meine Einladung, mich auf der ARYA-MAN zu besuchen, nahm er ohne große Umschweife an und sagte auch noch zu, zwei bis drei seiner Kollegen mitzubringen. Jedoch

erst nach 18 Uhr. Da ich Wachgänger war, hatte ich wohl eine ungünstige Zeit für meinen Besuch erwischt. Übrigens trug auf der ARYA-MAN nur der Kapitän eine Uniform und das auch nur im Hafen.



Uniformen waren verpönt, aber dennoch gab es die nötige Distanz zu den einzelnen Dienstträgern. Im Maschinenraum trug ich meist meine alte Zivilkleidung. Mit den Mitgliedern der iranischen Mannschaft hatten wir sowieso kaum Kontakt. Sie liefen uns zwar in Vielzahl über den Weg, aber wir beachteten sie kaum und sie uns auch nicht. Es war im Grunde die Sprachbarriere, die uns auf Distanz hielt, aber auch ein erheblicher Unterschied im Intellekt. Mir waren alle Räumlichkeiten der Offiziere zugänglich, wie zum Beispiel der Offiziersrauchsalon

oder auch der Salon, in dem alle Bordoffiziere ihre Mahlzeiten einnahmen. Der Umgang war sehr locker, aber dennoch diszipliniert.

Zur Einladung schiffsfremder Besucher brauchte ich keine besondere Genehmigung. Im Gegenteil, jeder freute sich, wenn mal ein Besucher an Bord kam, egal, wer das war oder wer es organisiert hatte. Das wäre sicher auf DDR-Schiffen undenkbar gewesen, vermute ich. Ich hatte meine Absicht, die DSR-Besatzung einzuladen, mit niemandem auf meinem Schiff besprochen, geschweige denn genehmigen lassen. So kam es an diesem Abend tatsächlich zu einem Besuch von drei Besatzungsmitgliedern des „DDR-Dampfers“. Angeführt vom Politoffizier. Seine zwei Begleiter waren noch recht junge Männer, etwa in meinem Alter. Ich war damals 26 Jahre. Wir unterhielten uns im Offiziersrauchsalon und genehmigten uns auch einiges an Bier und Whisky. Die Gespräche verliefen in einer sehr angenehmen Atmosphäre. Wenn ich mich so erinnere, war zeitweilig auch unser II. Ingenieur dabei, ein früherer Schwergewichtsboxer, gegen den unsere Iraner wie Schulbübchen aussahen.

Irgendwann musste dann auch der standhafte Politoffizier auf Toilette. Das war meine Chance. Der junge Mann, mit dem ich mich hauptsächlich unterhalten hatte, war Elektriker oder

Elektro-Assistent. Jetzt bombardierte ich ihn mit Fragen. Zum Beispiel, ob er mir eine kommunistisch-sozialistische Leitlinie besorgen könnte. Denn ich war tatsächlich an diesen Dingen interessiert. Ich konnte mir schon damals nicht vorstellen, dass ganze Nationen dermaßen geschlossen in die Irre gehen konnten. Irgend etwas musste ja dran sein, an dem, was uns im Westen verschwiegen wurde. Meine bis zu diesem Zeitpunkt unternommenen Informationsversuche bei westdeutschen Altkommunisten hinterließen bei mir regelmäßig den Eindruck, in lauwarmen Schietkram getreten zu sein. Ich konnte und wollte nicht glauben, dass das im ganzen Ostblock so war. Ich klammerte mich förmlich an das Flämmchen Hoffnung, obwohl ich immer deutlicher erkannte, von welchen Typen zum Beispiel die Staaten regiert wurden und welch abhängige Kolonie wir Deutschen darstellten.

Mein Elektro-Kollege von der anderen „Postnummer“ stöhnte ein wenig auf, da ein solches aufklärendes und alle meine Zweifel beseitigendes Lehrbuch zwar in seinem Besitz sei, aber bei Verlust desselben er in erhöhten Erklärungsnotstand geraten würde. Nachdem ich ihm ein Taschenbuch von Heinrich Böll und eines von Günter Grass (ich glaube „Die Blechtrommel“) zum Tausch anbot, kam überraschenderweise fast Euphorie auf und wir beschlossen, unsere Bücher am nächsten Tag anlässlich eines erneuten Besuches zu tauschen. Der Tag war gerettet! Die Bücher wechselten dann vereinbarungsgemäß ihre Besitzer und ich hatte nun endlich die Möglichkeit, meinen politischen Horizont zu erweitern. Ich glaubte und hoffte es jedenfalls. Das mir überlassene Werk hieß: „Die politische Ideologie des Sozialismus und seine Anwendung in der DDR“.

Während der Lektüre musste ich jedoch feststellen: „Der Stoff war knochentrocken!“ Es fehlten alle die von mir so heiß erhofften Grundsätze in Form von mitreißenden ideologischen Zielsetzungen. Ich hatte mir ein logisch ineinander greifendes Räderwerk erhofft, mit überzeugenden Argumenten. Das Büchlein jedoch hätte ich vielleicht besser schreiben können! Unser Kapitalismus war doch so leicht angreifbar. Ich hatte aufgrund meiner Meinung mehrere Jahre „Staatenverbot“, denn kaum ein Land mag andere Meinungen tolerieren.



Für mich war die Begegnung mit meinem DSR-Kollegen interessant, da ich deutliche Parallelen zu meinen Interessen und meiner Gedankenwelt erkennen konnte. Man bedenke, es ist 37 Jahre her und trotzdem wert, noch einmal darüber zu schreiben, zu sprechen oder auch nur nachzudenken.

Die Schreckschusspistole ... wie es wirklich war

Meine zweite Reise mit der LEIPZIG, gleichzeitig die dritte Reise des Schiffes, dauerte vom 4. April bis 4. August 1960. Wir trampelten von Wismar über Antwerpen und Port Sudan in chinesische Häfen und zurück. Die Leitung des Schiffes hatte Kapitän Leistner mit dem I. Offizier Geißl, dem Leitenden Ingenieur Habersack und Politoffizier Querfurth.

Während unseres Aufenthaltes vom 7. bis 10. April in Antwerpen sah ich bei einem Stadtbummel ein kleines Waffengeschäft, das auch eine Vielzahl von Handfeuerwaffen anbot, die man ohne Waffenschein erwerben konnte. Seit meiner Militärzeit noch etwas in Handfeuerwaffen verliebt, schwankte ich lange Zeit hin und her, ob ich mir trotz meines äußerst knappen Devisenbestandes (wir erhielten seinerzeit als Offiziere 20 US-\$ pro Monat) ein solches „Spielzeug“ zulegen sollte. Das Verlangen obsiegte und ich kaufte für nur wenige belgische Franc eine Schreckschusspistole vom Typ Browning mit dazugehörigen Platzpatronen.

Einige Tage später, inzwischen auf See, war irgend etwas auf dem Signaldeck los. Man hatte sich zu einem Schießen mit einer Luftpistole, die dem II. Funker gehörte, versammelt. Er hatte seine Waffe auch in Antwerpen erworben und zerlöchernte eine Schießscheibe nach der anderen. Ich holte meinen Browning und bat, auch einmal auf die Scheibe schießen zu dürfen. Alle waren erstaunt, dass ich dazu nicht die Luftpistole brauchen würde, zog den Browning aus der Tasche, zielte auf die Scheibe und zog ab. Es gab einen lauten Knall, alles stürmte zur Scheibe, um mir dann aufgeregt mitzuteilen, dass ich nicht getroffen hatte. Ja, wie denn auch?

Diese Episode schien haften geblieben zu sein. Jedenfalls erfüllte ich bei einer „größeren“ Geburtstagsfeier in der Mannschaftsmesse, wir waren auf dem Wege durch das Mittelmeer, den Wunsch des Kapitäns, ihm doch eben mal das Teil zu geben. Da die Pulverladung nicht vorn, sondern auf der oberen Seite der Pistole herauskam, versuchte der gut gelaunte Kapitän, damit die Fliegen an der Decke zu treffen. Der Schuss hinterließ jedoch nur hässliche Pulverflecke. Sein schönster Einfall war, die Pistole einmal in die Hosentasche zu stecken und abzudrücken. So fröhlich ging es zu!

Im Verlauf der weiteren Reise sollten wir Port Sudan im Roten Meer anlaufen, womit niemand gerechnet hatte. Wir machten am 22. April fest. Es war nicht möglich, für die vorgesehenen zwei bis drei Tage Aufenthalt die so nötigen Devisen für einen Landgang zu beschaffen, weil die Zeit für Bankorders für den griechischen Makler, den wir dort bedienten, zu kurz war. Aber unser Kühlmaschinist Anton G. hatte eine glänzende Idee, wie man zu sudanesischen Pfunden kommen konnte. Er wandte sich an mich und gab zu verstehen, wenn ich mich dazu durchringen würde, meine Schreckschusspistole zu verkaufen, so wüsste er einen Abnehmer an Land. Mit dem Erlös könnten wir beide dann einen Jeep mieten und eine schöne Tour ins Landesinnere unternehmen. Nach anfänglichem Zögern und schweren Herzens erklärte ich mich einverstanden.

Am darauffolgenden Samstag jumpten wir an Land. Zufällig begleiteten uns noch zwei weitere Besatzungsmitglieder. Es war nachmittags und das Leben begann wieder zu pulsieren, als wir auf dem großen Marktplatz Port Sudans anlangten. Der Schwarze, dem Anton den Brown-

ing verkaufen wollte, sei ein Taxifahrer und ihm von früheren Reisen gut bekannt. Ich gab Anton also die Pistole, er bat, hier auf ihn zu warten und begab sich zum nahen Taxistand. Ich bemerkte, wie er nach einigen Worten in das Taxi seines Bekannten stieg und davonfuhr. Unschlüssig blieben wir stehen. Es waren vielleicht zehn Minuten vergangen, als der „Eisbär“ völlig außer Atem auf uns zugerannt kam und rief, wir müssten so schnell wie möglich an Bord zurück. Was war geschehen?

Als Anton sein Angebot machte, zeigte sich der Sudanese interessiert, sagte ihm aber, dass er die verlangten 10 Pfund nicht bei sich hatte und sie zu Hause holen müsse. Er könne ja gleich mitfahren. Plötzlich hielt das Taxi vor dem Police Office. Anton, der noch im Besitz der Waffe war, roch den Braten und stürzte davon. Wir kamen nicht weit. Plötzlich versperrten uns bewaffnete Schwarze (wohl Polizisten) den Weg, stellten uns in üblicher Pose mit abgestützten Händen und gespreizten Beinen an die Wand und nahmen eine Leibesvisitation vor. Anton war den Browning sofort los. Ich bewahrte ein oder zwei kleine Büchsen mit den Platzpatronen in einer meiner Brusttaschen hinter meinem Seefahrtbuch auf, sodass sie nicht ertastet wurden. Dann wurden wir zu Fuß abgeführt.

Es muss für die Stadtbewohner etwas Wunderbares gewesen sein. Vier Weiße als Gefangene, getrieben durch Straßen und Gassen. Man stand Spalier. Letztlich landeten wir im Police Office. Anton wurde sogleich auf dem sonnendurchglühten Hof in eine Art Käfig gesperrt, in dem er gerade so stehen konnte. Wir anderen saßen in der Wachstube.

Nach einiger Zeit war ein Dolmetscher aufgetrieben, der uns mitteilte, dass man uns wegen Verdachts auf versuchten konterrevolutionären Waffenschmuggel verhaftet habe. Auf meine Frage, wie es denn weitergehen würde, konnte er keine Antwort geben, meinte aber, so etwas würde üblicherweise mit langjähriger Zwangsarbeit bestraft „or with many Dollars“. Anton war der Delinquent. Wir anderen wurden entlassen und begaben uns schleunigst an Bord. Nun stand mir die Meldung an den Kapitän bevor, dass man den Kühlmaschinenisten wegen meiner Pistole eingesperrt hatte. Der „Alte“ bekam einen regelrechten Wutanfall, wünschte uns zur Hölle und sprach davon, dass das Ganze noch fürchterliche Blasen ziehen würde. Es blieb nicht viel Zeit. Am Montag wollten wir Richtung Shanghai auslaufen. Am späten Abend kam Anton kreuzfidel an Bord. Man hatte ihn gegen eine höhere Kautionsfreigelassen.

Unser guter Kapitän hatte es erreicht, über den Makler eine Verbindung nach Karthum zu einem englischen Anwalt herzustellen. Ein sudanesisches Tribunal war in Port Sudan zusammen getreten und hatte nach Schwören auf den Koran und langem Palaver festgestellt, dass es sich bei dem Corpus Delicti nach eingehender waffentechnischer Untersuchung gar nicht um eine Schusswaffe im üblichen Sinne handelte. Es schloss die Sitzung mit dem Urteil, den Browning zwecks Aufnahme in das sudanesisches Waffenverzeichnis einzubehalten. Allerdings hatte der Angeklagte die Kosten des Verfahrens zu tragen, deren Höhe man später feststellen werde.

Der bösen Tat folgte dann nach pünktlichem Auslaufen das unrühmliche Ende. Anton und ich erhielten eine Disziplinarstrafe. Außerdem verhängte man eine Devisensperre, bis geklärt war, wie viele sudanesisches Pfund jeder von uns zu gleichen Teilen an Gerichtskosten zu zahlen hatte. Das war in den folgenden Wochen und Monaten nicht zu erfahren. Es brachen für uns schwere Zeiten an. Keinen Cent für einen Landgang in Häfen, die noch vor uns lagen. Aber wie das bei solchen Dingen so ist, wir wurden an Bord insgeheim als „abenteuerliche Helden“

angesehen, die man mit Wohlwollen bedachte. Man nahm uns mit an Land, spendierte uns allerlei und am Ende, glaube ich, ging es uns besser als mit eigenen Devisen. Selbst der Schiffsarzt wusste Rat und ließ sich von mir seine Uhren reparieren, gegen Entgelt versteht sich.

Die ganze Sache klärte sich erst nach unserer Rückkehr am 4. August. Bereits auf der Außenreederei, als die Barkasse mit dem üblichen Empfangskomitee der Seereederei am Schiff festmachte, wurde schon heraufgerufen, dass man mit mir ein Hühnchen zu rupfen habe. Da war aber weiter nichts. Die Reederei überwies zwischenzeitlich die Gerichtskosten und die waren mit je sechs sudanesischen Pfund so gering, dass wir Sünder am Ende einen schönen Batzen in amerikanischen Dollars nachgezahlt bekamen. Viele Jahre später noch gingen wilde Gerüchte über dieses Abenteuer bei den Seeleuten um. Ein ehemaliger Offizierskamerad der Volksmarine, dem ich zufällig in Berlin begegnete, war erstaunt, mich lebhaftig zu sehen, denn ich sei doch in Afrika zu 20 Jahren Zwangsarbeit verurteilt worden.

So hat sich die Geschichte zugetragen. Die im Buch „Typ IV - die legendären Frachter der DSR“ von Gerd Peters auf Seite 167 beschriebene Version muss daher in mancher Hinsicht korrigiert werden. Der Vorfall ereignete sich nicht auf der ersten, sondern auf der dritten Reise der LEIPZIG. Meine Schreckschusspistole war auch keineswegs verrostet, sondern von mir wie eine Braut gepflegt worden. Dafür hat sie mich dann auch verlassen.

Peter Guba

Kauf eines Goldringes in Beirut

In den 1960er Jahren war ich als Matrose mehrmals mit Schiffen der DSR in Beirut. Es war vor dem Krieg eine interessante Stadt, weltoffen und mit nur einem kleinen Einschlag ins Arabische. Ein Gegensatz zu Izmir oder Istanbul, wo der Muezzin mehrmals am Tag vom Minarett zu hören war. Man konnte in Beirut so ziemlich alles erwerben, was als typisch arabischer Artikel galt. Sitzkissen, Reiterpistolen, Säbel, Kamelsättel, Wasserpfeifen und Gebetsteppiche. Letztere trugen auf der Rückseite nur eine Nummer, aber es war „100% made in GDR“ zu lesen. Auf einer der vorhergehenden Reisen hatten wir nämlich einige Tonnen Teppiche aus Rostock – Absender war ein Ort im Thüringischen – für Beirut an Bord.

Auf einer meiner Fahrten hatte ich mir in Istanbul einen Ring in Form eines Türkischen Bundes gekauft. Meiner Frau wollte ich auch solch einen Ring mitbringen, aber mit der Größe war das immer so ein Problem. Zu Hause nahm ich zwar Maß, aber wie sollte ich dem Händler in der arabischen Welt klar machen, welche Größe ich brauchte. Also musste ein handfester Gegenstand her, der die entsprechende Größe hatte. Eines Tages badete meine Frau die Tochter. Dabei nahm sie ihren Ring ab und legte ihn auf den Tisch. Anschließend musste die Tochter noch ihren Nuckel hergeben. Dieser fiel so seltsam, dass er im Ring meiner Frau zu liegen kam. Da hatte ich den handfesten Gegenstand für die Größe des Ringes, denn der Nuckel passte genau in den Ring.



Beim nächsten Aufsteigen auf einem Mittelmeerschiff hatte ich den Gummi vom Nuckel mit dabei. Nach den üblichen Häfen in Europa kamen wir in Beirut an. Dort ging ich beim nächsten Landgang zu einem Goldhändler. Der Laden war voll mit wohlgenährten Herren, die in einer angeregten Unterhaltung waren. Die Gespräche verstummten und ich habe mit meinen paar Brocken Englisch einen Ring verlangt. Der Händler wollte schon bei mir Maß nehmen, aber ich winkte ab und griff mit zwei Fingern in die Brusttasche meines Jacketts. Dort holte ich den Nuckel heraus, hielt ihn hoch und zeigte mit einer kreisenden Bewegung: „Hier herum muss er passen!“ Daraufhin füllte ein lautes Gelächter den Laden und der Händler probierte den verlangten Ring auf dem Nuckel aus. Das Gelächter wollte immer noch nicht verstummen und auch einige wohl recht derbe Späße machten die arabische Runde. Da ich davon absolut nichts verstand, habe ich nur gelächelt und den Händler nach dem Preis in „German Mark“ gefragt. Er antwortete mir: „For you a special price, fiveteen marks! Ok?“ Da ich mich in Hamburg über den derzeitigen Goldpreis schlau gemacht hatte, habe ich die 15 Mark akzeptiert und das Geschäft wurde ohne zu handeln noch mit Handschlag bestätigt. Beim Verlassen des Ladens nickten mir alle freundlich zu, machten die Tür auf und wünschten noch einen schönen Tag.

Beim Absteigen in Wismar wollte ich am Hafentor für die eingeführten Waren Zoll bezahlen. Nach Anfrage und Vorzeigen der Zollbescheinigung sagte mir der Zöllner, dass sie für diese geringe Menge Gold nichts berechnet hätten. Ich war darüber nicht böse, denn ich hatte mit einigen Mark gerechnet und bin zufrieden nach Hause gefahren. Dort habe ich bei einem Juwelier den Ring prüfen lassen. Es war zwar ein Stempel drin, aber den kann man in jedes Metall drücken. Der Juwelier bestätigte mir, dass es echtes 14 karätiges Gold war, wie es der Stempel auswies. Als ich ihm dann noch das Zustandekommen des Preises erzählte, konnte auch er sich das Lachen nicht verkneifen.

Rückblick auf die letzte Reise des MS LEIPZIG (1)

Anfang Januar 1980 musste ich den Chief der LEIPZIG in Vietnam ablösen. Meine Anreise mit dem Flugzeug endete in Hanoi. Hier holte mich eine junge Mitarbeiterin einer zuständigen Behörde vom Flughafen ab.

Die Vorstellung und Unterhaltung verlief zunächst sehr freundlich, bis mich die junge Frau fragte, ob ich schon einmal in Vietnam gewesen wäre. Ich sagte etwas unbedacht: „Ja, zweimal in Saigon.“ Sofort fiel bei ihr eine Jalousie. Sie sagte: „Saigon gibt es nicht mehr, das ist heute Ho-Chi-Minh-Stadt.“ Alle Beschwichtigungsversuche fruchteten nicht. Als ich ihr dann auch noch sagte, dass ich einen Studienfreund in Haiphong hätte, reagierte sie noch zurückhaltender. „Ob ich denn die Adresse wüsste?“ „Nein, die weiß ich nicht, aber das Einwohneramt oder die Polizei werden die ja vermutlich wissen.“ „Die Behörden geben ihnen keine Auskunft. Außerdem, wie heißt ihr Studienfreund und wie alt ist der?“ Ich sagte seinen Namen und dass er etwa so alt sei wie ich. Darauf musterte sie mich und schüttelte den Kopf: „Dann lebt er vermutlich nicht mehr, so alt werden die Leute in Vietnam nicht!“ Ich war zu diesem Zeitpunkt 46 Jahre alt. Auf eine Fortsetzung des Gesprächs habe ich dann keinen Wert mehr gelegt. Übrigens hat Dhin van Khai mir später Grüße ausrichten lassen. Er war inzwischen Direktor des vietnamesischen Klassifikationsregisters geworden, das mit der DSRK Rostock zusammenarbeitete.

Die Übernahme vom Stammchief Spiekermann war kurz und freundschaftlich, denn er flog wegen der nur wöchentlichen Abflugzeiten mit dem gleichen Flugzeug nach Hause. Doch hatte ich genügend Zeit, mich mit der LEIPZIG vertraut zu machen. Sie sollte zunächst noch über einen Monat zum Löschen und Laden in Haiphong liegen bleiben. Der Hauptgrund für diese lange Zeit lag in unserer Ladung – Ausrüstung für einen Krankenhausbau. Im Rahmen eines großen UNO-Wiederaufbauprojektes in Vietnam nach den Zerstörungen durch den Krieg hatte sich Schweden zum Bau eines Krankenhauses verpflichtet. Projekt und Bauausführung lagen in schwedischer Hand. Die Arbeiten wurden von einem schwedischen Aufbaustab geleitet. Dazu gehörten auch das Entladen der Krankenhausausrüstung und der Transport vom Hafen zur Baustelle in bewachten, geschlossenen Konvois und das nur während der Tageszeit. Uns wurde vom Baustab berichtet, dass es für diese Maßnahme nachweislich leider ausreichend Gründe gab.

Es war meine erste Reise auf einem Typ-IV-Schiff und ich war doch etwas verblüfft über die Besatzungsstärke – mehr als 50 Besatzungsmitglieder, davon zehn Lehrlinge und ein Bordarzt, der außerdem Akkordeonspieler und damit für die kulturelle Umrahmung diverser Feierabendveranstaltungen eine feste Größe war. Ich hatte so viele Crewmitglieder auf einem Frachter noch nicht erlebt. Durch die so große Anzahl, vorwiegend der Decksgang, sollte sichergestellt werden, dass das Schiff so konserviert und in Farbe gebracht werden konnte, dass es dem Käufer quasi als „neues Schiff“ sofort angenehm ins Auge stach.

Persönlich kannte ich von der gesamten Besatzung anfangs nur den I. Ingenieur Otto („Panzer-Otto“, dieser Spitzname war aber an Bord nicht bekannt), mit dem ich einst gemeinsam gefahren war. Er als Assi und ich als III. Ingenieur. Die Eingewöhnungsphase war kurz. Der Hafenbetrieb lief ruhig und ohne große Betriebsprobleme. Das Bordklima war für mich angenehmer als erwartet. Das meine ich wörtlich. Das Schiff hatte ursprünglich eine Kühlanlage für zwei Ladekühlräume, die nicht mehr als solche genutzt wurden. Die funktionstüchtige Kühlanlage war daraufhin als Klimaanlage für die Hinterschiffsaufbauten umgerüstet worden, das



hieß, schwitzen, wie auf Typ IV vorher üblich, mussten nur die Nautischen Offiziere im Vorschiffsbrückenhaus. Das war vermutlich auch der Hauptgrund, warum mich Kapitän Kindt mit mitreisender Ehefrau relativ regelmäßig zu einer spontanen Dienst- oder Klimatisierungsberatung in meinen Räumen besuchte.

Unerwartet platzte dann eine Mitteilung der Reederei in diesen eingefahrenen Tagesablauf. Ein Maschinen-Assi war zur Seefahrtsschule delegiert worden und musste zu einem Vorbereitungslehrgang. Ein weiterer Maschinen-Assi und einige Matrosen hatten ihre Einberufung zur NVA erhalten und mussten im Hafen Haiphong zwecks Heimflug ab Hanoi das Schiff verlassen. Damit war die vorgeschriebene Besatzungsstärke laut Schiffsbesetzungsordnung nicht mehr gegeben. Aber wir hatten ja noch Personalreserven. Aus zwei Maschinenhelfern, gestandene und erfahrene Schlosserfacharbeiter mit DSR-Qualifizierung, ließen sich durch beschleunigte Ausbildung an Bord umgehend gute Maschinen-Assis machen. Der I. Ingenieur kümmerte sich um die praktische System- und Wachausbildung, ich um die theoretische Qualifizierung. Danach konnten wir sie nach einer dokumentierten Sonderprüfung ummustern. Für den Matrosenersatz gab es die Möglichkeit, den ohnehin vorgesehenen Lehrausbildungsabschluss vorzuziehen und sie nach bestandener Bordprüfung ebenfalls umzumustern. Damit konnten die angeforderten, traurigen „Heimkehrer“ die Heimreise per Flugzeug antreten.

Die Reparatur eines Hauptmaschinen-Abgasturboladers bot gleich die Möglichkeit, sich über die gemeinsame Arbeit schnell und zwanglos zu nähern. Insgesamt war diese Reparatur mit dem anschließenden Schreiben des Berichts der Anfang von acht Schadensberichten in einem knappen halben Jahr. Er war allerdings auch der einzige, der einen etwas größeren Einsatz von der Maschinencrew verlangte.

Vom ersten Rückreiseabschnitt über die Häfen Whampoa und Shanghai gibt es nichts Besonderes zu berichten, außer dass ich nun die Maschinenanlage in Betrieb erlebte und das ohne die Probleme aus den Anfangszeiten der Typ-IV-Geschichte.

Die Verklarung in Kuala Lumpur/Malaysia bescherte uns, dem Kapitän und mir, die erste von drei Fahrten vom Hafen Port Kelang zum Sitz des DDR-Konsulats in der Hauptstadt Kuala Lumpur.

Die zwei weiteren Fahrten waren ebenfalls unerfreulich. Das Schiff hatte den Klassestermin und die zulässige Klasseverlängerung überzogen, also keine gültigen „Papiere“ mehr. Den rechtlich und versicherungstechnisch korrekten Weg der Klassebesichtigung (mit nicht abschätzbaren Folgen) wollte die Reederei mit allen Mitteln vermeiden. Der Konsul sollte uns eine Weiterfahrerlaubnis im Schiffstagebuch bestätigen. Die Reaktion des Konsuls war für uns peinlich. Wir hatten das Ergebnis eigentlich erwartet: Belehrungen über die Nichtzuständigkeit einer diplomatischen Behörde für die Verlängerung einer Schiffsklassebestätigung. Es folgten Telefonate und Telegramme zur DSR-Leitung, von der DSR zum Verkehrsministerium, von diesem zum Außenministerium usw., usw. Beim zweiten Vorsprechen bestätigte uns nicht der Konsul, sondern der 1. Sekretär eine Fahrerlaubnis unter „Protest“ im Schiffstagebuch. Der Kapitän und ich wussten, dass diese im Falle einer Havarie oder eines vergleichbaren Vorkommnisses nicht viel wert sein würde. Das waren die „Rahmenbedingungen“ für die Fortsetzung der Heimreise.

Weitere Glanzlichter in Port Kelang waren eine Reparatur, genauer gesagt, eine Komplett-erneuerung der weggebrannten Regelwiderstände für die Ankerwinde (ein gelungener Traumeinstieg für den jungen, frisch von der Universität gekommenen E-Ingenieur der Reparaturfirma), einige Rohrleitungserneuerungen einschließlich deren Verzinkung und für mich das Treffen mit dem neuen MS SCHWERIN, einem Semicontainerfrachter des Typs „Meridian“, der auf seiner Jungfernfahrt Port Kelang anlief.

Chief Ernert begrüßte mich mit den Worten: „Wieso bist du noch hier? Du sollst doch zur Bauaufsicht auf die *Warnowwerft Warnemünde* und das nächste Schiff, die BERLIN, übernehmen.“ Das war kein Scherz und wurde von der Inspektion auch bestätigt. Ich sollte mich mit der Heimreise beeilen. Das wiederum war natürlich ein Witz.

Zunächst habe ich mir zwei Tage lang erst einmal den neuen Schiffstyp angesehen und wir haben uns auf der SCHWERIN über Betriebsbedingungen, Besonderheiten, Probleme und Anforderungen unterhalten. Aber wir taten auch etwas für die SCHWERIN. Laut Reiseauftrag sollten in einer Inventur die ausrüstungspflichtigen Reserveteile und Werkzeuge sowie alle abzurüstenden Werkzeuge und Materialien erfasst und zur Abgabe in Rostock vorbereitet werden. Davon konnten meine Kollegen auf dem Neubauschiff natürlich allerhand gebrauchen. Eine erwähnenswerte Begebenheit im weiteren Reiseverlauf Penang/Malaysia, Phuket/Thailand und nochmals Penang ereignete sich während des Ladens in Phuket. Wir lagen östlich der Halbinsel Ko Phuket auf Ostreede fast inmitten der Inselwelt (Drehort eines James Bond-Filmes) und sollten von Lastschuten mit Zinnbarren beladen werden. Mit den Schuten kamen nicht nur die Stauer, sondern auch junge, hübsche Mädchen bzw. Frauen, geschminkt und mit schmucker Kleidung an Bord. Dem Chiefmate wurde mitgeteilt, dass seien Tallymädchen und wenn die nicht an Bord kämen, würde das Schiff auch nicht beladen. Der Kapitän kannte natürlich diese Gepflogenheiten und hatte sich morgens nebst seiner Frau mit dem ersten Schlepper zu einem Tagesausflug in den bekannten Badeort Phuket-Westküste abgemeldet. Abends kühlten sich der Kapitän und seine Frau in meiner Kammer ab. „Chief, mein Mann will mir weismachen, dass die jungen Frauen in voller Kriegsbemalung Tallymädchen sind. Wie haben Sie das gesehen?“ Natürlich gab ich dem Kapitän recht, konnte aber Frau Kindt nicht wirklich überzeugen.

Das Laden wurde nicht so schnell abgeschlossen und der zweite Tag stand mit den gleichen „Problemen“ bevor. Da hatte der Kapitän ein weiteres Ablenkungsmanöver, sprich Geschenk, für seine Frau ins Auge gefasst. Den Frauen der Schiffsbesatzung, das heißt seiner Frau, der Oberstewardess, der Bäckerin und zwei Stewardessen wurde ein Tagesbootsausflug in die

wunderschöne Inselwelt einschließlich Baden, Sonnen, Schlemmen, Trinken und Grillen zum Frauentag geboten! Den Bootsausflug übernahmen der II. Nautische Offizier Breuer, der Eisbär Müller und der Chief. Damit war der Einblick in das Bordgeschehen beim Zinnladen in Phuket Frau Kapitän erneut verwehrt. Was sich wirklich an Bord abgespielt hat, ist nicht dokumentiert. Ernstere Folgen hat der Schiffsarzt, falls erforderlich, sicher verhindern können. Eine Auswirkung wurde allerdings offensichtlich. Vor allem die Jungfacharbeiter und auch andere Besatzungsmitglieder wussten danach nicht mehr so recht, was die Stunde schlug. Sie hatten seltsamerweise ihre Uhren und sicher noch andere Schätze rein zufällig und zum gleichen Zeitpunkt verloren.

Im Reiseverlauf Penang/Malaysia, Suezkanal und Rotterdam hat uns die Vorbereitung der Dokumentationsabrüstung noch einige abendliche Höhepunkte beschert. Laut Auftrag mussten die Dokumentationen und die Bordakten der letzten zwei Jahre in Rostock übergeben werden. Alle älteren Unterlagen sollten zur Archivierung vorbereitet oder mit Bordprotokoll zuverlässig vernichtet werden. Ich entschloss mich ausschließlich für die zweite Variante. Im Räucherfass entzündeten wir ein kleines „Opferfeuerchen“, um darin einst schwerwiegende oder „wertvolle“ Akten zu entsorgen. Natürlich las ich vorher Denkwürdigkeiten und literarische Leckerbissen alter Reiseberichte wie zum Beispiel: „Stolz pflügte der Bug unseres Schiffes die Wogen des Indischen Ozeans auf der Reise nach ...“

Ansonsten verlief die Rückreise auf Weisung der Reederei erschreckend langsam. Wir fuhren bis Suez meistens nur mit einer Hauptmaschine und die lief auch nicht VOLL. Aufgrund der Stille der Maschinenanlage dachte ich des öfteren, sie wäre ausgefallen.

Der Hintergrund war der vorbereitete Verkauf der drei letzten Typ-IV-Schiffe MS GERA, MS KARL-MARX-STADT und MS LEIPZIG an einen saudischen Reeder, der aus verständlichen Gründen möglichst am gleichen Tag in Rostock erfolgen sollte. Von den drei Schiffen waren wir Rostock am nächsten, mussten deshalb am langsamsten fahren.

Verkürzt wurde die Überreisezeit nur durch die üblichen Bordfeiern zur Faschingszeit, den anhaltenden Frauentagsfeiern ab dem 8. März, den Kalenderfeiertagen und einigen Geburtstagsfeiern. Die Möglichkeiten zu Malerarbeiten an Deck waren ohnehin beschränkt, da das gesamte Hauptdeck bis Höhe des Windendecks mit Malaysia-Timber beladen war.

Erwähnenswert ist noch folgende Episode: Auf Reede Suez angekommen, teilte uns die Kanalbehörde mit, dass die LEIPZIG als ein Schiff mit Steuer- und Ruderproblemen registriert wäre. Davon war an Bord niemandem etwas bekannt. Wir mussten einen vollen Tag lang Überzeugungsarbeit leisten, dass das Schiff keine Probleme diesbezüglich hat. Unglaublich erscheint einem da die zweifelhafte Nachweisführung der Kanalbehörde über die Besonderheiten der Kanalbenutzerschiffe, wenn später die neue LEIPZIG vom Typ „Meridian“ in Port Said mit dem immer noch nicht gelöschten Ruderproblemeintrag konfrontiert wurde und als schlecht steuerbares Schiff galt.

Für mich ging die in mancherlei Hinsicht denkwürdige Reise auf einem der letzten Typ-IV-Schiffe in Rotterdam zu Ende. Die LEIPZIG (1) wurde am 21. Juli 1980 in Rostock außer Dienst gestellt und als SAUDI TRADER an die *Saudi International Shipping Co. S.A. in Jedda (SAU)*, *Mgr. M. Orri* verkauft.

Matrosenausbildung in der DDR von 1951 bis 1955

Einen umfassenden und vollständigen Bericht zu den Anfängen der Matrosenausbildung in der DDR wird es nicht mehr geben können, da der Beginn vor 56 Jahren durch eine Vielzahl von Betrieben geprägt war. Mit Hilfe der Kapitäne Klaus Pfafferoth, Konrad Michaelis und Karl Richard Waak wird dennoch der Versuch unternommen, wesentliche Ereignisse aus den Anfangsjahren zu skizzieren.

Die *Generaldirektion Schifffahrt in Berlin* intensivierte ab Dezember 1951 in vielen Tageszeitungen der Republik per Anzeigen Werbung für die Matrosenausbildung. In den verschiedenen Wasserstraßenämtern wurden dann die Kandidaten geprüft. Sie mussten einen Aufsatz schreiben sowie diverse Mathematikaufgaben lösen. Außerdem hatten sie mündlich ihren schulischen Werdegang zu erläutern und Tagesfragen zu beantworten. Verantwortlich dafür war der damalige Oberreferent Schirdewahn, später Leiter der *Seefahrtsschule Wustrow*.

Die Einstellung der etwa 80 neuen Lehrlinge erfolgte durch die *Generaldirektion Schifffahrt in* drei Etappen am 1. und 15. Februar sowie am 1. April 1952. Ausbildungsbetriebe waren der Wirtschaftsbetrieb *Schiffsbergung und Taucherei Stralsund* (WST), verantwortlich Jungingenieur Uhlemann im Wasserstraßenhauptamt Rostock, später Leiter des Seefahrtsamtes der DDR und Kapitän der DSR, das *Wasserstraßenamt Stralsund* (WSA) und das *Fischkombinat Rostock* (Fiko Rostock).

Die Ausbildung für T. Thiemann, H. Godglück und K. Michaelis begann am 1. September 1951 beim Seehydrographischen Dienst der DDR mit Ausbildungsvertrag und endete am 1. Juli 1953 mit einer Prüfung zum Matrosen und Aushändigung eines Facharbeiterzeugnisses. Die seemännisch praktische Ausbildung erfolgte bis zum 15. April 1953 auf Schiffen des SHD. Die seemännisch theoretische Ausbildung wurde anschließend bis zum 1. Juli 1953 in eine von der DSR in Wustrow betriebene Berufsschulklasse für Matrosenlehrlinge eingeschoben.

Die am 1. Februar 1952 beim WST eingestellten etwa 20 Lehrlinge verteilte man noch am gleichen Tag auf die Baustellen und Fahrzeuge in Warnemünde, Saßnitz und Stralsund. Klaus Pfafferoth, Hein Meyer, I. Kaiser, Klaus Stenker, Malkowski und Krause kamen auf das MS UNDINE nach Warnemünde. Die UNDINE war damals als Taucher- und Bergungsschiff sowie als Schlepper an das WST verchartert. Zur Stammbesatzung gehörten Kapitän Willi Hahn als Eigner, Steuermann Sodemann, Maschinist Wilken, Koch und Matrose Engel sowie Matrose Krümm. Ab Mitte Februar 1952 erhielten alle Lehrlinge des WST praktischen und theoretischen Unterricht (speziell Arbeitsschutz) auf diesem Schiff. Ausbildungskapitän war Herr Friedeheim. Es standen nur eine Kajüte im Vorschiff mit vier Kojen und der Aufbau an Deck zur Verfügung. Im Aufbau mussten die Lehrlinge ihr Domizil aufschlagen. Man bohrte Löcher in die Holzwände, setzte geschmiedete Haken ein und schon konnten die aus Taucherstoff gefertigten Hängematten platziert werden. Gewaschen wurde sich bei jedem Wetter mit kaltem Wasser an Oberdeck. Für die Sachen gab es nur zwei Schränke und sechs Regale. Die meisten persönlichen Dinge blieben im Koffer und im Laderaum verstaut. Im Mai 1952 verteilten sich die Lehrlinge wieder auf die einzelnen Fahrzeuge des WST, wie 1. MAI, BUTT, UNDI-NE und andere. Nach dreimonatiger Lehrzeit bekamen alle einen Lehrvertrag.

Im Dezember 1952 übernahm die im Juli gebildete DSR die so eingeleitete Lehrausbildung. Ausbildungsleiter war Herr Werner, ehemaliger Steward beim *Norddeutschen Lloyd*. Alle Lehr-



Die 28 Teilnehmer der ersten Lehrlingsklasse 1953 in Wustrow, darunter drei Leichtmatrosen des SHD, sechs Leichtmatrosen vom Dampfer VORWÄRTS und ein Schiffsjunge vom Wasserstraßenamt.

gen (Motorboot DIETER, Bagger und Strommeisterboote) waren die Hauptursachen für die Abgänge. Politische Probleme wie Westverwandtschaft spielten zu jener Zeit für die Ausstellung der Seefahrtsbücher noch keine Rolle. Während der Ausbildungszeit führten Exkursionen zum Schiffshebewerk Niederfinow, dem neuen Schifffahrtskanal Paretz-Niederneuendorf, nach Potsdam und Berlin.

linge berief man zum 15. Januar 1953 zur Berufsschulausbildung (1. Lehrgang) nach Wustrow in das Strandhotel der Familie Wöllner. Im Rahmen der „Aktion Rose“ ging es im Frühjahr 1953 an den FDGB über. Von den anfangs etwa 80 Lehrlingen waren nur 24 übrig geblieben. Falsche Vorstellungen vom Seefahrtsberuf, gesundheitliche Probleme und anfängliche Einsätze auf zum Teil sehr kleinen Fahrzeu-



Konrad Michaelis, Theo Thiemann u. Rudi Maß auf dem Deckshaus der VORWÄRTS

Zusätzlich zur Berufsschule der DSR kamen nun noch die Leichtmatrosen Neuhard, Krätzig, Waack und Maß vom Dampfer VORWÄRTS. Dafür wurden immer vier Lehrlinge im Austausch zur VORWÄRTS delegiert. Der SHD delegierte die Leichtmatrosen Michaelis, Godglück, Thiemann und Reddmann und das Wasserstraßenamt Karli Schübel. Die Aufsicht über die gesamte

Ausbildung hatte die *Seefahrtsschule Wustrow* mit Direktor Scheer. Sie stellte außerdem die Lehrer Schickedanz, Methling und für die Gesundheitspflege Dr. Meyer.

Die Lehrlinge waren gut untergebracht und konnten auch die Seeverpflegung weiter beziehen (es gab ja noch Lebensmittelkarten). Ab 20. April 1953 nahmen die Lehrlinge dann das neue Internat der *Seefahrtsschule Wustrow* in Besitz. Die Teilnahme an den Bezirksmeisterschaften im Seesport 1953 in Warnemünde brachte den Lehrlingen einen Segelkutter (Brandungskutter) ein. Der wurde nach den Meisterschaften von Hein Scharlock, Konrad Michaelis, Karl Richard Waack, Godglück, Rudi Maß, Theo Thiemann, Klaus Pfafferott und Ausbilder Werner von Warnemünde um den Darßer Ort und an Barhöft vorbei nach Wustrow gesegelt. Im Juli 1953 erfolgte eine Zwischenprüfung und für die Leichtmatrosen die erste Prüfung in der DDR zum Matrosen. Die Matrosenprüfung legten die Lehrlinge/Leichtmatrosen Neuhard, Waack, Maß, Michaelis, Godglück, Thiemann, Reddmann und Schübel ab. Der Einsatz der übrigen Lehrlinge erfolgte auf der VORWÄRTS, dem Seeleichter FORTSCHRITT und auf Fahrzeugen des *Fischkombinates Rostock*. Ab Sommer 1953 standen für die DSR aus Überplanbeständen der damaligen Seepolizei Uniformen zur Verfügung.

Der zweite Berufsschulbesuch bzw. Lehrgang fand im Ostseebad Kühlungsborn statt. Lehrgangsleiter war Herr Witzke, ein späterer DSR-Kapitän. Als Lehrer fungierten Herr Dose und Herr Sprengel. Der Kurs begann im November 1953 und endete im März 1954. Während des Lehrganges musste auch wieder auf der VORWÄRTS ausgeholfen werden, da von dort Leichtmatrosen zum Lehrgang delegiert waren. Diese legten im März 1954 ihre Matrosenprüfung ab. Es waren Wilhelm und Raßner. Dazu kam der erste Lehrling vom Einstellungsdatum 1. Februar 1952, Kaiser, weil er sich inzwischen bei der ABF Rostock beworben hatte und Lehrer werden wollte. Die restlichen Lehrlinge kamen im März 1954 auf die VORWÄRTS, den Seeleichter FORTSCHRITT und in die Taklerei der *Neptunwerft Rostock*. Die Ausbildung in der Werft war ausgezeichnet. Eingesetzt wurden die Lehrlinge bei Takelarbeiten, auf den beiden Schwimmkränen und den Werftschleppern. Der bekannte Bootsmann Charly Wolters hatte die Lehrlinge dort schon unter seiner Fuchtel, da er auf einem Schwimmkran arbeitete. Untergebracht waren sie im Wohnheim der Werft in der Gutenbergstraße in Rostock-Dierkow.

Im Juli 1954 nahm Kapitän Beykirch auf der VORWÄRTS die Matrosenprüfung für die Lehrlinge Frommherz, Knoblich, Meier, Müller und Pfafferott ab. Alle hatten bestanden und kamen mit den noch übrigen Lehrlingen auf den Neubauten DS ROSTOCK, DS WISMAR und MS STRALSUND zum Einsatz. Diese Jugendlichen absolvierten 1955 ihre Matrosenprüfung in Wustrow. Von den 1952 etwa 80 eingestellten Lehrlingen legten nur ein Viertel 1953 die Matrosenprüfung ab. Im 1. Lehrjahr kümmerte sich die Abteilung Schulung in der *Generaldirektion Schifffahrt* mit Kapitän Propp und Erika Kühn persönlich um die Lehrlinge.

Namen und Werdegang der DSR-Lehrlinge des Matrosenlehrganges I von 1952 in Wustrow:

Alburg	Lehrling WST – Kapitän A3 – verstorben
Brandt	Lehrling WST – Nautischer Offizier des SHD
Dorn	Lehrling WST, BUTT – Nautischer Offizier A3 – Inspektor
Ebert	Lehrling WST, Hebeschiff 1. MAI – Bootsmann – Melioration Schwedt
Frommherz	Lehrling WSA, NOGATT – Kapitän A6 – Technologie SHR – verstorben
Geisler	Lehrling Fiko – Matrose – Matrose in der Kümofahrt

Hlawsa	1953 Betriebsfeuerwehr Chemnitz
Kaiser	Lehrling WST, UNDINE – ABF – Lehrer – DSR Mukran
Krause	Lehrling WST, UNDINE – 1952 KVP
Knoblich	Lehrling WSA, Tonnenleger MÖWE – Kapitän A6 – verstorben
Malchowski	Lehrling WST, UNDINE – ?
Mau	Lehrling WST – 1952 Grenzpolizei
Papendieck	Lehrling – Matrose – MfS Berlin
Pfafferoth	Lehrling WST, UNDINE – Kapitän A6 – Inspektor DSR
Pfeifer	Lehrling WST – U-Bahn Berlin
Ratzow	Lehrling WSA Wolgast – Bootsmann – Taxifahrer
Reibschläger	Kapitän A6 – Lotse in Timmendorf
Rosenberger	Matrose – SHR – 1956 Transportpolizei
Runge	Lehrling Fiko – BRD A6 – I. Nautischer Offizier Hapag
Scharlock	Lehrling WSA – I. Nautischer Offizier DSR
Schütz	Lehrling Fiko – BRD B5 – Kapitän Fischerei – verstorben
Steinbach	1953 Feuerwehr
Stenker	Lehrling WST, UNDINE – Matrose – Lehrer
Weber	Lehrling DSR – DHFK
Zacher	Lehrling Fiko – Matrose – Kraftfahrer Berlin
Schütt	Lehrling WST – Fiko Rostock
Schumann	Lehrling WSA Wolgast – Matrose – Nautischer Offizier A3 – verstorben
Müller	Lehrling WSA, Vermessungsboot – Kapitän A6 – Dozent IHS Warnemünde/ Wustrow, Dr. Ing. – Seefahrtsamt – SBG
Meier	Lehrling WST – Kapitän A6 – Reedereivertreter DSR in Peking – Vertreter SHR in Berlin

Namen und Werdegang der Leichtmatrosen vom DS VORWÄRTS des Matrosenlehrganges I von 1952 in Wustrow:

Neuhardt	Kapitän A6 DSR – verstorben
Waack	Kapitän A3 DSR – BBB
Maß	Matrose – BRD A6 – Lotse
Raßner	Nautischer Offizier A3 – verstorben
Wilhelm	WST
Krätzig	Kapitän A3 DSR – Kümofahrt – verstorben

Namen und Werdegang der Leichtmatrosen vom SHD des Matrosenlehrganges I von 1952 in Wustrow:

Michaelis	Kapitän A6 – Seelotse Warnemünde – Lotsenkapitän für die Stationen Warnemünde, Wismar und Stralsund – 1. Ältermann der Lotsenbrüder- Schaft „WIROST“ bis Oktober 2000
Thiemann	Kapitän A6 DSR – langjähriger Kapitän des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT
Godglück	zurück zum SHD – BRD
Reddmann	machte nur eine Woche extern Matrosenprüfung in Wustrow

Name und Werdegang des Leichtmatrosen vom Wasserstraßenhauptamt Rostock/Baggerei

Schübel	Matrose – Koch – Gastwirt – Antiquitätenhändler Berlin
---------	--

Um 1955 stellte das MfS erstaunt fest, dass das Seefahrtsamt etwa 3000 Seefahrtsbücher als gleichwertigen Passersatz ausgestellt hatte und die Seeleute damit die Grenze passieren konnten. Daher kam es ab 1955 zur Ausgabe der neuen blauen Seefahrtsbücher mit polizeilicher Hintergrundprüfung durch die VP Rostock. Diese wurde aber durch dessen Leiter sehr großzügig gehandhabt. Eine ständige Verschärfung der Überprüfung begann erst ab 1961.

Am Vormittag des 1. September 1954 versammelten sich vor dem Verwaltungsgebäude/Lager der DSR am Kabutzenhof insgesamt 24 Lehrlinge, die alle einen Lehrvertrag für den 2. Lehrgang mit der DSR unterschrieben hatten und den Beruf „Matrose“ erlernen wollten.



Die 24 DSR-Matrosenlehrlinge der zweiten Lehrlingsklasse 1954 in Wustrow

Untere Reihe von links: Werner Brusch, Klaus Holst, Norbert Kurz, Tippner, Lothar Frank, Klimmer, Name nicht bekannt, Norbert Matthies

Obere Reihe von links: Lothar Kühne, Klaus-Jürgen Dittmar, Gerd Gumbrecht, Norbert Rathge, Manfred Block, Horst Mechwitz, Manfred Fischer, Fiedler, Svenosen, Lothar Voß, Jochen Schott, Donald Dumke, Zahlmeister (Typ IV), Jürgen Reinhart, Georg Gehsdorf, Horst Bechmann, Horst Wegscheider

Die Lehrlinge Brusch, Kühne und Dittmar hatten schon ein Jahr Lehrausbildung im *Fischkombinat Saßnitz* und der Lehrling Holst ein Jahr Lehrausbildung im *Fischkombinat Rostock* hinter sich. Der Lehrling Frank kam vom Seeleichter FORTSCHRITT.

Alle bekamen ein Bordpäckchen blau und wurden am frühen Nachmittag auf den offenen Lkw der DSR verladen und nach Wustrow gefahren. Im oberen Stockwerk des neuen Internates der Seefahrtsschule fanden alle Lehrlinge Unterkunft. Lehrgangsleiter und Lehrausbilder war Kapitän Herbert Jark. Er kam vom Segelschulschiff WILHELM PIECK, war dort III. Nautischer Offizier gewesen und verstand es mit jungen Menschen umzugehen. Kapitän Jark hatte ebenfalls ein Zimmer auf dem obersten Gang bezogen, wo er wie die Lehrlinge Tag und Nacht Dienst machte und auch schlief. Das Mittagessen nahm er allerdings immer auf sei-

nem Zimmer ein und so musste der diensthabende Lehrling ihm täglich dorthin sein Essen bringen. Die Einteilung der 24 Lehrlinge erfolgte in vier Gruppen. In jeder Gruppe ernannte man einen schon gefahrenen Lehrling zum Gruppenleiter. Dies waren dann Lothar Kühne, Werner Brusch, Klaus Jürgen Dittmar und Klaus Holst. Jeweils eine Gruppe hatte eine Woche lang Backschaft sowie die Aufgabe Gänge, Wachräume und Toiletten zu säubern. Der diensthabende Gruppenleiter war verantwortlich für den Tagesappell, die Organisation des Tagesablaufes, den Bericht zu Krankenausfällen. Zwecks organisatorischer Rückläufe hielt er Verbindung mit dem Lehrgangsleiter.

Unterricht erteilten Lehrer der Seefahrtsschule: Dr. Karl Günther – Deutsch und Literatur, Kapitän Erwin Thomsen – Mathematik und Physik, Fritz Methling – Englisch, Kapitän Hannes Knauf – theoretische Seemannschaft und Ladungskunde, Dr. Meyer – Gesundheitspflege auf Seeschiffen, Kapitän Jark – praktische Seemannschaft, Bootsdienst, Marschieren und Singen, Putz- und Flickstunde. Klassenlehrer war Herr Röllner von der Berufsschule in Ribnitz-Damgarten.

An Sonntagsvormittagen gab Dr. Günther Unterweisungen in „Benimm“. Welche Hose ziehe ich zu welcher Jacke an? Wie decke ich einen Tisch ein? Wie müssen die Besteckteile liegen und welches nehme ich zuerst?

Die Lehrlinge hatten im Wustrower Boddenhafen den schon erwähnten Brandungskutter liegen. Bei wöchentlichen Bootsdiensten unter Leitung von Kapitän Jark wurden dabei Rudern, Bootskommandos und das Führen des Bootes geübt. Während der Wintermonate stand der Kutter an Land. Dann ging es nachmittags im Bordpäckchen bis zur Nebelstation Wustrow oder es wurde durch das Dorf marschiert und gesungen. Natürlich auch zur Freude der Wustrower Mädchen. Wöchentlich traf man sich zu Putz-, Wasch- und Flickstunden in der Wäscherei der Seefahrtsschule.

Nach sechs Monaten theoretischer Ausbildung zum Matrosen untersuchte Dr. Meyer alle 24 Lehrlinge auf Seetauglichkeit. Nur 22 bekamen diese. Von den zwei Untauglichen war einer Roland Dumke, der sich zunächst zum Verwalter qualifizierte und später erfolgreich



Matrose Klaus Frommherz und Matrosenlehrling Norbert Ratge bei Außenbordarbeiten am MS STRALSUND 1955 im Hafen von Wismar

auf Typ-IV-Schiffen fuhr. Die Lehrlinge wurden auf die neuen DSR-Schiffe, DS ROSTOCK unter Kapitän Beykirch, DS WISMAR unter Kapitän Zinn und das MS STRALSUND unter Kapitän Schladebach und Zug verteilt. Ich kam mit den Lehrlingen Lothar Voß, Klaus Jürgen Dittmar, Norbert Rathge und Jürgen Reinhard auf die STRALSUND. I. Nautischer Offizier war damals Herr Andre, später Lotse in Stralsund. Da die STRALSUND besatzungsmäßig überbelegt war, schliefen wir Lehrlinge auf den Backskisten der Matrosenkammern und hatten unsere Sachen im Seesack unter der Back. Ich musterte am 10. März 1955 in Wismar an und blieb zwei Monate und drei Tage an Bord. Die Reisen gingen hauptsächlich mit Kali von Wismar nach Großbritannien und Holland. Wir machten auch eine Reise nach Finnland. Ich kann mich noch daran erinnern, dass wir im Hafen von Helsinki fest im Eis steckten. Es war strahlender Sonnenschein und ein Teil der Besatzung ging aufs Eis und spielte Fußball.

Am 13. Mai 1955 musterten wir mit drei Lehrlingen ab und gingen am 15. Mai auf den neu in Dienst gestellten Schlepper ELDE unter dem Kommando von Kapitän W. Zimmermann. Mit



Die Matrosenlehrlinge Klaus Holst, Jürgen Reinhard und Klaus-Jürgen Dittmar mit der Besatzung des Schleppers ELDE unter dem Kommando von Kapitän Zimmermann

auf die ELDE gingen Jürgen Reinhardt und Klaus Jürgen Dittmar. Norbert Rathge und Lothar Voß blieben auf der STRALSUND. Während meiner Zeit auf der ELDE wurde von der Besatzung die außer Dienst gestellte VORWÄRTS, welche noch an den Silos im Rostocker Stadthafen lag, zum Kabutzenhof verholt und abgerüstet. Alles, was noch für die Reederei brauchbar erschien, schleppten wir in das Lager der DSR. Lagerleiter war Herr Erikson. Anschließend wurde die VORWÄRTS in einem feierlichen Akt an die Pionierorganisation der DDR übergeben. Unsere Arbeit bestand hauptsächlich im Bugsieren in den Häfen Wismar und Rostock.

Wir waren aber auch Versorger für die auf Reede Saßnitz liegende JURI DOLGURUKI, der auf der *Warnowwerft Warnemünde* zum sowjetischen Walfangmutterschiff umgebauten Ex-HAM-BURG. Interessant war auch die Teilnahme an den Dreharbeiten zum DEFA-Film „Das Traumschiff“ mit „Kapitän“ Günter Simon und Gisela Uhlen.

Am 19. Dezember 1955 musterte ich ab und ging am nächsten Tag als Lehrling an Bord des Dampfers ROSTOCK unter dem Kommando von Kapitän Beykirch. Hier traf ich die Lehrlinge Lothar Frank, Norbert Matthies, Norbert Kurz, Tippner, Manfred Block, Manfred Fischer, Norbert Rathge und Werner Brusch wieder. Hinzu gesellte sich als „Sonderfall“ Rudi Lammel. Er kam von der Volksmarine oder Grenzbrigade Küste und hatte dort schon im höheren Rang an einer Ausbildungsstätte gearbeitet. Er machte später das A6-Patent in Wustrow und ging ins Verkehrsministerium Abteilung Seeschifffahrt nach Berlin.

Mit der ROSTOCK ging es durch den NOK ins Mittelmeer. Ich stand auf 4-8-Wache mit Wachmatrose Zacher und dem I. Nautischen Offizier Just. Das Schiff verbrauchte 13 Tonnen Kohle am Tag. Wenn es morgens hell wurde, schaufelten wir Lehrlinge die Kohle, die in großen Mengen an Deck mitgefahren wurde, in die Bunker. Danach war noch die Schlacke aus dem Heizungsraum mit Eimern an Deck zu hieven und außenbords zu kippen. Trotz der großen Mengen an Kohle, die das Schiff mitfuhr, musste in Gibraltar, Messina, Alexandria und Constanza nachgebunkert werden. Es war meine erste große Reise. Am 5. April 1956 musterte ich mit Werner Brusch ab. Man integrierte uns mit den Lehrlingen Kühne und Dittmar, die vom Dampfer WISMAR kamen, in eine Umschülerklasse. Unterrichtet wurde in der Betriebsberufsschule „Kurt Bürger“ der *Warnowwerft Warnemünde*, wo wir dann auch zusammen mit den Umschülern (die meisten kamen von der Volksmarine) im Juli 1956 unsere Matrosenprüfung ablegten. Am 16. August 1956 musterte ich als Matrose auf dem im Finnlanddienst fahrenden MS ANKLAM an. Der 2. Matrosenlehrgang war der erste Lehrgang mit Lehrvertragsabschluss durch die DSR.

Manfred Fischer berichtet über die verbliebenen Lehrlinge: Nach Abschluss der Fahrzeit als Matrosenlehrling auf den beiden Dampfern ROSTOCK und WISMAR sowie dem MS STRALSUND gingen die verbliebenen 18 Lehrlinge zur weiteren Ausbildung an Land. Die DSR hatte zu dieser Zeit noch keine eigene Betriebsberufsschule und auch noch kein Internat für die Auszubildenden. Daher wurden die Lehrlinge von September 1956 bis Februar 1957 in der Wohnbarackensiedlung der *Warnowwerft Warnemünde* untergebracht. Allgemein und auch im Sprachgebrauch der Warnemünder hieß das Barackenlager „Klein Texas“. Dort war auch für lange Zeit das Internat der *Ingenieurhochschule Warnemünde*. Die theoretische Ausbildung fand in den Räumen der *Berufsschule der Warnowwerft „Kurt Bürger“* statt. Das bedeutete jeden Morgen einen halbstündigen Weg vom Wohnlager zum Unterricht und nach Schulschluss wieder zurück. Schon bald besorgten sich daher die ersten Lehrlinge ein Fahrrad. An Mopeds oder Mofas war damals noch nicht zu denken. Die Ausbildung übernahmen jetzt bereits Lehrer, die Angehörige der Reederei waren. Verantwortlich für die Berufsausbildung war jetzt die Stadt Rostock, Abteilung Arbeit und Berufsausbildung und nicht mehr die Stadt Ribnitz-Damgarten. Im Wohnheim „Kurt Bürger“ waren die Lehrlinge der Werft, darunter auch viele Mädchen, untergebracht. An den Veranstaltungen des Heimes konnten auch die Matrosenlehrlinge teilnehmen. Es blieb nicht aus, dass die „weit gereisten“ und „welterfahrenen“ Lehrlinge der DSR viel Anklang bei den Mädchen fanden und sich Liebschaften bildeten, von denen einige später im Hafen der Ehe landeten.

Am selben Ort erfolgte auch die Ausbildung an den Sicherheitsmitteln. Es war immer ein Gaudi für die Lehrlinge der Warnowwerft, wenn die Matrosenlehrlinge im Brandschutzanzug mit Sauerstoffmaske um das Gelände rennen mussten. Im Februar 1957 war es soweit und die Abschlussprüfungen standen bevor. Nach Tagen der praktischen Prüfung an Bord des MS ROSTOCK und der sich anschließenden theoretischen Prüfung wurden am 28. Februar 1957 die Facharbeiterzeugnisse zur bestandenen Matrosenprüfung ausgehändigt. Dem Bordeinsatz als Matrose stand nichts mehr im Wege. Trotzdem die DSR jetzt bereits Kümos für die Nord- und Ostseefahrt hatte, wollten die meisten von uns auf „Große Fahrt“. Auf einmal gab es aber noch ein Problem, mit dem keiner gerechnet hatte. Das bestehende Seemannsgesetz erlaubte die Anmusterung als Matrose erst ab Vollendung des 18. Lebensjahres. Das Seefahrtsamt in Wismar verweigerte daher denen, die erst 17 Jahre alt waren, die Anmusterung. Erst nach Absprache zwischen DSR und der Zentrale des Seefahrtsamtes in Rostock konnten diese Jungmatrosen auf ihr Schiff gehen. Diese Lehrlinge waren die letzten, die in betriebsfremden Einrichtungen ihre Lehre absolvieren mussten.

Was wurde aus den 22 Matrosenlehrlingen?

Werner Brusch	A6 – I. NO MS KÄTHE NIEDERKIRCHNER – Seelotse in Timmendorf – verstorben
Klaus Holst	A3 – A6 – Kapitän auf DSR-Schiffen – 1970 Seelotse in Timmendorf und Warnemünde
Norbert Kurz	A6 – Kapitän auf DSR-Schiffen – Selbstmord
Lothar Frank	A3 – Kapitän auf DSR-Schiffen – Tankerflotte Minol
Norbert Matthies	A3 – Kapitän auf DSR-Schiffen – VEB BBB, Nassbaggerei und Schlepper
Lothar Kühne	A6 – Kapitän auf DSR-Schiffen – Seelotse Warnemünde
Klaus Jürgen Dittmar	A6 – NO bei DSR – Seelotse in Warnemünde
Norbert Rathge	A3 – NO bei DSR – weiterer Lebensweg unbekannt
Gerd Gumbrecht	A6 – Kapitän auf DSR-Schiffen – Inspektion DSR
Manfred Block	A6 – Kapitän bei DSR – Unfall – Inspektion DSR
Mechwitz	weiterer Lebensweg unbekannt
Manfred Fischer	A6 – NO bei DSR – Jurastudium – SHD
Fiedler	weiterer Lebensweg unbekannt
Svenosen	Reichsbahn, Steuerer auf Saßnitzer Fährschiffen
Lothar Voß	A6 – Kapitän auf DSR-Schiffen – Sicherheitsinspektion DSR
Jochen Schott	Bootsmann auf MS STRALSUND – nach deren Untergang in die BRD
Jürgen Reinhart	A6 – Kapitän auf DSR-Schiffen – Selbstmord
Horst Wegscheider	A3 – viele Jahre in der Seekartenstelle der DSR
Georg Gehsdorf	weiterer Lebensweg unbekannt
Horst Bechmann	A6 – weiterer Lebensweg unbekannt
Tippner	weiterer Lebensweg unbekannt
Klimmer	weiterer Lebensweg unbekannt

Mit MS USEDOM im Ostafrika-Liniendienst

Er ist ja schon fast Legende, der zur See fahrende Sachse. Aber woher kommt dieser Drang, dieses fast unbändige Fernweh? Man kennt ja diese Skala der Berufswünsche bei Jungs. Einer davon ist auch Kapitän zu werden. Aber langsam, langsam, da ist noch einiges vorher zu bewältigen, um dahin zu gelangen. Bei mir wurde dieser schon recht früh vorhandene Wunsch, Seemann zu werden durch sehr gewichtige Umstände befördert. Einer davon ist auch eine legendäre Persönlichkeit. Es ist kein Geringerer als der wohl allen maritim interessierten Leuten bekannte Seeteufel aus Sachsen, Felix Graf von Luckner. Mit heißen Ohren verschlang ich „sein“ Buch „Seeteufel“, die Erlebnisse des wohl letzten unter Volltuch fahrenden Kaperkapitäns. 1881 in Dresden geboren und bereits im Alter von 15 Jahren durchgebrannt, verbrachte er seine Kindheit in unmittelbarer Nähe meiner elterlichen Wohnung. Auf dem Gelände des ehemaligen „Lucknerschlusses“ seines Onkels wurde auch ich groß. Heute zähle ich eine persönliche Widmung, mit Bezug zum Schloss seines Onkels in Altfranken bei Dresden, stolz zu meinem Besitz.

Und da wäre noch unbedingt ein Großonkel von mir zu erwähnen. 1888 ebenfalls in Dresden geboren, verließ er mit 16 Jahren sein Elternhaus und fuhr bis zu seiner Internierung 1914 in Südafrika als Matrose rund um den Erdball. Von ihm erhielt mein Wunsch entscheidende Nahrung. Seine Berichte von Java und Mexiko, von Südafrika, Australien und Südamerika klingen mir noch heute in den Ohren. Manchmal nahm ich dann später sein Seefahrtbuch zur Hand und blätterte in den Einträgen all seiner Reisen aus fernen Tagen. Natürlich darf ein Mann hier nicht unerwähnt bleiben. Der seefahrende sächsische „Schöngest“ Joachim Ringelnatz. 1883 in Wurzen geboren, fuhr auch er als Schiffsjunge und Matrose zur See. Damit stand fest, eines Tages musste auch ich auf See!

Doch nun endlich *in medias res*, also ohne weitere Umschweife zur Sache. Auf einigen Umwegen war ich nun bei der „Reederei“, wie wir damals sagten, angekommen. Zunächst hatte ich auf dem MS NORDSTERN, dem ersten Kümo der 840er-Serie im Nord-Ostsee-Trampdienst als Decksmann meinen ersten Schliff erhalten. Dort waren mir die *Seebeine* gewachsen.

Am 7. Juli 1965 stieg ich dann auf das MS USEDOM auf. Es war ein 1952 in Landskrona/Schweden gebautes und als ex OTHM in Dienst gestelltes Stückgutfrachtschiff. Am 28. Juni 1962 nach Ankauf bei der DSR in Dienst gestellt, fuhr es mit einer Tragfähigkeit von 6502 Tonnen im Ostafrika-Liniendienst. Dabei wurden bei Ausreise feste Häfen in bestimmten Fristen angelaufen. Die Rückreise fuhr es je nach Frachtangebot als Tramp. Der Wendepunkt war in der Regel Mombasa/Kenia und die Reisedauer betrug durchschnittlich drei Monate. Eine recht übersichtliche Zeit in diesem Fahrtbereich. Die Besatzung war 42 Mann stark. 1971 wurde die USEDOM nach Somalia weiterverkauft. Auf diesem Schiff machte ich zwei Reisen unter Kapitän Arthur Fick und stieg im Februar 1966 wieder ab.

Am 17. Juli 1965 begann mit Auslaufen Rostock meine erste Ostafrikareise. In Ballast, mit einer geringen Zuladung Zement als Sackgut für Sansibar, ging es durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg. Feste Ladehäfen waren wie gewöhnlich Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und Lissabon. In diesen Häfen wurde dann *voll Schiff* geladen. Das waren meistens Stückgüter, also Kartons, Kisten und Ballen mit Lebensmittelkonserven, Trockenmilch und ähnlichen Produkten. Die erste Reise verlief bei herrlichem Wetter ruhig und ohne Vorkommnisse via Nordsee, Ärmelkanal, Biskaya und Atlantik bis nach Lissabon.

Während dieser Reisezeit waren wir als Decksgang fast ständig in *all-hands*-Einsätzen mit An- und Ablegen, Ladeklar- und Seeklarmachen des Schiffes beschäftigt. Die USEDOM hatte fünf



Ladeluken. Wobei Luke 1 drei Laderäume und die Luken 2 bis 5 je zwei Laderäume besaßen. Das hieß also 11 Raumöffnungen mit Handdeckeln (jeweils 51 Stück zu je drei Komparten mittels Scheerstöcken getragen) ab- und anzudecken. Das Ladegeschirr war hochzunehmen oder abzusetzen und seefest zu sichern. Stauholz musste auf die Luken verteilt, abgesetzt und die notwendige Garnierung in den Laderäumen gelegt werden. Das Ladegut war zu laschen. Abschließend waren die Luken mit zwei bis drei Persennings zu verschalken und mit Lukenkeilen zu sichern. Nun waren nur noch die Verschlusslatten aufzusetzen und zu verschrauben. Wenn die Antennen gesetzt, Geien und Faulenzerdrähte aufgeschossen, Decksladung und Reststauholz gelascht und alle übrigen an Deck herumliegenden Gegenstände verstaut waren, dann konnte es losgehen! Wir waren „Alttonnage“ mit einer MC Gregor-Handabdeckung, unklimateisiert, aber zuverlässig seeluftgekühlt – für die Tropenfahrt also geradezu prädestiniert.

In Lissabon machten wir unmittelbar hinter dem Passagierkai fest, unweit der zu dieser Zeit gerade im Bau befindlichen gigantischen Hängebrücke über den Tejo. Von der gegenüberliegenden Seite grüßte die überdimensionale Jesusfigur, ähnlich der auf dem Corcovado in



Rio, mit ihren ausgebreiteten Armen. Landgang war Fehlangezeige. Senhor Salazar, der damalige portugiesische Diktator, hatte für alle „kommunistischen“ Schiffe Landgangsverbot ausgesprochen. Dem konnte man nur entgegenwirken, wenn man rechtzeitig und möglichst glaubwürdig

einen unbedingt erforderlichen Arztbesuch (sehr beliebt waren Zahnarztbesuche) angemeldet hatte. Aber die letzte Leine war noch nicht fest, da bezogen schon die Herren von der Guardia Civil mit ihren schwarzen knitterfreien Hüten Posten am Schiff. Der Posten wurde in der Regel an Bord verpflegt. Aber oft kam auch dessen Familie vorbei und brachte Essen und Wein für den Papa. Das war ein leichter roter Landwein. Wir entwickelten einmal im Laufe der Zeit ein solch gutes Verhältnis zu unserem Posten, dass wir mit ihm Rostocker Hafenbräu gegen den Wein tauschten.

Auf dieser Reise nahmen wir Schwergut in Form von Brückensegmenten als Decksladung für Kenia. Nach dem Auslaufen aus Lissabon am 28. Juli 1965 ging es weiter durch den Atlantik. Wir passierten die imposante und bizarre portugiesische Küste. Vorbei am Cabo da Vicente, dem westlichsten Punkt des europäischen Festlandes, wo auch die letzte große Kurskorrektur zum direkten Anlaufen der Straße von Gibraltar abgesetzt wurde. Kurz vor Gibraltar nahm der Schiffsverkehr sehr stark zu, denn hier fokussierte sich alles auf die enge Passage zwischen dem südlichsten Punkt Europas und der nordafrikanischen Küste. Nach Passieren des eindrucksvollen Gibraltarfelsens erwartete uns ein Seetörn von etwa zehn Tagen nach Port Sudan via Mittelmeer, Suezkanal und Rotem Meer. Die Mittelmeerpassage konnte nun bei meist ruhigem Wetter zu dringend notwendigen Konservierungsarbeiten genutzt werden. Dazu gehörte vor allen Dingen das Labsalben des stehenden Gutes, zum Beispiel der Wanten. Zu diesem Zweck wurde ein Matrose mittels eines Bootsmannstuhles an den Wanten aufgehievt. In luftiger Höhe über Deck, aber gut gesichert, begann nun die Arbeit mit dem *Pottlot*, dem Konservierungsmittel. Immer nach dem alten seemännischen Prinzip: „Eine Hand für das Schiff, eine Hand für den Seemann.“ Der nächste Höhepunkt kündigte sich mit der Montage des Suezkanalscheinwerfers an. Wir näherten uns dem Suezkanaleingang bei Port Said. Hier entbrannte oft ein regelrechter Wettlauf, um noch rechtzeitig den Morgen- oder Abendkonvoi zu erreichen. In Port Said empfing uns der Orient mit Lärm und das Schiff umschwärmenden Booten der legendären Tschinscher. Hier wechselten abgetragene Klamotten oder billige Uhren mit mehr oder weniger hochwertigen Souvenirs, wie Lederwaren, Schreibmappen (konnte auch geprägte Pappe sein), Taschen, Kamelen oder aber Alabasterfiguren (konnte



auch Gips sein), Ebenholzfiguren und vielen anderen Dingen ihren Besitzer. Oft kam es zu harten Handelsabläufen, wenn nicht die gewünschte und durch Zeichen vereinbarte Ware via Leine und Beutel vom Boot des Tschinschers an Bord ankam. Da war offensichtlich Betrug im Spiel. Zur nachdrücklichen Abwehr dieser unlauteren Verfahren lagen hinter dem Schanzkleid immer ein paar Schäkel warfbereit. Diese sind mitunter auch eingesetzt worden. Ein paar wenige ausgesuchte „Edeltschinscher“ hatten aber auch das Privileg, ihre Waren direkt an Bord zu vertreiben. An Bord kamen auch einheimische Festmacher mit ihren Booten. Diese hatten die Aufgabe, bei Festmachen an den Bojen in den Ausweichstellen des Kanals dort die Leinen aufzulegen. Diese Festmacher wurden an Bord verpflegt und beanspruchten eine Kammer und Toilette mit Waschmöglichkeit. Das Aussetzen der Boote mit unserem Ladegeschirr und das Aufnehmen der reichlich zu steckenden Leine gestalteten sich oft zur kreischenden Farce. Die etwa 160 km des Kanals wurden in 15 bis 18 Stunden durchlaufen. Vorbei an der unendlich scheinenden Wüste, an saftigen, mit Palmen bestandenen Oasen und an ärmlichen Eingeborenensiedlungen. Der etwa zur gleichen Zeit in Suez abgelassene Gegenkonvoi wurde im Großen Bittersee vor Anker liegend erwartet. Nach Passieren des Konvois ging es dann Anker auf und man strebte Suez entgegen. Beim Verlassen des Kanals in das Rote Meer begann das große Rennen der Tanker.



Opferschafe für Mekka als Decksladung

-Briefauszug-
Port Sudan, den 07.08.65

... Wie du siehst, befinden wir uns in Port Sudan. Über mir surrt der Ventilator auf Hochtouren. Alle möglichen Bullaugen und Schotten sind geöffnet, damit die Hitze wenigstens einigermaßen zu ertragen ist. Ja, Port Sudan wird nicht umsonst als der heißeste Hafen der Welt bezeichnet. Am schlimmsten sind die frühen Nachmittagstunden, wenn der heiße Wind von den Bergen die Hitze in die Stadt drückt. Du hast das Empfinden, in einer Backstube zu stehen. Ich sage nur, bis 60 Grad Celsius! In den Kammern haben wir an die 45 Grad. Das Schlafen ist nur noch in Turnhose auf dem Achterdeck zu ertragen.

In Port Sudan war ein Besuch der englischen Seemannsmission obligatorisch. Einst von englischen Missionaren gegründet, konnte man hier unentgeltlich baden und bei einer eisgekühl-

ten Cola etwas entspannen. Allerdings war die Anlage schon etwas in die Jahre gekommen und offenbarte einen recht morbiden Charme. Hier in Port Sudan lernten wir auch eine besondere Spezies von Schauerleuten kennen, die Fuzzi Wuzzi. Diese Eingeborenen vom Stamme der Hadendoa wurden aus ihren Bergdörfern gewaltsam eingefangen und in die Hafendarbeitergangs eingegliedert. Unweit des Hafens hielt man sie in bewachten Camps wie Gefangene. Nach ihrer Pflichtzeit bekamen sie als Bezahlung einige Schafe und konnten eine Familie gründen oder eine Pilgerfahrt antreten. Die Fuzzi Wuzzi hatten gewaltige, mit Kamelmist gestärkte Haarschöpfe, in denen ein geschnitzter Holzpfahl steckte. Es war erstaunlich für uns, wie ausdauernd diese Leute bei der extremen Hitze und unter monotonem Singsang stundenlang 100-Kilo-Säcke im Laufschrift bewältigten. Ihre mittleren Würdenträger saßen während dieser Zeit im schattigen Zwischendeck und trugen die „Verantwortung“.

In Port Sudan nahmen wir dann auf dem Vorschiff zwischen Luke 2 und 3 Opferschafe für Mekka als Decksladung. Es war unglaublich, welche Unmengen an Mist diese Tiere innerhalb von knapp zwei Tagen produzierten. Wir hatten jedenfalls den infernalischen Gestank gratis und ein gründliches „Rein Schiff“ vor uns.

Am 9. August 1965 liefen wir aus Port Sudan aus. Es ging nun quer über das Rote Meer mit Kurs Nordost nach Jeddah, dem wichtigsten Hafen für die Mekkapilger. Mekka liegt nur etwa 100 km von Jeddah entfernt. Zum größten Teil wurde hier unsere Ladung auf Reede und



Reede Jeddah, Löschen mit eigenen Ladegeschirr auf Pontons

mit eigenem Ladegeschirr auf Pontons gelöscht. Die Stadt selbst ist äußerst interessant und nahezu die Verkörperung Arabiens. Scheichs, die ihre tief verschleierten Frauen im dicken „Benz“ zum Basar begleiteten, sprachen uns vermeintliche Exoten sehr oft und völlig überraschend auf Deutsch an. Leider war das Fotografieren in Jeddah verboten. Beliebt waren in Jeddah Bootsausflüge zu einem Korallenriff. An einem unweit davon liegenden Ponton konnte man festmachen, baden oder schnorcheln. Unsere anfängliche Unbekümmertheit bekam

allerdings einen mächtigen Dämpfer, als wir erfuhren, dass es nur einige Tage vorher zwei Todesfälle bei einer westdeutschen Besatzung gegeben hatte. Zwei Seeleute waren bei einem Tauchgang mit Harpune in tödlichen Kontakt mit einer besonders giftigen Spezies der Feuerfische gekommen.

Als wir einmal mit unserem Bootsriemen nach einem vermutlich am Grunde liegenden Kabel stocherten, geriet dieses plötzlich in Bewegung. Es war eine zwei Meter lange giftige Seeschlange. Damit sahen wir unseren Entdeckerdrang endgültig als gestillt an und zogen uns lieber auf heimische Planken zurück.

Das Seeklarmachen wurde durch einen tragischen Unfall überschattet. Ich befand mich zum Aufklaren im Unterdeck von Luke 3, während oben schon angedeckt wurde. Dabei wurde aufgrund einer Verwechslung ein zu kurzer Lukendeckel zum Andecken genommen. Der stürzte in die Luke und riss einen Decksmann mit. Das bedeutete einen freien Fall von etwa zwölf Metern. Wir bargen den Schwerverletzten mittels eines schnell wieder klargemachten Ladebaums auf einer Nottrage. Er wurde unverzüglich in das englische Hospital gebracht. Leider kam alle chefärztliche Hilfe zu spät. Wegen dieses Unglücksfalles wies die Reederei an, dass ab sofort auf allen Schiffen mit Handdeckelabdeckung das An- und Abdecken nur bei geschlossenem Zwischendeck und mit eingehangenem Sicherheitsgurt zu erfolgen hat. Als weitere Konsequenz fiel auf dieser Reise die Äquatortaufe aus.

Am 12. August 1965 liefen wir von Reede Jeddah ab, passierten Bab el Mandeb und verließen durch diese Engstelle das Rote Meer Richtung Indischen Ozean. Wie viele verzweifelte Sklaven werden zur Blütezeit des Sklavenhandels dieses „Tor der Tränen“ unter grausamsten Bedingungen und ohne Hoffnung auf eine Rückkehr hinter sich gelassen haben?

Am 15. August 1965 ging die USEDOM in Aden/Jemen, damals noch Britisch-Arabien, auf Reede vor Anker. Da Aden über keine Pier verfügte, wurden wir mit eigenem Geschirr über Leichter gelöscht. Aden war zu dieser Zeit wichtigster britischer Flottenstützpunkt in diesem Raum. Es war aber auch einer der größten Spannungsherde im Nahen Osten. Im November 1965 lagen viele Kriegsschiffe im Hafen, darunter auch ein Flugzeugträger. Die englische Army ging schwer bewaffnet und mit Funkgeräten ausgerüstet in der Stadt permanent Streife. Es war nicht ratsam, das europäisch geprägte Stadtzentrum zu verlassen und die Wohngebiete am Stadtrand zu betreten. Als es uns bei einem Landgang einmal irrtümlich dorthin verschlagen hatte, wurden wir nicht gerade freundlich gemustert und mussten schnell Reißaus nehmen.

Bei den Löscharbeiten wurden die Winschen in der Regel von einheimischen Schauerleuten bedient. Einem Matrosen von uns, der es sich erlaubt hatte, einen dieser Leute auf einen Fehler hinzuweisen, wurde prompt ins Gesicht gespuckt. Instinktiv griff er zum Messer. Sofort hatten die Araber ihre Krummdolche gezogen. Nur dem besonnenen Eingreifen unseres Bosses war es zu verdanken, dass dies keine weiteren Folgen hatte. Die Araber erreichten daraufhin, dass wir als Wachleute bei Kontrollgängen in den Luken keine Messer mehr tragen durften. Die Situation war äußerst angespannt und aggressiv. Aber an Land musste man schon, denn Aden war gleichzeitig zollfreie Handelszone. Man konnte sehr preisgünstig elektromechanisches Spielzeug und alle erdenklichen Geräte und Transistorradios kaufen. Finanziell optimal bei unserer notorischen Devisenknappheit. Die USEDOM wurde nun zum Musikdampfer. Ständig flitzten Spielzeugautos übers Deck oder hüpfen trommelschlagende Affen auf den Backs. Männer wurden zu Kindern.

Unser Schiff ging am 16. August 1965 Anker auf und erreichte nach fünf Seetagen Sansibar, die Nelkeninsel, früher der größte Elfenbein- und Sklavenmarkt Ostafrikas. Sansibar gehör-

te zu Tansania, dem ehemaligen Tanganjika. Der damalige Präsident von Tansania Nyerere unterhielt gute Beziehungen zur DDR und wurde dementsprechend unterstützt. Auf Sansibar erwarteten uns die DDR-Auslandsmonture, die damals für die Bevölkerung moderne Wohnhäuser errichteten. Die Ansiedlung der Menschen in solchen Wohnungen gestaltete sich jedoch alles andere als einfach. Wo konnte man dort die Hühner oder Ziegen unterbringen und wo die offene Feuerstelle betreiben? Man hat es probiert, aber spätestens ab dem ersten Obergeschoss gab es unüberwindbare Transportprobleme mit dem lieben Vieh. Für den Wohnungsbau hatten wir Zement und Baumaschinen geladen, die wir nun löschten. Unsere Ingenieure wohnten in klimatisierten Häuschen im Grünen und hatten einen Boy für die Haus- und Gartenarbeit. Diesem ging es bei seinem Bwana natürlich sehr gut.

Mit Mietwagen wurden für uns Inselrundfahrten organisiert. Dabei galt es, bei Durchfahrten in Eingeborenenansiedlungen äußerst aufmerksam zu sein. Es war zum beliebten Volkssport geworden, bereits tote Ziegen auf die Straße zu legen und dann äußerst wortreich und lautstark zu klagen, dass dieses Tier, natürlich das Wertvollste der Familie, gerade eben von uns überfahren worden war. Man verlangte dann Wiedergutmachung. Aber diese Spielchen waren bekannt. Zum Abschluss dieser Rundfahrten wurde dem kleinen, aber feinen Flughafen ein Besuch abgestattet. Es war sehr angenehm, bei einem Bier von der Aussichtsterrasse den Flugverkehr zwischen der Insel und Dar es Salam zu verfolgen.

Am 23. August 1965 verließ die USEDOM die Nelkeninsel und erreichte am gleichen Tag Dar es Salam (arabisch: Hafen des Friedens). Auf der malerischen Innenreede gingen wir vor Anker. Der Hafen war im ehemaligen Tanganjika ein wichtiger britischer Flottenstützpunkt. Selbst Spuren der deutschen Kolonialzeit, als Dar es Salam zu Deutsch-Ostafrika gehörte, konnte man noch erkennen. Da war zum einen die deutsche Brauerei, die noch immer produzierte. Zum anderen war es ein wahres Faktotum, das immer seine Hilfe anbot. Ein Schwarzafrikaner, der beim Einlaufen eines deutschen Schiffes schon an der Pier stand. Er präsentierte auf seinem Kraushaarschopf ganz stolz eine alte Uniformmütze mit schwarz-weiß-roter Kokarde. Nach seinen energischen Aussagen stammte diese von seinem Vater, der als Postbeamter einst bei der deutschen Kolonialpost angestellt war.

Die Stadt selbst ist nach wie vor europäisch geprägt und von einer üppigen Vegetation. Für uns gab es viel Arbeit, denn der Lade- und Löschbetrieb wurde oft durch sintflutartige Regenfälle unterbrochen. Da hieß es ständig Lukenzelte setzen oder wegnehmen.

Am 28. August 1965 liefen wir von Reede Dar es Salam ab. Nächstes Reiseziel war Mtwara, ein kleiner Hafenort in Tansania unweit der Grenze zu Mosambik und auf etwa 11 Grad südlicher Breite der südlichste Hafen unserer Ostafrikareisen. Der Ort selbst hatte außer einigen kirchlichen Missionen nichts zu bieten. Wir setzten lieber mit der Motorbarkasse über den südlichen Fluss und befanden uns damit in einer typischen, unberührten ostafrikanischen Buschlandschaft mit Kokospalmen und dem alles beherrschenden Affenbrotbaum, dem Baobab. Hier befand sich auch ein vollkommen ursprünglicher Eingeborenenkral. In den Hütten lebten die Menschen noch wie in der Urgemeinschaft. Wir trafen sie im Busch beim Sammeln von Baumfrüchten und am Flussufer beim Suchen von essbaren Muscheln. Das alles boten sie uns dann lächelnd zum Tausch an. In Einbäumen mit Auslegern setzten sie über den Fluss. Sie boten dann im Hafen ihre selbst gefangenen Fische im Tausch gegen alte Kleidungsstücke, alte Stauholzbretter oder einfaches Werkzeug an. Ihr „Fish, fish Bwana!“ war nicht zu überhören. Als wir uns zum Fotografieren in eines der Boote setzen wollten, gab es lautstarken Protest. Der Hauptteil der Bevölkerung des Kral befand sich allerdings an unserem Besuchstag auf der anderen Seite des Flusses in Mtwara. Es war nämlich „Siku na Bwana“ der Tag des Herrn oder auf gut Deutsch „Sonntag“. Etwas Suaheli wurde hier als

allgemein verständliche Umgangssprache gesprochen. Wir waren schon stolz, wenn unser „Jambo amaro“ freundlich erwidert wurde. Blauäugig und mit sonnengebleichtem Blondhaar, aber tief gebräunt, waren wir natürlich die absoluten Exoten.

An diesem Tag hatten wir auch ein sehr nettes Erlebnis mit einem afrikanischen selbst ernannten „Großgrundbesitzer“. Als einige Matrosen begannen, heruntergefallene Kokosnüsse aufzusammeln, erklärte dieser die betreffende Palme zu seinem Baum. Wir konnten nun gehen, soweit wir wollten, immer kam er hinterher und deklarierte kurzentschlossen alle Kokospalmen zu seinem Eigentum. Das hatte ein Ende, als ihm unser Assi sein Hemd anbot. Von Stund an gehörten nun uns alle Kokospalmen Tansanias.

Am 1. September 1965 verließen wir Mtwara und traten die Rückreise an. Nächstes Reiseziel war Tanga, südlich von Mombasa gelegen der zweitwichtigste Hafen Tansanias. Hier erstanden wir für eine Flasche Gin unser Schiffsmaskottchen, einen jungen Rhesusaffen. Er genoss Narrenfreiheit an Bord und jeder Mast und Ladebaum wurde ihm ein höchst willkommenes Kletterobjekt. Das endete allerdings jäh, als er es einmal fertig brachte, in das Büro des Kapitäns (wir nannten ihn nur Sir Arthur ob seines angemessenen Auftretens) einzudringen und zwischen den Ladungspapieren ein heilloses Durcheinander zu stiften. Fortan wurde er im Mannschaftsaufenthaltsraum in einem vom Timming gebauten Käfig gehalten. Aber unser Äffchen war sehr pfiffig und lernfähig. Schnell hatte es uns das Trinken aus der Bierflasche abgeschaut und versuchte nicht ohne Erfolg es uns gleichzutun. Zuerst waren es ja nur die Neigen, aber später wurden nicht ohne Absicht auch größere Reste in den Flaschen gelassen. Das hatte zur Folge, dass seine Bewegungen und Sprünge unkontrollierter wurden. Leider mussten wir uns von unserem Liebling in Rotterdam trennen, zum Bedauern der gesamten Besatzung. Es fehlte die gültige Quarantänebescheinigung.

Am 4. September 1965 liefen wir aus Tanga aus und erreichten bereits am nächsten Tag Mombasa. Der ehemalige britische Flottenstützpunkt ist der Haupthafen von Kenia. Äußerst landgangsfreundlich. Entlang gepflegter Anlagen und vorbei am Seemannsclub, wo man gegen ein geringes Entgelt nach langer Zeit wieder einmal in einem Swimmingpool mit reinem Süßwasser baden konnte, gelangte man zur mehrspurigen Kilindini-Road. Man passierte die überdimensionalen Elefantenstoßzähne, die einer Brücke gleich die Straße überspannten. Am Rande der Kilindini-Road gab es eine recht saubere Parkanlage, in der sich ein Zierteich befand. Hier war als Insel der afrikanische Kontinent dargestellt. Es gab in Mombasa einen sehr großen indischen Bevölkerungsanteil mit eigener Kolonie und eigenen Schulen. Diese Bevölkerungsgruppe bestimmte fast das gesamte Handelsgeschehen.

Eine Auswahl der USEDOM bestritt gegen eine Auswahl eines englischen Passagierschiffes ein Fußballspiel. Diese Jungs stellten ein eingespieltes Team und so hatte unser bunt zusammengewürfelter Haufen, mit Arbeitsschuhen spielend, keine Chance. Auch ich konnte, bei dieser schweißtriefenden Angelegenheit auf einem äußerst „fußfreundlichen“ Hartplatz in der Abwehr sehr sehenswert agieren. Die 1:2-Niederlage war jedoch nicht zu verhindern. Das Bier aus der Tusk-Brauerei, wir sagten Elefantenbier, schmeckte anschließend immer besser! Die USEDOM lud in Mombasa fast voll Schiff Rohkaffee für Europa und segelte am 8. September 1965 ab. Die Rückreise verlief über Aden und Port Sudan nach Akaba/Jordanien im Golf von Akaba, dem einzigen Zugang Jordaniens zu den Weltmeeren. Akaba liegt unmittelbar am Ende des Golfs an der Grenze zu Israel. Die andere Grenze wird durch Saudi Arabien gebildet und gegenüber liegt Ägypten. Die Durchfahrt des Golfs, am Berge Sinai vorbei und quasi im Heiligen Land, war äußerst interessant und kurzweilig, navigatorisch aber nicht so ganz ohne.

...Wir befinden uns die letzten Stunden im Roten Meer. Morgen früh sind wir in Suez und werden wohl mit dem 11-Uhr-Konvoi durch den Kanal gehen. Wie du siehst, sind wir also zügig auf Heimreise und haben am 4. Oktober 1965 mit Rotterdam den ersten europäischen Hafen im Plan. Haben heute Morgen den Hafen von Akaba mit 800 Tonnen Rohkaffee im Bauch verlassen. Der Witz dabei ist, dass Jordanien den Kaffee von Mombasa bezieht, wo wir ja zwei Wochen vorher auch waren und den gleichen Kaffee in den gleichen Säcken für Holland und Westdeutschland geladen haben.

...Die Reise verläuft immer noch planmäßig und hat uns bisher gutes Wetter gebracht. In der Biskaya liegt allerdings ein starkes Tief, aber dort geht es ja immer etwas rauh und windig zu. Sind wir die letzten Tage an der nordafrikanischen Küste noch bei 35-40 Grad Celsius geschmort worden, so fahren wir seit heute Morgen bei 18-22 Grad Außentemperatur dicht unter der spanischen Küste. Spanien liegt mit seinen hohen und schneebedeckten Bergen der Sierra Nevada klar vor unseren Augen und bietet ein herrliches Bild. Heute Nacht werden wir Gibraltar passieren und schwimmen dann schon wieder im Atlantik.

Nachdem die USEDOM am 5. Oktober 1965 Rotterdam verlassen hatte, befanden wir uns zwei Tage später in der Unterweser mit Zielhafen Bremen. Hier empfing uns aber ein so starker Nebel, dass auch der Lotse trotz Bordradar und landseitiger Radarunterstützung passen musste. Daraufhin lagen wir die ganze Nacht in der Unterweser vor Anker. Bei Nebel muss eine Ankerwache auf der Back und achtern gegangen werden. Dabei ist in der Regel zur Warnung des übrigen Schiffsverkehrs jede Minute ein Schallsignal von fünf Sekunden abzugeben. Auf der Back wird es meist mit der Schiffsglocke geschlagen. Achtern jedoch kam nun endlich einmal der riesige Schiffsgong zum Einsatz. Das hatte dann doch etwas Mystisches und man fühlte sich wie ein buddhistischer Tempelwächter, wenn der sonore Klang des Gongs durch den Nebel drang.

Am 8. Oktober 1965 lief das MS USEDOM dann in Bremen ein und löschte mit bordeigener Gang fast 2000 Tonnen Rohkaffee für Ronning/Bremen. Das war sehr beliebt, denn die Bezahlung für das Löschen erfolgte vom Empfänger in D-Mark und bar auf die Hand und wurde von der Schiffsleitung an alle Besatzungsmitglieder gerecht verteilt.

Unser Schiff verließ Bremen am 9. Oktober 1965 und lief am nächsten Tag in Hamburg ein. Hier wurden nochmals 3000 Tonnen Rohkaffee für Hertz/Hamburg gelöscht.

Am 12. Oktober 1965 erreichten wir Kopenhagen/Dänemark. Hier ging es bereits am nächsten Tag wieder raus und wir liefen am 16. Oktober 1965 im Überseehafen Rostock ein. Damit endete nach genau drei Monaten meine erste Ostafrikareise auf der USEDOM. Die Kaffeeladung hatte noch ein angenehmes Nachspiel: Jedes Besatzungsmitglied erhielt von den Ladungsrückständen, die von den Empfängern nicht von Bord genommen wurden, drei Kilo Rohkaffee. Nach lediglich fünf freien Tagen hieß es am 23. Oktober 1965 wieder seeklar machen und die USEDOM verließ Rostock zur nächsten Ostafrikareise. Wir hatten schließlich Linienverpflichtungen. Nach der Rückkehr im Januar 1966 ging das Schiff meines Wissens in die Werft nach Vlissingen und ich stieg im Februar ab, um meinen verdienten Urlaub anzutreten.

Fischkutter am Haken des MS ELBE

In den BORDGESCHICHTEN VI konnten wir die sehr interessante „Seever schleppung durch das MS USEDOM“ von Werner Scholl lesen. Er schrieb, dass die beiden Fischkutter „SC-I“ und „SC-II“ noch von weiteren DSR-Schiffen auf den Haken genommen wurden, bevor diese wieder nach Rostock gelangten. Das Schiff, welches diese Fischkutter letztendlich bis nach Europa schleppte, war die ELBE (DCZJ). Ich war auf der ELBE. Und als II. Koch in der Funk-



tion „Bäcker“ gemustert, da kurzfristig kein Kochsmaat-Bäcker zur Verfügung stand. Kapitän war Peter Schütt. Unsere Reise begann am 20. Mai 1969. Wir nahmen Ladung in Hamburg und Antwerpen und fuhren weiter nach Westafrika zu den Häfen Conakry, Lome, Lagos, Duala und Pointe Noire. Sehr viele Erinnerungen an die Häfen in Westafrika habe ich nicht behalten. Trotzdem blieb mir und wohl allen Beteiligten diese Reise sehr lange in unguter Erinnerung. Was war geschehen? Ich fand in meinen Unterlagen einen damals geschriebenen Brief an meine Familie mit folgendem Text:

„Immer noch südlich des Äquators, an Bord 17. Juli 1969 – Meine beiden Lieben, noch weiß ich nicht einmal, wo ich diesen Brief abschicken kann. Doch will ich hier aufschreiben, auf welche Weise sich unsere Reise verzögert, wo ich doch in kurzer Zeit wieder bei Euch sein wollte. So aber fehlen mir die Briefe von Cotonou und Gentil und es heißt vielleicht noch lange zu warten, bis uns die nächste Post an Bord gebracht wird. Für einige ist der Urlaubsplatz in weite Ferne gerückt. Unser Elektriker wollte am 16. August heiraten. Nun hat er telegraphiert, etwas später zu heiraten. Daraufhin kam die Antwort – 16. August oder gar nicht! – Wie kam es zu alledem?

Etwa am 8. Juli hatten wir Pointe Noire mit heimatlichem Kurs verlassen. Möglicherweise sollten wir noch nach Abidjan/Elfenbeinküste, um weitere 500 Tonnen Holz an Deck zu laden. Dieser Hafen wäre auf unserem Wege gewesen. Also kaum ein Zeitverlust. Wir warteten immer noch auf das endgültige Telegramm aus Rostock. Zuvor nannte man in den Gerüchten an Bord bereits Häfen in Spanien, Dänemark und Frankreich. Der Bescheid hieß dann aber, auf Gegenkurs gehen und nach Süden fahren. Wir fuhren also zurück in Richtung Südspitze von Afrika.

Nicht einmal der „Alte“ wusste genau, was uns erwartete. Die Telegramme kamen verstümmelt an und die Gerüchte florierten erneut. Wir sollten die BODE abschleppen, sie hatte angeblich totalen Maschinenschaden. Etwas Genaues wusste man nicht. Oder, vielleicht sollte einer von uns für einen anderen auf die BODE umsteigen? Nach drei Tagen Fahrt gen Süden wusste man endlich etwas Konkretes. Vorerst noch geheimnisvoll, dann erfuhren es alle. Die BODE schleppte hinter sich zwei Fischkutter der DDR aus Sansibar. Diese Kutter sollten wir übernehmen. Zwischendurch war nochmals die Rede von einem Anlaufen in Dakar. Am 12. Juli gegen Mittag sollten wir die BODE treffen. Es wurde Abend daraus. Mit Einbrechen der Dunkelheit war nichts mehr zu machen. Deshalb fuhren wir nun mit der BODE über Nacht zurück in nördliche Richtung. Wir versagelten mit halber Kraft. Die BODE mit den beiden Kuttern zuckelte ohnehin weit hinter uns. Wir waren unterdessen bis auf etwa 16 Grad Süd gekommen. Am Sonntag, dem 13. Juli, kurz vor acht Uhr kam zum ersten Mal die Barkasse der BODE längsseits. Sie brachte schwere dicke Leinen, Schiffslaternen, Gerätschaften und den Suezscheinwerfer. So pendelte diese Barkasse den ganzen Tag zwischen unseren Schiffen. Ganz nebenbei wurden Filme ausgetauscht. Wichtiger aber war, dass wir aufgrund unserer neuen Lage noch Proviant brauchten. Wir bekamen etwas Wurst, Weiß- und Rotkohl und sechs Sack Kartoffeln.

Unterdessen hatte sich herausgestellt, dass die Kartoffeln noch schlechter waren als unsere eigenen. Für eine Malzeit brauchten wir eineinhalb Sack. Die BODE benötigte ein Sieb und ein paar weiße Bohnen. Das Wichtigste aber waren für sie die zwanzig Kästen Bier. Sie hatten seit langer Zeit keines mehr. Ich traf zwei Bekannte vom MS STECKENPFERD wieder. Den ganzen Tag über hatten vor allem die Matrosen der beiden Schiffe alle Hände voll zu tun, um die Übergabe und Übernahme der Kutter vorzubereiten. Bäume mussten gestellt werden, Drahtseile wurden befestigt. Bei uns am Vormast mussten neue Laternen angebracht werden, die nachts entgegenkommenden Schiffen anzeigten, dass wir als Schleppzug fahren. Das Tollste ist nun noch der Suezscheinwerfer. Er ist vom Achterschiff bei Nacht auf unsere beiden Kutter gerichtet, welche unbeleuchtet fahren. Dieses ist nach dem Seefahrtsrecht jedoch unstatthaft. Im Suezkanal steht der Scheinwerfer vorn auf der Back in Fahrtrichtung, um ein Aufeinanderfahren zu verhindern. Unterdessen hatte die Barkasse der BODE Motorschaden. Unsere eigene musste nun zu Wasser gelassen werden. Mit Bangen und Ängsten wurde die Schleppleine heraufgezogen und festgemacht. Sorgfältig verpackt hing am Ende der Leine im Netz eine Flasche Schnaps.

Gegen 16 Uhr warf die BODE ihre Schleppverbindung zu Wasser, nun hatten wir die Kutter dran. Die Besatzung der BODE brach in ein Freudengeschrei aus. Sie hatte diesen „Ballast“ von der USEDOM bekommen. Nachdem die Kutter abends einmal abgerissen waren, hatte man sie nachts treiben lassen und anschließend zwei Tage lang gesucht. Das Gleiche wünschte man nun uns. Ein letztes Mal kam die BODE nahe an uns heran. Mit dem Typhon wünschten sich beide Schiffe noch einmal „Gute Reise“! Auf der BODE zeigten sich schadenfrohe Gesichter, dazu zum Hohn Spruchbänder, wie „Viel Spaß“, „Frohe Weihnachten auf See“ und die Anspielung auf das Reißen der Schleppleinen.



Der Autor beim Kuchenbacken

Nun waren wir wieder unter uns. Wir fuhren in der Stunde fünf Meilen. Gerechnet wurde, wie lange wir mit Kraftstoff, Wasser und Proviant auskommen würden. Möglicherweise musste auf dieser Reise das Trinkwasser eingeteilt werden. Am schlechtesten sah es bei uns in der Wirtschaft mit Frischgemüse, Obst und Kartoffeln aus. Noch rechneten wir damit, nach Las Palmas zu fahren. Deshalb sandte ich auch die Adresse. Eventuell sollte der Proviant von einem unserer Schiffe übernommen werden, da wir sonst wieder einen Tag verlieren würden und die Kutter müssten von uns wieder ab- und anmontiert werden. Bestimmungsort für die Kutter war Vlissingen/Holland. Sollten wir unsere Post in Las Palmas loswerden, kannst Du ja nach Vlissingen schreiben. Ich habe zwar keine Adresse, doch so groß ist der Ort auch nicht. Demnächst soll vor allem einmal die Schleppverbindung zum zweiten Kutter überprüft werden, da es dort einige Bedenken gibt. Das wäre erst mal aufgeschrieben. Wer weiß, was noch alles kommt.

17. Juli – Ich möchte nur kurz etwas hinzufügen. Vor einer halben Stunde – 20.30 Uhr – ist uns der hinterste Kutter abgeris-

sen. Nun werden wir die ganze Nacht unnötig durch die Gegend kutschieren, um den Kutter morgen bei Tageslicht wieder anzubinden. Alles verlorene Zeit! 24. Juli – der ganze 18. Juli wurde dazu benötigt, die Schleppverbindung wieder herzurichten. Genau 24 Stunden später konnte die Fahrt wieder aufgenommen werden. Vorgestern wurde erneut die Schleppverbindung überprüft und anschließend gab es noch Bootsmanöver mit Aussetzen der Boote. Und nun die neueste Variante. Wir werden am 29. Juli Dakar erreichen. Dort bunkern, Trinkwasser und Frischproviant aufnehmen. Da die meisten nach Hause telegraphiert haben, dass wir Las Palmas anlaufen, sollte heute vom Schiff aus ein Telegramm geschickt werden, damit unsere Post sofort noch nach Dakar gesandt wird. Ich musste eben lächeln, da im Beginn des Briefes Dakar schon mal erwähnt ist. Da es im Englischen Kanal ein Risiko ist, nachts mit den unbeleuchteten Kuttern zu fahren, möchte der „Alte“ die Kutter gern vorher abgeben. Vielleicht bringen wir sie aber doch bis Vlissingen. Wir wissen es nicht. Nach Dakar, höchstens ein bis zwei Tage, sind wir ungefähr drei Wochen darauf in Szczecin. Wollen wir erst mal sagen, wir sind am 25. August in Rostock. Wie beim Lotto – Angaben ohne Gewähr! (DSR!).“ Diesen Zeilen folgten nun doch noch ein paar aufmunternde und liebevolle Worte für die Ehefrau und die kleine Tochter.

Ein schriftlicher Aushang am 27. Juli 1969 vom I. NO Michehl an die Besatzung informierte wie folgt: „Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass bis Auslaufen Dakar das Frischwasser aus

Das griechische Weinfest

Bei unserem letzten Seemannstreffen zu Hause in der Seemannsbar, als wir wieder über alte Zeiten bei der Reederei debattierten, kamen wir auch auf die Levantefahrt zu sprechen. Obwohl sie nun fast 40 Jahre zurückliegt, erinnerte ich mich gern an jene Zeit, zumal dieses Fahrtgebiet mit zu den schönsten Reisen meiner 20-jährigen Fahrzeit gehört. Ob Nord- oder Südlevante – am Anfang liefen wir noch Burgas und Constanza an – waren die Häfen aller Länder aufgrund der verschiedenen Kulturen und Zeugen ihrer Geschichte sehr interessant. Vor allem gab es noch keinen Massentourismus. Die Fotoapparate der ortsansässigen Fotografen auf der Akropolis waren Kamera und Labor zugleich und man staunte über deren Bilder. Der Kaffee, welcher einzeln über Hozkohlenfeuer gebrüht und mit Wasser gereicht wurde, machte Tote wieder lebendig. Die Fischkneipen, wo der Fisch offen zubereitet wurde, und das ganze Drumherum sucht man heute vergebens. Urgemütliche Weinkeller und Kebab, welcher noch aus richtigem Fleisch war, gehörten selbstverständlich dazu.

Zur damaligen Zeit war es bei Heimreise üblich, dass man für die Lieben daheim von dem herrlichen griechischen Wein etwas mitbrachte. Zum Transport hatte man Glasflaschen im Weidenkorb mit einem Inhalt von fünf und zehn Litern zu füllen. Bei uns war es Brauch, den Weinverkauf gemeinsam zu tätigen. Erstens konnte der Preis durch die gekaufte Menge heruntergehandelt werden und Kostproben bei verschiedenen Händlern machten in einer größeren Runde ebenfalls mehr Spaß. Nach dem Aufenthalt in kühlen Weinkellern hatte der Gang in die Tageshitze dann seine Nebenwirkungen. Groß war die Freude, wenn uns der Weinhändler samt mit Samos gefüllten Korbflaschen und anderen Rot- und Weißweinen an Bord gefahren hat. Auf der Heimreise musste der Versuchung widerstanden werden, sollten doch die Flaschen im gefüllten Zustand ankommen. Klappte es mit Urlaub oder freien Tagen und einer Ablösung, konnte die Heimfahrt zum Wohnort beginnen. Heute fragt man sich: Wie haben wir damals das ganze Gepäck zum Bahnhof schleppen können?

Bei einer meiner Heimreisen war es Winter in Mecklenburg und das Thermometer zeigte etliche Minusgrade, der Zug über Berlin in das damalige Karl-Marx-Stadt war bereitgestellt und zur Überraschung diesmal auch gut beheizt. Ich setzte mich auf einen reservierten Sitzplatz in der Hoffnung, dass dieser Fahrgast nicht erscheinen würde. Der Waggon war in der Mitte durch eine Trennwand geteilt. Auf einmal füllte sich das gesamte Abteil mit Frauen, bis auf zwei freie Plätze, ich brauchte nicht aufzustehen. Die Frauen kamen von einem Kuraufenthalt aus Heiligendamm und reisten alle zurück nach Berlin. Sie waren jetzt schon in guter Stimmung und freuten sich auf zu Hause.

Nach dem ersten Halt auf dem nächsten Bahnhof, wo neue Fahrgäste zustiegen und Sitzplätze suchten, muss es dann passiert sein. Durch die eingeströmte kalte Winterluft knackte es verdächtig bei meiner am Boden abgestellten Samosflasche und der Wein lief aus. Es verbreitete sich sofort ein herrlicher Duft von süßem Rebensaft und kurze Zeit später duftete es wie in einem griechischen Weinkeller. Die herbeigerufene Reinemachfrau, die es zu jener Zeit bei der Reichsbahn in den Zügen noch gab, organisierte sofort Pappbecher und einen kleinen Eimer, um den restlichen Inhalt der Weinflasche zu retten. Ich hatte Glück und es liefen nur etwa zwei bis drei Liter des kostbaren Getränks aus. Die Frau wischte zwar so gut es ging den Fußboden auf, jedoch der Duft vom süßen und klebrigen Wein unter den Sitzen und in den Ecken zeigte seine anregende Wirkung. Die warme Luft sowie der von den Frauen nun verkostete Wein heizten die Stimmung an und man fühlte sich zunehmend, als sitze man in einem alten Weinkeller irgendwo in Griechenland. Auf den Geschmack gekommen, gab es

kein Halten mehr. Becher für Becher machte die Runde. Alle Zungen lösten sich und der Samoswein wurde bis auf den letzten Tropfen getrunken. Der Reinemachfrau, schon etwas älter, war der Wein des Guten zu viel und sie hatte schon nach kurzer Zeit einen Schwips, mit dem sie bald zufrieden einschlief. Die Stimmung erreichte schnell ihren Höhepunkt und es wurde laut gesungen und viel gelacht. Ich musste einiges zum Besten geben, darunter auch etwas „Seemannsgarn“, welches mir kichernd abgekauft wurde. Die zweite Flasche konnte ich aber sicherstellen, sodass ich nicht ganz ohne Wein nach Hause kam. Singend und kreischend, was unser Abteil betraf, fuhren wir in Berlin-Lichtenberg ein, wo die Ehemänner und Angehörigen ihre Frauen erwarteten.

Sie schauten ziemlich bedeuert aus, als sie aus den teilweise geöffneten Fenstern den Lärm im Wagen hörten und die angeduselten Frauen zu Gesicht bekamen. Nachdem sie das Abteil betraten und den Weinduft rochen, war es für alle klar, was mit ihren Frauen auf der Fahrt von Rostock nach Berlin in einem Zug ohne Mitropa geschehen war. Jeder hatte jetzt seine Probleme, die Ehefrau oder Mutter samt Gepäck auf den Bahnsteig zu bugsieren. Bei der ganzen Aussteigerei gab es keine bösen Worte, höchstens etwas Neid, beim „griechischen Weinfest“ nicht dabei gewesen zu sein. Ich wurde von der Truppe bei Ausfahrt des Zuges singend und winkend verabschiedet. Heute weiß ich nicht mehr, wie viele Sitzplätze eigentlich im Großabteil waren, aber die Wirkung des süßen Muskatweines auf meine mitreisenden Frauen hatte mich schon mächtig beeindruckt. Es war die schönste Heimfahrt von der Küste in die heimatlichen Gefilde während meiner ganzen Fahrzeit. Bis zum Zielbahnhof stiegen keine weiteren Fahrgäste zu, wohl auch wegen des Weinduftes. Auf der nächsten Reise kauften wir uns Glasflaschen mit einem Plasteüberzug, nachdem ich mein Erlebnis an Bord erzählt hatte. Zwei Flaschen Samos waren jedoch auch diesmal wieder Pflichteinkauf.



DSR-Schiffe aus Karton – ein Geschichtsbuch der anderen Art

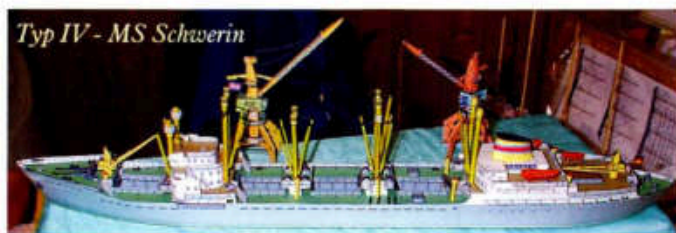
So wie unser Verein in der Serie BORDGESCHICHTEN ein Stück des eigenen Lebens und Erlebens in Erinnerung hält, schreibt der MDK-Verlag parallel dazu ein „Geschichtsbuch in Karton“. Wohl die meisten von uns kennen noch die Ausschneidebögen der „Kranich und Pinguin-Reihe“ aus den 1960er und 1970er Jahren oder die Kinder- und Jugendzeitschrift „Frösi“ mit ihren vielen Bastel- und Modellbogen-Einlagen und Anregungen. Im Westen unserer Heimat waren dies, die „Schreiber-Bogen“ oder die „Wilhelmshavener“. Ein Hobby, gedacht für den individuellen Hausgebrauch, erlebt nach der deutschen Einheit so etwas wie eine Wiedergeburt, trotz des zunehmenden Plast-Einflusses. Eine ideale Gelegenheit, um rechts und links der Elbe auf diese Weise mit für so manche persönliche Erinnerung oder geschichtlich aufklärende Information zu sorgen, meint Marianne Brommecker, die Chefin des Verlages.



Marianne Brommecker mit „ihrer“ Typ-IV-Flotte

Wie wir erfuhren, war der Ausgangspunkt für diese Idee der Besuch im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven Anfang der 1990er Jahre anlässlich jährlich stattfindenden Internationalen Kartonmodellbau-Treffens. Dort stellte der Verlag sein Heft „DDR in Karton“ Teil 1 vor. Ein zweites Heft ist in Vorbereitung. Darin sind alle Titel in Farbe enthalten, die in diesem Zeitraum entstanden sind. Interessant ist dabei, dass etwa 90 Prozent der Titelbilder von

dem bekannten Marinemaler Hans Råde stammen. Dokumentiert und bebildert ist hier eine erste Übersicht auf etwa 80 Seiten über die verschiedensten Verlage und Entwicklungen hinsichtlich Kartonmodellen und Bastelbögen. Der Wert dieser zeitgeschichtlichen Dokumentation wird noch unterstrichen durch die analytische Betrachtung von Prof. Dr. Helge Bergander,



der in jungen Jahren selbst einen großen Anteil an den Modellkonstruktionen lieferte. In den letzten 10 Jahren hat der MDK-Verlag über 300 neue Modellbögen herausgebracht. Ausgerichtet für Groß und Klein ist das Grundanliegen des

Verlages, die Konstruktionen so auszuführen, dass möglichst auch der Bauerfolg gesichert ist. Das heißt, es soll ein so genanntes Grundmodell entstehen, bei dem der Insider noch genügend Möglichkeiten hat, eigene Ideen kreativ einzubringen. Dieses Konzept war richtig, erfuhren wir von Marianne Brommecker und Dietmar Heinze.

So entstand mit Hilfe und Unterstützung ehemaliger Fahrensleute, ehemaliger Werftangehöriger und unseres Vereins die gebaute Flotte der Typ-IV-Schiffe. Anlässlich des 35-jährigen Geburtstages des Traditionsschiffes 2005 konnten alle zwölf Typ-IV-Schiffe an der Kartonpier anlegen. Das war natürlich ein außergewöhnlicher Augenblick für so manchen Betrachter, denn im Schiffsleben der Typ-IV-Serie lagen höchstens vier Schiffe gleichzeitig im Übersee-



Die „Zur See“-Crew mit dem Modell der FICHTE.

(v.l.n.r.): Klaus Gehrke, Eva Stein (Drehbuchautorin), Dr. Heide Hess (Dramaturgin) und Günter Schubert

hafen. Bei der langfristigen Vorbereitung einer Veranstaltung im Sommer 2006 auf dem Traditionsschiff MS DRESDEN hinsichtlich der Fernsehserie „Zur See“ unterstützte uns der MDK-Verlag mit dem Modell der J. G. FICHTE. Dafür bedankten sich nicht nur alle Seeleute, Seeleute der Fernsehserie, sondern auch die, die diese Serie entstehen ließen.

Aber auf maritimer Strecke ist noch mehr entwickelt worden. So zum Beispiel Leuchttürme, Hafen- und Containerkräne von Eberswalde, weitere DSR-Schiffe aus eigenen Werften oder Ankaukschiffe, Schiffe der Volksmarine, der Fischerei und Segelschiffe. Alles im Maßstab 1:250. Einen Ausschnitt aus seinem Schaffen zeigt uns nun schon seit einigen Jahren der MDK-Verlag zu unserem jährlichen Familientreffen. Liebevoll gestaltet, bringt uns dabei das Diorama „Interport“ wieder etwas Hafenatmosphäre ins Haus. Wenn Vereinsmitglieder mit Enkeln oder mit anderen jüngeren Familienangehörigen anreisen, werden diese von Marianne an der „Bastelpier“ betreut. Für kommende Vereinstreffen haben wir darüber hinaus schon eine „Seniorenakademie“ absprechen können, denn einige von uns wollen sich nun doch langsam an das eigene Kartonschiff wagen.



Dietmar Heinze (rechts) an der „Bastelpier“

Interessant ist, dass die Schwesterschiffe von Typenreihen auch mit den gewünschten Namen bestellt werden können. Der MDK-Verlag gehört nun schon zum „Inventar“ beim DSR-Seeleute e.V. Wir wünschen dem kleinen Verlag noch viel Erfolg, noch viele gelungene Schiffe der DSR und noch viele Jahre der freundschaftlichen und kameradschaftlichen Zusammenarbeit.

Ein Fußballspiel

Im Frühjahr 1975 befand sich die MANSFELD im Charter für die damalige CSSR. Als Fracht transportierte sie phosphathaltigen Wüstensand für die Glas- und Düngemittelindustrie unseres Nachbarlandes. Zum Laden wurden die nordafrikanischen Mittelmeerhäfen angelaufen. Das Löschen erfolgte gemäß Charter entweder in Hamburg, Rostock, Szczecin oder Gdansk in Polen. Die jeweiligen Hinreisen wurden in Ballast gefahren, sodass, wenn es das Wetter erlaubte, die Luke VI für sportliche Aktivitäten genutzt werden konnte. Obwohl mir das viele der so genannten „Landeier“ später nicht glaubten, wurden vorwiegend Fußball und Volleyball gespielt. In unzähligen Vergleichen zwischen Deck, Maschine und Wirtschaft rangen wir um die sportliche Vorherrschaft an Bord. Auf diese Weise hielten wir uns fit.

Während einer Liegezeit im Löschhafen Hamburg-Harburg ergab sich eine Gelegenheit, diese Fitness auch zu beweisen. Durch eine verantwortliche Person der Schiffsführung wurde mit dem dortigen Zoll ein Fußballspiel vereinbart. Die Zöllner mussten im Rahmen ihrer Dienstzeit einen gewissen Anteil an sportlicher Betätigung nachweisen. Bereitwillig bot man uns den kostenfreien Transfer zum Sportplatz und zurück an. Selbst für unsere „Offiziellen“ und zwei, drei Schlachtenbummler war noch Platz. Mit den Privat-Pkw der Zollbediensteten ging es durch Harburg bis zum weit außerhalb liegenden Sportplatz.

Nach dem Austausch der üblichen Höflichkeiten und der Übergabe eines Erinnerungsbildes der MANSFELD begann das Spiel. Schon bald stellte sich heraus, dass wir gut trainiert hatten. Unsere Gegner, im Schnitt älter als wir, waren uns schnell läuferisch unterlegen. Auch spielerisch lief es für unsere Farben gut. So stand es nach Ablauf der Spielzeit 11:1 für die MANSFELD, wobei das Gegentor



auf eine vermeidbare Unachtsamkeit von Abwehr und Torwart zurückzuführen war und als klassisches Selbsttor bezeichnet werden kann. Jedenfalls hatten alle Beteiligten ihren Spaß.

Die Rückfahrt erfolgte wie die Hinfahrt mit den jeweiligen Chauffeuren in ihren Pkw. Diesmal wurde eine andere Route gewählt. Vorbei an öffentlichen Gebäuden wie Schulen und Einkaufszentren ging die Fahrt „rein zufällig“ in die Wohngebiete zu den jeweiligen Eigenheimen unserer Fahrer. Nicht ohne Stolz wurden uns Haus, Hof und Garten präsentiert. Danach fuhren wir schnurstracks zum Hafen. Wie sich später herausstellte, verfuhrten alle Fahrer nach dem gleichen Schema. Erst später erfuhren wir, dass ein Teil unserer Fußballgegner aus dem Osten Deutschlands stammten und sich in Harburg ein neues Zuhause geschaffen hatten. Aus diesem Blickwinkel betrachtet, erhielt die geschilderte Rückfahrt natürlich einen ganz anderen Charakter und hatte deshalb auch ein entsprechendes Nachspiel. Die verantwortliche Person der Schiffsführung, die den Fußballvergleich organisiert hatte, durfte zum ausführlichen Rapport bei der Reederei antreten und sich einen ordentlichen Verweis abholen. Ein weiteres Fußballspiel gegen Zöllner in Harburg soll es nie wieder gegeben haben.

Böse Zungen behaupten, dass es sich bei der verantwortlichen Person um den Politoffizier gehandelt hat.

Ein nicht alltägliches Weihnachten auf See

Es war 1958 im zweiten Jahr meiner Seefahrtszeit. Wir fuhren mit dem MS FRIEDEN im Herbst nach China. Die Reise sollte drei Monate dauern und war dann doch erst nach fünf Monaten zu Ende. Wir wussten, dass wir zum Weihnachtsfest nicht zu Hause sein würden. Darum konnten alle Vorbereitungen für das Fest noch an Land getroffen werden. Ein Weihnachtsbaum wurde in der Kühllast verstaut, ebenso Verpflegung und was man sonst noch so zum Christfest braucht.

Kapitän auf dieser Reise war Willy Stock, ein in der DDR-Flotte bekannter und sehr erfahrener Seemann. Kapitän Stock war eine Abenteurernatur, die durchaus auch auf die BOUNTY gepasst hätte. Unser Chief hieß nach meiner Erinnerung – Galatzky. Dann war noch der Politoffizier Otto Ücker mit auf Reise. Der heutigen Generation sei erklärt, dass ein „Politnik“, wie er auch genannt wurde, nicht nur für politische Veranstaltungen an Bord zuständig war, sondern auch für die kulturelle Arbeit. Alle drei sind meines Wissens schon lange tot. Ich selbst fuhr als Funkoffizier meine zweite große Ostasienreise. Von anderen Offizieren und Besatzungsmitgliedern sind mir keine Namen mehr in Erinnerung.

Vor dem Antritt dieser Reise lagen wir mehrere Wochen zur Reparatur in der *Warnowwerft Warnemünde*. Ich weiß nicht mehr, wer die Idee hatte, aber zusammen mit dem Betriebsfunkstudio der Werft wollten wir der Besatzung zum Fest eine Überraschung bereiten. Es muss den jungen Lesern von heute erklärt werden, dass ein Betriebsfunkstudio die Aufgabe hatte, Musik, Neuigkeiten aus der Politik und dem Betrieb per Lautsprecher bis in die letzte Werkhalle zu übertragen.

Die Mitarbeiter des Betriebsfunkstudios sollten während unserer Hinreise recht viele Grüße von Angehörigen der Besatzung auf Tonband aufnehmen und irgendwie, per Post oder sonstwie, rechtzeitig zum Fest auf das Schiff bringen. Wie das realisiert werden sollte, wusste am Anfang niemand und ob das Ganze überhaupt gelingen konnte, das war eben Risiko. Während wir also durch die Biscaya, das Mittelmeer, den Suezkanal, das Rote Meer, den Indischen Ozean Richtung China fuhren, waren die Mitarbeiter des Betriebsfunkstudios der Werft eifrig tätig. Sie besorgten sich Adressen von Besatzungsangehörigen, schrieben sie an, fuhren, wenn es nicht so weit weg war, dorthin und nahmen Weihnachtsgrüße der Angehörigen auf Tonband auf. Aus dem Süden der DDR sollen Tonbänder per Post gekommen sein.

Im südchinesischen Hafen Kanton brachten plötzlich und unerwartet, Mitarbeiter der DDR-Botschaft aus Peking einen Karton mit einigen Tonbändern an Bord und lieferten ihn rechtzeitig vor dem Fest beim Funkoffizier ab. Dieser verwaltete damals das einzige Tonbandgerät. Es gab ja noch keine Kassettenrecorder. Kapitän Stock, der von allem nichts wusste, war darüber sehr verwundert. Doch Otto Ücker konnte ihn beruhigen ohne das Geheimnis zu lüften. Dass ein Kapitän nicht wusste, was vor seinen Augen auf seinem Schiff passierte, war schon ein Novum in der DSR-Seefahrtsgeschichte. Wie die Kollegen der *Warnowwerft Warnemünde* die Tonbänder nach Peking gebracht hatten, haben sie nie verraten. Otto und ich nahmen eine akustische Probe und verstauten die Bänder seefest und gegen jeglichen Missbrauch gesichert.

Wir erreichten am Heiligabend das südchinesische Meer. Dann geschah etwas, was heute nicht mehr vorstellbar ist. Kapitän Stock ließ am Nachmittag für einige Stunden die Anker fallen, damit der größte Teil der Besatzung eine ruhige Weihnachtsfeier erleben konnte. Es waren nur Notwachen auf der Brücke und in der Maschine eingeteilt. Der Kulturraum, mittschiffs neben der Offiziersmesse, war geschmückt, der Tannenbaum geputzt. Die Tische mit Gebäck, Süßigkeiten und Obst waren gedeckt. Das hatte die fleißige Wirtschaftsbrigade voll-



bracht, wie damals das Kollektiv aus Kombüse und Stewards genannt wurde. Der Raum füllte sich langsam. Alle hatten sich festlich in Schale geworfen.

Kapitän Stock hielt eine kurze Ansprache und bat dann Otto Ücker die Besatzung darauf aufmerksam zu machen, was in Kürze aus dem Lautsprecher ertönen würde. Kapitän Stock war inzwischen eingeweiht worden. Ich flitzte in den Funkraum und startete das erste Band. Wer von uns Älteren kennt nicht noch das RFT-Tonbandgerät „Smaragd“ mit 9 cm/s Geschwindigkeit.

Im Kulturraum waren aus dem Lautsprecher nach kurzer Einführung durch die Kollegen der Warnowwerft die ersten Stimmen von Angehörigen der Besatzung zu hören. Es grüßten Ehefrauen ihre Männer, Geschwister ihre Brüder und Kinder ihren Vater. Ich jagte die Treppe wieder hinunter, um dabei zu sein! Dann erlebte ich etwas wohl Einmaliges. Hartgesottene Seeleute wurden weich wie Buttercreme als sie die Stimmen ihrer Lieben hörten. Ich beobachtete den Kühlingenieur, genannt Eisbär, als seine Kinder – seine kleinen Eisbären – ein Weihnachtsgedicht aufsagten. Seine Augen blinkten, ich weiß nicht, vor Freude oder voller unterdrückter Tränen. Über zwei Stunden war es im Kulturraum mucksmäuschenstill.

Man muss sich das einmal vor Augen führen. Damals gab es noch keine Telefonieverbindung über Rügenradio, noch keine Weihnachtssendung über einen DDR-Kurzwellen-Rundfunksender. Tausende Kilometer von der Heimat entfernt hörten die Seeleute plötzlich die Stimmen der Ihren. Als Funkoffizier hatte ich dann Tage später die Dankestelegramme nach Hause über Rügenradio durchzugeben. Es waren viele sonst nicht übliche warmherzige und zärtliche Worte dabei.

Nach so vielen Jahrzehnten möchte ich den nicht mehr bekannten Kollegen des Betriebsfunkstudios und den DDR-Diplomaten in Peking aus damaliger Zeit erneut ein herzliches Dankeschön sagen. Was ist geblieben – nach so langer Zeit? Die Erinnerung der noch Lebenden, die dabei waren. Bei mir zu Hause eine kleine Muschelschale mit zwei von feinen Pinselstrichen gemalten Palmen und der wahrscheinlich vom Koch stammenden Inschrift „Chinesisches Meer 24. XII. 58“. Die Muschel – fast als ob sie aus der Seekiste von Kuddel Daddeldu stammt.



Blick in die Luke I, Mercator ohne Ladung

am 8.11.1968 eröffnete das MS FALKE mit 32 Containern an Bord nach London-Tilbury den eigenen Containertransport der DSR +++ der Frachtdampfer ROSTOCK traf am 30.11.1954 als erstes DSR-Schiff mit einer Ladung von 30000 Tonnen Ammonsulfat in Alexandria ein +++ am 20.1.1975 wird das MS HENNIGSDORF mit einer „Solifracht“ von 89 Lkw, 16 Autodrehkränen, 168 Containern voll Bagger- und Anlagenteilen sowie diversen Stückgütern für Haiphong/Vietnam beladen +++ am 17.11.1982 lief das MS EDGAR ANDRE den Hafen von St. George/Grenada an und hatte eine komplette Telefonausrüstung für die Inselrepublik in den Luken +++ als erstes RO/RO-Schiff der DSR hat das MS FICHTELBERG am 4.8.1983 eine Ladung Lkw, Multicars in Havanna gelöscht +++ eine schwere See riss am 15.1.1984 auf dem MS BEERBERG 14 Container aus den Halterungen und spülte sie über Bord +++ im Februar 1992 transportierte das MS BANSIN als ungewöhnlichste Ladung drei Schlauchrollen a 15 Tonnen und über sieben Metern Höhe von Grimsby/GB nach Antwerpen +++ Anfang 1992 transportierte MS FREITAL bei starker Sicht Einschränkung einen Schwergutkolli von 75 Tonnen und 13 Metern Höhe von Bergen nach Djakarta/Indonesien +++



MS DRESDEN März 1963 in Calcutta, 5 Elefanten und zwei Zwergkühe für die DDR



MS DRESDEN, Stellplatz bei Luke V, der indische Tierpfleger fuhr bis Rostock mit



MS DRESDEN, Mai 1963, Kuhauftrieb in Port Sudan

MS DRESDEN, Mai 1963, Löschen auf Suez Reede



Suez Reede, Löschen von über 500 Rindern



kaum ein Ladungsschaden war schlimmer...

Defekte Ladungskartons, Radeberger Pilsner, meistens für Aden



Goliath nimmt Schwergut



Löschen von Shiguli



MS EICHSFELD, volle Ladung in Port Sudan

Kapitän Hans-Albert Wachtel – Ein Leben für die Seefahrt

Am 24. Dezember 2003 starb Kapitän Hans-Albert Wachtel im Alter von 84 Jahren. Er war das älteste Mitglied im Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere Rostock, ein echter Rostocker Junge und ein typischer Mecklenburger. Seine Muttersprache war Plattdeutsch. Er sprach aber auch ein korrektes Hochdeutsch, wenn es sein musste. Seine Lebensgeschichte ist so interessant, bewegend und erlebnisreich, dass ich sie mir erzählen ließ. Obwohl er es in seinem Leben nicht immer leicht hatte, blieb sein Humor bis zuletzt ungebrochen. Wenn er erzählte, dann mit viel Leidenschaft, gewürzt mit spaßigen Einlagen. Es ist mir eine Ehre und ein Bedürfnis, den Lebensweg dieses Mannes, der als Seemann nahezu auf allen Typen von Schiffen fuhr und auf fast allen Meeren zu Hause war, niederzuschreiben.

Hans-Albert Wachtel, Sohn eines Setzers und Druckers, wurde am 8. Juni 1920 in Rostock geboren. Er musste viele Umwege gehen, bevor seine seemännische Laufbahn ohne Unterbrechung stetig aufwärts führte. Völlig losgelöst von seinen persönlichen Vorstellungen, bestimmte seine Mutter die ersten Jahre nach der Grundschule. Auf ihren Wunsch begann er zunächst eine Versicherungslehre. Nach zwei Jahren, die Lehre war noch nicht abgeschlossen, büxte er 1937 von zu Hause nach Hamburg aus, um sich seinen Traum zu erfüllen, nämlich als Seemann auf einem der Großsegler zu fahren. Doch misslang dieser Plan. Wegen fehlender Papiere, die er in Hamburg auf dem Lokus vernichtet hatte, wurde er aufgegriffen und nach fünf Tagen Arrest in den Zug nach Rostock gesetzt. Zu Hause angekommen, redete der Familienrat auf ihn ein, die Lehre wieder aufzunehmen. Hans-Albert Wachtel ließ aber der Gedanke, irgendwo anzuheuern, nicht los. Eine Bewerbung bei einem Hamburger Reeder war erfolgreich. So kam er mit 17 Jahren wieder in Hamburg Steckelhorn an, meldete sich im Heuerbüro und bekam sein Seefahrtbuch für den Klüteneber EBBA. Dort heuerte er als Moses an. Nach der ersten Mahlzeit an Bord sagte der Skipper zu ihm: „Wenn du auch so gut arbeiten kannst, wie du fräßen kannst, bist du min Mann.“ Nach seiner ersten Rundreise auf der Ost- und Nordsee wurde er auf diesem Schiff zum Jungmann umgemustert. Nach einem 20-monatigen Einsatz Anfang 1939 abgemustert, ging er zur *Reederei Hapag* auf den Kohlendampfer AMMON. Nach nahezu sechsmonatiger Rundreise, die ihn auch um Kap Horn und durch den Panamakanal führte, einschließlich seiner Äquatortaufe auf den Namen „Hering“, sollte er 1939 zur Wehrmacht. Doch im Wehrkreis-kommando Rostock erhielt er eine Ausreisegenehmigung. Vorerst also kein Einzug zum aktiven Militärdienst. So konnte er weiter bei der *Reederei Hapag* fahren. Auf einem 14 000 DW Kohlen-Diesel-Dampfer ging es über verschiedene Häfen nach Australien und Java. Der Krieg kam. Die Besatzung wurde 1940 auf der Insel Java gezwungen (Java galt als eine neutrale Kolonie), das Schiff zu verlassen. Auf einer Insel nahe Batavia (heute Jakarta) wurde die Mannschaft mit weiteren Deutschen interniert.

Im August 1940 brachte man sie über Singapore nach Sumatra in eine Barackenstadt. In die Baracken A bis D. Nazi-Deutsche kamen in eine gesonderte Baracke. Im Lager hatte Hans-Al-



Kohlendampfer AMMON der Reederei Hapag

bert Wachtel die Möglichkeit, eine von deutschen Schiffsoffizieren gegründete Seefahrtsschule zu besuchen. Infolge der Evakuierung wurde die Schule jedoch schon bald aufgelöst. Im Januar 1942 wurden sie mit einem Dampfer nach Bombay ausgeschifft. Im August 1942 befiel ihn eine schwere Malaria und erst auf See, auf der Reise nach Halifax an Bord des englischen Dampfers CAMERONIA, wachte er wieder auf. In Petavava in der Provinz Ontario ging es ab ins Internierungslager. Bis 1944 lebte und arbeitete Hans-Albert Wachtel hier als Holzfäller und Tabakbauer. Nach Ende des Krieges 1945 ging es nach Halifax und zurück an Bord. Die Reise führte ihn über Liverpool, London, Antwerpen und letztlich mit dem Zug über Münster, Bad Segeberg weiter nach Hause. Es zog ihn, wie kann es anders sein, in seine Heimatstadt Rostock. Im Juni 1946 endete die Odyssee, die 1939 begann.

Ein neues Leben, ein junges Glück, ein neues Fahrtgebiet. Er meldete sich auf dem Arbeitsamt, das zur damaligen Zeit wenig Aussichten auf eine richtige seemännische Arbeit versprechen konnte. Das Wasserstraßenamt vermittelte ihm eine Tätigkeit in Warnemünde auf der Stromfähre. Trotzdem war er froh, wieder zu Hause zu sein und wollte einen Neuanfang wagen. Die über Kettenzug geführte Stromfähre war dabei nur ein Anfang. 1947 ging er zur Wasserschutzpolizei, später zur Grenzpolizei. Die Frau, die er bereits über viele Jahre kannte, heiratete er 1948. Hans-Albert Wachtel musste aber versprechen, nicht wieder auf See zu gehen. Das war für ihn leichter gesagt als getan, wo doch nur die Seefahrt in seinem Kopf herumschwirrte. Noch konnte er sein Versprechen halten, denn mit der christlichen Seefahrt hatte sich kaum etwas getan. So versuchte er sich weiter als Kaufmann und schipperte ab 1952 die Fähre Rostock – Gehlsdorf. Sein Patent war inzwischen ungültig und so entschied er sich, das Patent A3 (Kapitän auf Kleiner Fahrt) zu erwerben. Nach erfolgreichem Abschluss an der Seefahrtsschule wurde es ihm 1957 ausgehändigt. Der anfängliche Einsatz auf Schiffen der Hochseefischerei befriedigte ihn keineswegs. Deshalb konnte er auch sein Versprechen, nicht mehr zur See zu fahren, nicht halten.

Die im Aufbau befindliche Handelsflotte der damaligen DDR suchte nautische Offiziere für ihre Schiffe. So kam es, wie es kommen musste: Mit dem Einverständnis seiner Frau ging er zur Handelsflotte der DSR. Er fing hier als Steuermann auf dem Kümo KOSEROW an. Das Patent A6 (Kapitän auf Großer Fahrt) erhielt er, nachdem er von 1959 bis 1960 an der Seefahrtsschule Wustrow mit Erfolg einen Aufbaulehrgang absolviert hatte. Als Nautischer Offizier und Chief Mate fuhr er dann auf dem Fracht- und Lehrschiff THEODOR KÖRNER.

Mit der Berufung zum Kapitän ging im November 1960 sein größter Wunsch in Erfüllung.

Es folgte der Einsatz als Kapitän auf dem neuen und für die damalige Zeit modernen Handelsschiff KARL-MARX-STADT. Seine erste Reise führte ihn nach Kuba. Auch auf dem Fracht-



Hans-Albert Wachtel als Kapitän der EISENHÜTTENSTADT

und Lehrschiff J. G. FICHTE war er als Kapitän tätig. Von 1966 bis 1970 wurde ihm das Kommando auf dem Passagierschiff VÖLKERFREUNDSCHAFT anvertraut. „Eine schöne Zeit, aber das viele Sabbeln mit den Passagieren war mir bald leid“, meinte er. Mit der Gründung der Spezialreederei VEB Deutfracht-Internationale Befrachtung und Reederei (DF) wechselte Hans-Albert Wachtel in dieses Unternehmen und übernahm das Kommando auf dem MS EISENHÜTTENSTADT (38.200 Tonnen). Hier gelang ihm im März 1971 in

der Verschleppung des havarierten Motortankers SCHWARZHEIDE vom Roten Meer in den äthiopischen Hafen Massawa eine seemännische Meisterleistung.

Nach all den Jahren auf Großer Fahrt war er es seiner Familie, aber insbesondere seiner lieben Frau schuldig, mit anderen Schiffen Reisen vor der „Haustür“ zu machen. So übergab er Ende



Kapitän Wachtel 1978 auf MS LÜBBENAU

1972 das Kommando der EISENHÜTTENSTADT an einen Jüngeren, an Kapitän Peter Schumacher. Kapitän Wachtel übernahm das Kommando auf MS DESSAU. Nach einem vierwöchigen Einsatz konnte er sich nun immer eine Woche von seiner Frau verwöhnen lassen. Im Mai 1985 ging Hans-Albert Wachtel in den wohlverdienten Ruhestand. Doch als an ihn die Bitte herangetragen wurde, als erster Steuermann das Fahrgastschiff UNDINE zu übernehmen, ließ er sich nicht zweimal bitten. Bis August 1986 fuhr er

noch auf diesem traditionsreichen Fahrgastschiff und ließ so die Seefahrt langsam ausklingen. Nun folgten schöne und geruhsame Jahre im Kreise seiner Familie. Gemeinsam mit seiner Frau besuchte er die maritimen Veranstaltungen in der Region. Mit großem Engagement betreute er von Anfang an die Hanse Sails. 1993 traf ihn ein schwerer Schicksalsschlag: Eine Entzündung nahm ihm das Augenlicht. Seine Familie, insbesondere seine Frau, halfen ihm über die schwersten Stunden seines Lebens hinweg. Trotz dieser und anderer gesundheitlicher Tiefschläge, verlor unser „Hanning“, wie wir ihn auch liebevoll nannten, nie seinen Humor und seinen Optimismus. Auch einem lüthen Whisky war er nie abgeneigt. „Und dat best, wat ick häv, is immer an min Sit“, sagte er und wandte sich liebevoll seiner Frau zu.

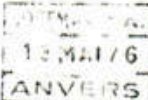


Der Autor bei einem der letzten Interviews mit Kapitän Hans-Albert Wachtel

MS BANSIN im Containerverkehr nach Tilbury

Am 25. Juli 1972 wurde mit dem Motorschiff BANSIN das 76. Schiff für den Flottenbereich Nord-Ostsee der DSR in Dienst gestellt. Zur Besatzung gehörten in der Regel sieben Mann. Das Schiff, hauptsächlich zum Containertransport im Nord-Ostsee-Bereich vorgesehen, war in der Lage, maximal 62 Stück 20-Fuß-Container zu laden. In dritter Decksloge konnten zusätzlich noch sechs leere Container mitgenommen werden. Bereits die zweite Reise führte uns wegen eines längeren Streiks in Großbritannien nach Alexandria. Die Ladung bestand aus Containern und Stückgütern. Anschließend kam das Schiff in der Containerlinie Rostock – Hamburg – Tilbury – Kopenhagen zum Einsatz. Auch wechselweise Reisen in der Trampfahrt Nord-Ostsee standen an. Transportiert wurden meist PKW, Schüttgüter, Stückgüter, Schnittholz und Zellulose. Über 17 Jahre hinweg bildete sich an Bord eine Stammbesatzung. Der Indienststellungskapitän Heinz Gärtner scharte ein gestandenes Kollektiv um sich.







VEB DEUTFRACHT/SEEREEDEREI
ROSTOCK

Hamburg-England und u.u. - Service

Container-Dienst		Konventioneller Dienst	
Hamburg-Tilbury Montags: MS "Roe Deer"/MS "Sassaby" Donnerstags: MS "Bansin"/MS "Warin" Tilbury-Hamburg Dienstags: MS "Bansin"/MS "Warin" Samstags: MS "Roe Deer"/MS "Sassaby"	Hamburg-Hull Mittwochs: MS "Tessin" Samstags: MS "Bollenhagen" Hull-Hamburg Dienstags: MS "Bollenhagen" Freitags: MS "Tessin"	Hamburg-London Freitags: London-Hamburg Freitags: wahlweise: MS "Hagenow" / "Marlow" / "Miltzow" / "Mirow" / "Neubukow" / "Torgelow" / "Zinnowitz" / "Zuraw" o.a.	Hamburg-Goole Freitags: Goole-Hamburg Freitags:

Container/Stückgutannahme:
Eurokal/Hamburg-Waltershof und Überseezentrum
Nach **HULL** auch konventioneller Dienst bei Bedarf
Haus/Haus-Raten
nach allen Plätzen in England und Deutschland
 Container können zur Verfügung gestellt werden

Lagergeldfreie Stückgutannahme:
Hamburg Kai rechts / Schuppen 23 und Übersee-Zentrum
» INTERSCHIFF «
SCHIFFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H.
 Postfach 11 1346
 Teilfeld 1 (Ost-West-Str.) · 2 Hamburg 11
 Telefon (040) 3 61 33-1 · Telex 02-14 674

11. 6. 1976

Änderungen — auch ohne vorherige Anzeige — vorbehalten

Von Juli bis Dezember 1972 fuhr das MS BANSIN 26 Reisen zwischen Rostock und Tilbury. Dabei wurden 7096 Tonnen Güter in Containern befördert. Die Frachteinnahmen dafür betrugen 512.000 Mark.

Für das Jahr 1973 hatte das Schiff die Auflage, 1,1 Millionen Mark einzufahren. Wöchentlich ging es von Rostock Überseehafen via Hamburg nach Tilbury und von da aus nach Kopenhagen und wieder zurück nach Rostock, immer via NOK. Die Ladung bestand meistens aus Maschinenteilen, Lederwaren, Teppichen und Sammelgütern. Die Hafendurchlaufzeiten waren mit sechs bis acht Stunden sehr kurz. Die erforderlichen Agenturen in Hamburg waren Interschiff und in Tilbury Cory Brothers.

Die Ablöserpläne fanden bei allen Besatzungsmitgliedern große Zustimmung, konnte man sich doch über einen langen Zeitraum hinweg relativ zuverlässige Planungen für Urlaub und persönliche Belange vornehmen. Es bestanden zwei Stammbesatzungen (WARIN und BANSIN) sowie eine Springerbesatzung. Die Pläne konnten zum größten Teil in Zusammenarbeit mit der Befrachtung und Arbeitskräftelenkung eingehalten werden.



Nach der Kollision mit MS Z-CONCORDE im Oktober 1973 Wertzeit in Hamburg

Am 19. Oktober 1973 kam es auf der Fahrt nach Hamburg im NOK, Zufahrt Brunsbüttel, südwestliche Mole III, aus subjektiven Gründen, zu einer Kollision mit dem BRD-Motorschiff Z-CONCORDE, wobei beim MS BANSIN das Bootsdeck eingedrückt wurde. Personen kamen nicht zu Schaden. Die BANSIN konnte ihre Fahrt mit eigener Kraft nach Hamburg fortsetzen. Eine Schuld konnte der Ablöserbesatzung in der Seeamtsverhandlung nicht nachgewiesen werden.

Chronologie einer Woche:

Gerade erst am Vortag aus Swinoujscie zurückgekehrt, wo wir die WARIN-Besatzung für elf Tage ablösten, übernahmen wir am 8. November 1973 im Rostocker Überseehafen wieder unser Schiff, die BANSIN. Nach den üblichen Formalitäten liefen wir am 9. November um 3.16 Uhr von Rostock ab. Das Schiff befand sich in Ballast. Schon in der Ostsee hatten wir kein gutes Wetter. Zum westlichen Wind der Stärke 6 kam auch noch schlechte Sicht. Nach einer achteinhalb Stunden währenden NOK-Passage machte das Schiff schließlich am 10. November um 9.40 Uhr in Hamburg am Predöhl-Kai fest. Nach der Einklarierung durch die Hafenbehörden und der Ladungsabsprache war um 11 Uhr Ladebeginn. Während dieser Zeit mussten Ballastwasser gelenzt und Containerflaschen bereitgelegt werden. Viel Zeit zum Landgang blieb nicht, denn 16.30 Uhr war das Schiff beladen und der Lotse wartete bereits. Das Schiff hatte 45 Container verschiedener Größen mit einem Totalgewicht von 778 Tonnen für Tilbury an Bord. Schon bei der Lotsenabgabe zwischen den Feuerschiffen ELBE 2 und ELBE 1 nahm der Wind ständig an Stärke zu. In der Nordsee erreichte er schließlich WNW 9 mit schweren Schauerböen.

Wenn der „Alte“ auf der Brücke sagt: „Verdammt, es kommt noch dicker“ – wenn die Wetterstationen an den Küsten der Nordsee melden: Sturmtief, Windböen bis Orkanstärke, West 11 bis 12 – wenn die Wellenberge sich sechs bis acht Meter haushoch auftürmen und die Böen kleine weiße Schaumfetzen von ihren Gipfeln reißen – wenn die weißlich grüne Gischt der Brecher regelmäßig das Vorschiff unter sich begräbt oder zu einer weißen Wand vor dem Bug aufsteigt, um dann krachend über Deck zu rollen – wenn das Geschirr in der Pantry zu Bruch geht und auf der Back klatschnasse Tücher liegen, damit die Tassen nicht mehr rutschen können – dann sind die Stunden der Wahrheit gekommen, in denen jede Schiffsbesatzung begreifen lernt, was ihr Schiff wert ist!

Das Schiff schlingerte und stampfte in der aufgewühlten See. Mühsam kämpfte es sich Meile um Meile in Richtung Großbritannien. Nach anstrengender Wache hoffte man auf Schlaf, aber bei diesem Wetter rutschte man in der Kojе wie auf einem Kuchenblech hin und her. Der Koch lud zum Stehbankett ein. Das Aufbacken war trotz nasser Tücher sinnlos. Am



13. November nachmittags machten wir endlich in Tilbury fest. Das Löschen der Ladung,

eine Maschinenreparatur und ein zweimaliges Verholen des Schiffes in der Nacht brachten uns die ersehnte „Bauernnacht“.



Am 13. November 1973 in Tilbury

Am 14. November verließen wir Tilbury gegen Mittag. Wir hatten 65 Container für Hamburg geladen. Wenn wir gehofft hatten, der Sturm wäre abgeflaut oder hätte auf eine für uns günstigere Richtung gedreht, so sahen wir uns abermals getäuscht. Wie-

derum Sturm aus NW bis N mit Stärke 9, dazu die Aussicht, nicht rechtzeitig zur geplanten Ablösung nach Rostock zu kommen, ließ die Stimmung an Bord auf ein Minimum sinken. Der Elbelotse hatte sich wegen der schlechten Wetterlage bis Cuxhaven zurückgezogen und kam am 16. November morgens an Bord. Gegen Mittag machten wir wieder in Hamburg fest. Eine ereignisreiche harte Woche lag hinter der Besatzung. Jeder von uns wurde in seinem Bereich voll gefordert. Wenige Stunden Ruhe im Hafen und wieder war die BANSIN unterwegs nach Tilbury.



45 Container gingen von Bord

Minenanschlag auf das Mehrzweckfrachtschiff ARENDSEE

Wir lagen mit der ARENDSEE seit dem 26. Juli 1984 und nach zweiwöchiger Fahrt von Rostock auf der Innenreedee von Luanda/Angola vor Anker. Die insgesamt 2782 Tonnen Stückgüter setzten sich hauptsächlich aus Käse, Fleischkonserven und Ausrüstungsgegenständen zusammen. Es waren aber auch Container und Lkw an Bord. Unser Auftrag: Hilfsgüter aus Rostock, Hamburg, Dänemark und Rotterdam nach Angola zu bringen. Auf der ARENDSEE war ich in jenem Sommer als Technischer Offizier für Kühlanlagen gemustert.

Über die angolansische Hauptstadt brach am 29. Juli langsam die Nacht herein. Der Maschinenraum war wachfrei. Auf der Brücke hatten der Wachoffizier und der Wachmatrose Dienst. Reine Routine. Wir wussten zwar von den Unruhen in Angola, wussten, dass die Rebellenorganisation „Unita“ unter Führung des CIA-Agenten Jonas Sayombi gegen die Regierung kämpfte. Doch Angst, selbst in die Schusslinie zu geraten, hatten wir nicht. Was sollte uns schon passieren? Wir kamen doch, um zu helfen. Am 30. Juli um 3.40 Uhr gab es plötzlich einen lauten Knall. Ein mächtiger Hieb erschütterte das Schiff an der Steuerbordseite in Höhe des Maschinenraumes. Ich fand mich neben meiner Koje auf dem Boden wieder. Uns hat ein anderes Schiff gerammt, war mein erster Gedanke. Ein Irrglaube. Dann wurde es dunkel. Die komplette elektrische Versorgung war zusammengebrochen. Fünf Minuten später bebte das Schiff erneut. Mein einziger Gedanke: So schnell wie möglich in den Maschinenraum zu gelangen und die Kühlanlagen wieder in Betrieb nehmen. Der Käse musste kühl gelagert werden. An mögliche Gefahren für mein Leben dachte ich in diesen Momenten nicht. Im Lichtkegel der Taschenlampe tastete ich mich zum Maschinenraum vor, wo ich auf den Wachingenieur und den Maschinenassistenten traf. Zu diesem Zeitpunkt versuchte unser Funker bereits einen Notruf abzusetzen. Den Maschinenraum konnten wir nicht mehr betreten, weil uns das Wasser schon am Eingang entgegen kam. Auf Anweisung von Kapitän Martin Kassau wurde das Schiff hermetisch abgeriegelt. Jeder wusste sofort, was

er zu tun hatte. Diese Situation hatten wir in vielen Übungen durchgespielt. Niemand kam auf den Gedanken, in die Rettungsboote zu gehen und unser Schiff aufzugeben. Uns wurde aber bald klar, dass wir ohne fremde Hilfe die ARENDSEE nicht retten konnten. Die Lecks waren einfach zu groß.



Das Wasser stand nun schon bis zum Hauptdeck. Das Schiff wurde um 3.46 Uhr organisiert verlassen. Die zwei Rettungsboote brachten die Besatzung zum MS BLANKENSEE. Der Kapitän und einige Offiziere blieben zunächst mit der Barkasse in

unmittelbarer Nähe des Schiffes. Später bereitete dann der Kapitän mit einem zurückgekehrten Sonderkommando das Schiff auf eine Bergung vor. Das Bergungs- und Hilsschiff der sowjetischen Fischereiflotte NEOTRAZIMYY befand sich zur Zeit der Explosion auf Patrouillenfahrt und nahm als erstes den SOS-Ruf auf. Ab 7.05 Uhr ging es daraufhin an der Backbordseite unseres Schiffes längsseits und setzte es um 7.50 Uhr mit dem Heck rechtwinklig an dem steil abfallenden Ufer auf eine Sandbank. Damit die ARENDSEE nicht kippte, stemmte sich der sowjetische Bergungsschlepper mit dem Bug dagegen und hielt unser Schiff einige Wochen in dieser Position fest. Da er fast die ganze Zeit mit drehenden Schiffsschrauben und aller Kraft dagegenhielt, musste er zwischenzeitlich bebunkert werden.



Eine kleine Anekdote am Rande: Noch während der ersten Bergungsminuten hatten die sowjetischen Seeleute die Transittlast gefunden, die sich bei Schiffen vom Typ „Poseidon“ auf dem Hauptdeck steuerbords befand – äußerlich erkennbar an den vielen Schlössern und alten Zollsiegeln. Obwohl die Last teilweise unter Wasser stand, bedienten sich die Seeleute und auch die Wachposten der angolanischen Armee am Schnaps. Als am nächsten Morgen ein Teil der sowjetischen Besatzung nicht arbeitsfähig war, nahm der Kapitän der NEOTRAZIMYY den Alkohol unter Ver-

schluss. Am nächsten Abend verlangten die Angolaner mit durchgeladener Kalaschnikow neuen Schnaps, eine Situation die leicht hätte aus dem Ruder laufen können. Schnell fanden die russischen Taucher die Ursache für die morgendlichen Erschütterungen: Haftminen mit amerikanischen Firmenschildern, die am Rumpf des Schiffes befestigt waren. Insgesamt drei Stück. Eine war noch scharf, die ARENDSEE somit eine tickende Zeitbombe. Die Gefahr war erst gebannt, als der sowjetische Bergungstaucher Vladimir Osadchij von der NEOTRAZIMYY unter Einsatz seines Lebens die Schleppleine an der dritten Haftmine befestigt hatte, damit sie von der Bordwand der ARENDSEE abgezogen und am Ufer vernichtet werden konnte. „Die Explosion auf dem DDR-Motorschiff ARENDSEE im Hafen von Luanda ist auf einen Anschlag konterrevolutionärer Banden zurückzuführen“, konnten die Leser der „Schweriner Volkszeitung“ später nachlesen. Meine Vermutung: Kampfschwimmer mussten die Minen unbemerkt angebracht haben, als wir auf Reede lagen. Offenbar dachten sie, dass wir Waffen und Munition für die angolanische Volksarmee an Bord hatten.

14 Besatzungsmitglieder wurden noch am 30. Juli nach Hause geflogen. Ich musste vor Ort bleiben, um bei den Reparaturarbeiten zu helfen. Die ersten Nächte verbrachte ich auf dem MS BLANKENSEE und der RUDOLF DIESEL. Von den zurückgebliebenen Besatzungsmitgliedern wurden zwei Wachen gebildet, die im Zwölf-Stunden-Rhythmus ihren Dienst versahen und mit der Bergung der Ladung begannen. Strom für unsere Kräne bekamen wir von der NEOTRAZIMYY per Landanschlusskabel. Wachwechsel fand per Rettungsboot um 7 und 19 Uhr an der Pier statt. Nach Anbruch der Dunkelheit durfte sich niemand mehr in Luanda bewegen, da sonst scharf geschossen wurde. Unsere Freizeit verbrachten wir in Wohnungen von „permanenten Kadern“ (Botschaftsangehörigen), die auf Urlaub in der DDR waren. Die Lecks konnten durch Panzerlecksegel abgedichtet werden. Mit Hilfe von großen Lenzpumpen des sowjetischen Bergungsschleppers begannen wir das Wasser aus dem Schiff zu pumpen. Bei den Laderäumen gelang uns das ohne Probleme. Im Maschinenraum war der Erfolg gleich null, obwohl das Lecksegel perfekt saß. Warum wurde das Wasser im Maschinenraum nicht weniger? Es gab nur eine Möglichkeit: Bei der Explosion musste die Hauptseewasserleitung beschädigt worden sein. Über den Seekasten lief so das Wasser nach. Das Hauptseewasserventil musste geschlossen werden. Da wir den Tauchern aufgrund von Sprachproblemen nicht erklären konnten, welches Ventil zu schließen sei, wurde entschieden, dass ich mit in den Maschinenraum tauche. Während einer Reise auf der ALBIN KÖBIS war ich von zwei Berufstauchern aus meiner Heimatstadt Schwerin in die Geheimnisse des Tauchens eingewiesen worden. Wir stiegen am Maschinenoberlicht ein. Das Ölgemisch an der Wasseroberfläche wurde mit Hilfe eines Luftschauches „weggeblubbert“, sodass der russische Cheftaucher und ich, ohne uns und die Tauchgeräte mit einer Ölschicht zu überziehen, abtauchen konnten. Es war schon gespenstisch, die Niedergänge herunterzutauchen, mit einer Kabellampe in der Hand, bei der die Glühlampe nicht geschützt war. Vorbei an verbogenen Handläufen und Rohrleitungen gelangten wir an die tiefste Stelle im Maschinenraum, wo sich unsere Vermutung bestätigte: Die Haupt-



seewasserleitung war einfach weggerissen. Gemeinsam drehten wir das Ventil am Seekasten zu. Beim Aufstieg verpasste ich das Ausstiegsloch und bekam so doch noch meinen Überzug aus Schweröl. Nach einer langwierigen Prozedur mit Wurzelbürsten und allen möglichen Reinigungsmitteln aus russischen Beständen war das Schweröl entfernt. Aber ich war rot wie ein gekochter Krebs. Nach und nach fing die ARENDSEE wieder an zu schwimmen und wir konnten gemeinsam mit den sowjetischen Seeleuten in ununterbrochener Tag- und Nachtaktion mit der Bergung der Ladung beginnen. Die Lkw wurden auf die RUDOLF DIESEL umgeladen. Andere Fracht auf die BLANKENSEE und RUDOLF DIESEL, insgesamt 1175 Tonnen.

Die sowjetische Fischereiflotte hatte zu diesem Zeitpunkt ein Schwimmdock in Luanda stationiert, um ihre Schiffe vor Ort zu reparieren. Als nächstes wäre ein bulgarisches Fang- und Verarbeitungsschiff an der Reihe gewesen. Bei einer Angelpartie mit dem bulgarischen, dem sowjetischen und dem DDR-Botschafter in der Bucht von Luanda wurden nicht viele Fische gefangen, dafür viele Flaschen Whisky geleert, bis die Entscheidung fiel, das MS ARENDSEE geht als nächstes ins Dock. Unser III. Nautischer Offizier und ich waren für diese Bootsfahrt verantwortlich. Auf meinen Vorschlag hin nahmen wir das Rettungsboot mit den Botschaftern und den Sicherheitsleuten mit unserer Barkasse an einer langen Schleppleine auf den Haken. Uns war nicht ganz wohl bei dieser Aktion. An der Steilküste patrouillierten Sicherheitskräfte, über uns flogen Hubschrauber, sodass wir froh waren, als wir wohlbehalten an Land zurück waren. Die Dockmöglichkeiten erwiesen sich jedoch im Nachhinein als unwirtschaftlich.

In den nächsten Tagen wurden nach und nach die Fleischkonserven auf ein angolanisches Schiff verladen. Das Wasser hatte lediglich die Pappkartons aufgeweicht. Diesen Aufwand hätten wir uns sparen können. Die angolanischen Behörden fuhren später mit dem Schiff aufs Meer und versenkten die Lebensmittel. Unfassbar für uns alle! Umsonst waren auch alle Versuche, die ARENDSEE zu reparieren. Das Seewasser hatte zu lange auf die Technik eingewirkt. Nach Abstimmung mit den Schiffsversicherern gab die DSR am 30. August 1984 ihre Eigentumsrechte am MS ARENDSEE auf. Der sowjetische Bergungsschlepper bugsierte die ARENDSEE am 5. September 1984 aus den angolanischen Seegewässern. Sie konnte aber nicht wie vorgesehen auf mehrere Tausend Meter Tiefe versenkt werden. Beim Schleppen waren die Lecksegel abgerissen. So ging die ARENDSEE, nachdem die Schleppleine gekappt worden war, kurz hinter der Hafenausfahrt auf Position 08 Grad 42'S, 012 Grad 51'E bei einer Wassertiefe von 530



Metern unter. Die ARENDSEE versank mit dem Heck voran, den Bug steil aufgerichtet. Mir hat es in diesem Moment die Kehle zugeschnürt. Zwei Jahre war ich auf diesem Schiff unterwegs. Gemeinsam hatten wir sämtlichen Stürmen getrotzt. Vom Botschafter der DDR in Angola wurden einige der Besatzungsmitglieder für den Vaterländischen Verdienstorden der DDR vorgeschlagen, das Kontingent für dieses Jahr war aber schon erschöpft.

Nach diesem Abenteuer gelang es mir, den Flottenbereich zu wechseln. Bis März 1990 fuhr ich dann noch auf verschiedenen Schiffen der DSR, so auf der FAHRLAND, der ALTENBURG und der GLAUCHAU. Ähnliche Erlebnisse wie auf dem MS ARENDSEE blieben mir Gott sei Dank erspart.

Rettung und Bergung des griechischen Fischkutters TAKIS MIMIS

Am 23. August 1969 verließ das MS MALCHOW unter der Führung von Kapitän Wilken den Hafen Wismar in Richtung Hamburg. Hier wurde die Ladung für Tripoli in Libyen, Beirut im Libanon und Lattakia in Syrien komplettiert. Unsere Hinreise und die Löscharbeiten in den einzelnen Häfen verliefen problemlos.

Am 21. September sollte die Rückreise in die Heimat beginnen. Vor dem Verlassen Lattakias hatte ich als Funkoffizier von den gängigen Küstenfunkstellen für das Gebiet, wie Athen-, Cyprus- und Alexandria-Radio, die Wetterberichte abgehört. Diese verhießen nichts Gutes. Für das gesamte östliche Mittelmeer bis Malta und den Golf von Tripoli wurde schlechtes Wetter gemeldet. Die Wetterberichte hatten alle folgenden Inhalt: Wind Nordnordwest mit Stärke 8 – zunehmend starke anhaltende Schauer und Gewitter. Auch die Vorhersagen für die nächsten 24 Stunden berichteten eher von einer Verschlechterung der Wettersituation. Der Küstenfunkstelle Beirut-Radio/ODR teilte ich unsere Abfahrtszeit und den Zielhafen mit: „ETS Lattakia 16.15 GMT bnd Hamburg“. Sie wurde quittiert und die Funkstelle wünschte uns eine gute Fahrt. Nach den ersten nötigen Arbeiten des Auslaufens begann ich bei Wachbeginn auch die internationale Anruf- und Seenotfrequenz 500 kHz abzuhören. Es gab einen sehr dichten Funkverkehr, überlagert von heftigen atmosphärischen Störungen (QRN), die durch Gewitter verursacht wurden. Schon machte ich Meldungen von Schiffen aus, die Hilfe anforderten. Alle befanden sich aber nicht in erreichbarer Entfernung. Aufgrund der Störungen hörte ich sehr aufmerksam die Seenotperioden (Funkstillezeiten von der 15. bis 18. und 45. bis 48. Minute jeder Stunde) ab. Das stürmische Wetter war inzwischen von kräftigen, lang anhaltenden Regenfällen begleitet. Deshalb lief das Radargerät auf der Brücke pausenlos. Der Schiffsverkehr ist im östlichen Mittelmeer in der Nähe der größeren Häfen insbesondere in der Nähe des Suezkanals sehr umfangreich. Zusätzlich galt die Aufmerksamkeit den bei bewegter See trotz Radargerät schlecht auszumachenden Fischerbooten. Eine solche Schlechtwetterfahrt ist sowohl für das seemännische als auch das Maschinenpersonal voller körperlicher und nervlicher Belastungen.

Während meiner letzten Funkwache an diesem Tag beobachtete ich nochmals äußerst konzentriert die Seenotfrequenz und versuchte mich über die weitere Wettersituation zu informieren. Für die nächsten zwei Tage war keine Besserung zu erwarten. Wind wurde weiterhin zunehmend Stärke 8 gemeldet. Nachdem ich nochmals bei Rügen Radio in der Heimat das Vorliegen von Telegrammen abgefragt und die Position der MALCHOW auf dem automatischen Notrufgeber eingestellt hatte, machte ich die entsprechenden Einträge im Funktagebuch und beendete die letzte Funkwache. Da die Bordzeit im östlichen Mittelmeer zwei Stunden zu GMT vorausgestellt war, beendete ich meinen Dienst zur gleichen Zeit mit der Brücken- und der Maschinenwache. Auf einen kleinen „Umtrunk“ hatte diesmal keiner so richtig Lust. Das lag wohl am Stress während der Schlechtwetterfahrt und der ständigen Schaukelei der MALCHOW. Der Schlaf wurde, wie sich am nächsten Tag herausstellen sollte, gebraucht.

Am Morgen des 22. September trat ich wie gewöhnlich 8 Uhr GMT meine erste Funkwache an. Das Wetter hatte sich nicht gebessert. Atmosphärische Störungen erschwerten den Funkverkehr. Trotzdem nahm ich in der Seenotperiode gegen 8.45 Uhr den von Athen-Radio auf Telegrafie übermittelten Mayday-Ruf (Telefonie-Seenotruf) wahr. Obwohl die Küstenfunkstelle die Seenotmeldung dreimal wiederholte, konnte ich aufgrund der Störungen die Meldung vorerst nur bruchstückhaft empfangen. Es reichte jedoch aus, um sich ein Bild zu machen. Laut dieser Nachricht befand sich der griechische Fischkutter TAKIS MIMIS schon seit vielen Stunden in Seenot. Er war manövrierunfähig und nahm Wasser. Das Schiff drohte zu sinken. Die

TAKIS MIMIS hatte eine siebenköpfige Besatzung. Der Einsatz griechischer Suchflugzeuge wurde gemeldet. Man gab die ungefähre Position mit 34 Nord 15 Ost an. Ich übermittelte die Meldung dem Kapitän und dem diensthabenden Nautiker. Nur kurze Zeit später wurde die Tür zu meinem Funkraum aufgerissen und der Kapitän stand aufgeregt neben mir: „Wireless, wir sind ganz in der Nähe. Je nach Wetterentwicklung können wir etwa in fünf Stunden auf dieser Position sein. Ich spreche jetzt mit allen anderen, dem Chief und allen weiteren Verantwortlichen zur gemeinsamen Entscheidung, den Havaristen zu Hilfe zu kommen. Athen-Radio setzte zwischenzeitlich mit kurzen Pausen immer wieder die Meldung ab, sodass ich diese dann auch vollständig empfangen konnte. Es ergab sich nichts Neues. Es dauerte keine 20 Minuten und der Alte stand wieder neben mir. „Teile bitte Athen-Radio unsere Position mit und lass´ sie wissen, dass wir in etwa fünf bis sechs Stunden bei der TAKIS MIMIS eintreffen und versuchen werden, den Havaristen zu finden.“ Die griechische Küstenfunkstelle nahm unsere Meldung äußerst erfreut entgegen. Ich wurde gebeten, ständig über den Verlauf zu berichten. Kein anderes Schiff stand zurzeit dem Havaristen näher und konnte sich an der Rettungsaktion beteiligen. Somit waren wir auch Funkleitschiff. Athen-Radio wiederholte aufgrund der größeren Sendeleistung und der Störungen alle meine Informationen über den Fortgang der Aktion. Zunächst teilten wir auf der internationalen Seenotfrequenz mit, dass die MALCHOW auf dem Weg zum Havaristen ist. Wir gaben unsere Position und die geschätzte Ankunftszeit an. Ohne Ergebnis verliefen meine weiteren Versuche, mit dem Schiff auf der Telefonie-Seenotfrequenz Kontakt aufzunehmen. Wie sich später herausstellte, war die Anlage nach Entladung der Notbatterie schon länger betriebsunfähig. Die Schiffsgeneratoren liefen seit dem Wassereinbruch ohnehin nicht mehr. Mit den Suchflugzeugen Verbindung aufzunehmen, war ebenfalls erfolglos.

Nunmehr war die Crew der MALCHOW gefragt, entsprechend der Position von Athen-Radio den in Seenot geratenen Kutter zu finden. Bei diesem Seegang und der dabei aufschäumenden See war es schwierig und anstrengend, ein solches Objekt auszumachen. Das Radargerät lief unter ständiger Beobachtung und jedes Echo wurde exakt geprüft. Es gab nunmehr eine durch weitere Besatzungsmitglieder verstärkte Brückenwache. In der Backbord- und Steuerbordnock standen Matrosen mit Ferngläsern auf Ausguck. Den vorderen Mast mit einem Mann zu besetzen, lehnte der Kapitän infolge des Wetters und der damit verbundenen Gefahren ab. Auch die restliche Besatzung ergriff Initiativen für die zu erwartende Rettung. So stellte der Koch zusätzlichen Proviant bereit, kochte eine kräftige und wärmende Suppe und schmierte eine große Platte belegte Stullen. Der Steward legte Decken zum Aufwärmen eventuell Geretteter in die Messe. Die Maschinencrew testete die mobilen Wasserpumpen. Der I. und der III. Offizier brachten mit einigen Decksleuten die Leinenwurfraketen in Bereitschaft. Es wurden alle auftreibbaren Fender und Autoreifenmäntel sicher gestapelt, um bei diesem Seegang die harten Berührungen bei einer Annäherung an den Havaristen weitestgehend zu mindern. Der Kabelgattmatrose holte Netzbrosen und Strickleitern herbei. Ich hatte vorerst als Funker nicht mehr zu tun, als halbstündige Positionsmeldungen mit der geschätzten Distanz zum Verunglückten abzugeben. Athen-Radio wiederholte dabei stets meine Meldungen. Wir sendeten, soweit möglich, in den Seenotperioden. Neue Informationen zum Havaristen gab es von Athen-Radio nicht. Auf meine Frage nach den Beobachtungen der Suchflugzeuge blieb die Antwort der Küstenfunkstelle aus. Die atmosphärischen Störungen waren auf den Mittelwellen-Frequenzen weiterhin sehr stark. Der III. Offizier sagte mir später, ich hätte mit schmerzverzogenem Gesicht, die Kopfhörer auf die Ohren gepresst, in meiner Funkstation gesessen.

Seitdem ich die ersten Meldungen von Athen-Radio empfangen hatte, konnte man mein Funktagebuch nicht mehr als vorbildlich bezeichnen. Die Sendungen der Küstenfunkstelle

wurden nur zerhackt aufgenommen. Ich habe sie danach mosaikartig zusammengestrickt. Ich versuchte nunmehr, die Zeit zu nutzen, das Funktagebuch nachträglich etwas ordentlicher zu machen. Als hätte ich eine Vorahnung gehabt, dass dies nicht nur für die Funkinspektion in der Heimat, sondern auch in Bezug auf die Aktion Bedeutung haben sollte. Die schlechte Handschrift im Tagebuch konnte ich aber zum größten Teil nicht mehr korrigieren. Nach etwa viereinhalb Stunden drangen lautes, erregtes Stimmengewirr und Wortfetzen von der Brücke in den Funkraum. Es dauerte nicht lange, da stürmte der I. Offizier herein und bestürmte mich mit den Worten: „Wir haben die TAKIS MIMIS ausgemacht. Halte dich bereit für eine Meldung des Kapitäns.“ Stehenden Fußes verließ er mich wieder. Ich nutzte die Zeit, um mir selbst ein Bild von der Situation zu machen und ging auf die Brücke.

Etwa zwei Strich Steuerbord war in fast 900 Metern Entfernung ein Fahrzeug auszumachen. Es verschwand immer wieder in der Dünung, in den Wellen und der Gischt. Wenn es sich auf einem Wellenberg befand, erkannte man mit dem Fernglas, dass der Kutter eine leichte Krängung hatte und zu tief im Wasser lag. Bei einiger Bemühung waren der Name TAKIS MIMIS und der Heimathafen Kalamata zu lesen. Wir hatten es geschafft. Die Freude stand allen auf der Brücke ins Gesicht geschrieben. Allen schien aber bewusst, dass uns nunmehr ein hartes Stück Arbeit bevorstand.

Der Wind hatte endlich etwas nachgelassen und die See beruhigte sich allmählich. Damit entwickelten sich langsam glücklichere Umstände. Ich setzte an Athen-Radio den Funkspruch ab, das MS MALCHOW die TAKIS MIMIS am 23. September 1969 um 14 GMT auf der Position ... erreicht hat. Es wurde die Situation des Havaristen beschrieben und dass wir nunmehr versuchen würden, uns dem Kutter in immer noch stark bewegter See zu nähern. Mit weiterer Annäherung stellten wir aber fest, dass kein einziges Besatzungsmitglied auf dem Schiff zu sehen war. Selbst auf der Brücke erkannte man vorerst niemanden. Es ist selbstverständlich, dass die folgenden Ereignisse nicht alle von mir beobachtet wurden, denn ich hatte im Funkraum zu tun. Ich wurde später darüber unterrichtet. Der Kapitän benutzte das Megaphon, um Aufmerksamkeit auf der TAKIS MIMIS zu wecken. Nach einigen Versuchen erschien am Brückenfenster ein Gesicht mit schwarzem Vollbart. Da nur das Gesicht zu sehen war, konnte man annehmen, dass die Person kniete. Dann gab es ein schwaches Winken und das Gesicht verschwand wieder. Später stellte sich heraus, dass es der Kapitän des Kutters gewesen war. Die Schiffsleitung der MALCHOW entschied sich nunmehr für schnelles Handeln. Den Zustand der Crew des Havaristen schätzten wir als äußerst kritisch ein. Aus unserem bisherigen Wissen hatte der Kutter in schwerer See Wasser genommen. Er war manövrierunfähig, da durch den Wassereinbruch die Maschine und natürlich auch die E-Anlage ausgefallen waren. Der Kutter trieb so schon tagelang. Die Besatzung hatte sich wahrscheinlich im letzten Gang in den Aufgängen zur Brücke und auf die Brücke gerettet. Es gab für sie schon lange keinen Zugang zu Proviant und Trinkwasser. Von der Richtigkeit dieser Einschätzung konnte man sich später überzeugen. Wir positionierten uns so, dass der Havarist an der Leeseite zu liegen kam, um ihn somit wenigstens etwas vor dem Angriff des Windes zu schützen.

Nun wurde entschieden, mit Leinenwurfraketen eine Verbindung zum Kutter herzustellen. Die Begeisterung zur Bedienung dieser Geräte war anfangs gering. Der III. Offizier erklärte sich jedoch bereit. Seine Ausbildung an diesen Wurfgeräten hatte er erst vor einem Jahr absolviert. Alle anderen brachten sich vor dem Einsatz respektvoll in Sicherheit. Er schoss drei Raketen ab. Eines der Wurfgeschosse traf leider und unbeabsichtigt das Brückenfenster unterhalb des Brückendaches und kam auf der anderen Seite in gleicher Höhe wieder heraus. Da der Durchschuss unter dem Brückendach erfolgte, nahm man an, dass keiner von den Besatzungsmitgliedern Verletzungen erlitten hatte. Die Vermutung bestätigte sich. Mit diesen Leinen wurde

erstmals eine Verbindung geschaffen. Das Manövrieren und weitere Annähern an den Verunglückten war wegen der immer noch stark bewegten See äußerst schwierig und verlangte enorme Anstrengungen. Beide Schiffe bewegten sich im Berg-Tal-Verhältnis von mindestens fünf Metern. Da von der Besatzung des Kutters keine weiteren Reaktionen beobachtet wurden, entschied der Kapitän, dass ohne Hilfe durch die Besatzungsmitglieder der MALCHOW nichts zu lösen war. Er ordnete das Entern des Kutters durch den III. Offizier und den Bootsmann an. Beide trafen für diese Aktion notwendige Entscheidungen. Sie entschieden sich für einen Sprung zum Zeitpunkt, wo die MALCHOW etwas höher lag. Der Havarist sollte kurz vor dem Umkehrpunkt der Berg-Tal-Bewegung sein. Beide beschlossen weiter, unabhängig voneinander auf eigene Entscheidung zu springen. Sie waren durch Leinen zur MALCHOW gesichert, um eventuell das Schlimmste zu vermeiden, falls die Sprünge misslingen sollten. Fender und Autoreifen waren ausgebracht. Durch geschicktes Manövrieren wurde die minimalste Entfernung zum Kutter hergestellt, um so die Sprünge zu ermöglichen. Das Übersetzen gelang. Der Bootsmann befestigte die Leinenverbindung der Wurfgeschosse stabil am Kutter. Unterdessen kümmert sich der Dritte um den Gesundheitszustand der Besatzungsmitglieder. Er hatte vor der Seefahrt einige Semester Medizin studiert und zum Leidwesen seiner Eltern abgebrochen. Neben der ohnehin schon guten medizinischen Kurzausbildung der Schiffsoffiziere in Wustrow erwies sich dies nunmehr als sehr vorteilhaft.

Die Crew der TAKIS MIMIS war sehr erschöpft. Alle Männer jedoch bei Bewusstsein und ihr Kreislauf war relativ stabil. Über Sprechfunk traf man die weiteren Entscheidungen. Unsere Schiffsleitung beschloss, die siebenköpfige Besatzung jeweils einzeln mit einem Schlauchboot an den hergestellten Trossenverbindungen zur MALCHOW zu hieven. Um diese Arbeit nicht zu erschweren, stellte man einen entsprechenden Abstand beider Schiffe her. So wurden alle Besatzungsmitglieder außer dem Kapitän an Bord geholt und entsprechend versorgt. Der Kapitän lehnte das Verlassen seines Schiffes ab. Wir belieferten ihn vorerst mit Proviant und Sachen. Die Situation und das Wetter entwickelten sich so, dass unsere Schiffsleitung zu der Ansicht kam, dass eine Bergung des Kutters und ein Abschleppen bis Kalamata zu realisieren war. Über Megaphon wurde der Kapitän der TAKIS MIMIS befragt, ob er einer Bergung zustimme. Er willigte ein, wobei wir den Eindruck hatten, dass er die Tragweite seiner Entscheidung nicht erkannte. Rettung von Menschenleben auf See ist international selbstverständlich und die Kosten sind dabei kein Thema. Eine Bergung aber ist immer kostenpflichtig. Der Kapitän, der Chiefmate und der Chief stimmten die Organisation der Bergung ab. So traf der Chiefmate die seemännische Vorbereitung. Mit Hilfe der bisherigen Verbindungen sollte der Kutter an der in Lee liegenden Backbordseite der MALCHOW längsseits geholt werden. Es wurden weitere Fender ausgebracht bzw. die bisherigen stabil befestigt. Zusätzliches Tauwerk legte man bereit. Das Maschinenpersonal brachte alle möglichen Pumpen mit Schläuchen in Position. Dass der Kutter beim Abschleppen ständig ausgepumpt werden musste, galt als sicher. Da die See sich weiter beruhigt hatte, gelangen das Längsseitsholen und das Vertäuen des Havaristen ohne nennenswerte Probleme. Durch Matrosen und Maschinenassistenten wurden die Schläuche der Pumpen auf dem Kutter unter Deck vor allem im Laderaum in Position gebracht und in Betrieb gesetzt. Zum Leidwesen unserer Besatzung pumpte man eine übelriechende „Fischwasserbrühe“ außenbords. Der mit Seewasser vermischte Fang war über die Zeit vergammelt.

Mit langsamer Fahrt voraus nahm der Schiffsverband die Reise Richtung Kalamata auf. Es war inzwischen dunkel geworden und uns stand eine Nachtfahrt bevor. Auf meine Mitteilung hin wurde der Seenotfall von Athen-Radio aufgehoben. Ich sendete eine Dringlichkeitsmeldung zum Schleppverband mit Position und Kurs zur Beachtung für den übrigen Schiffsverkehr. Der Schleppverband hatte die notwendigen Lichter gesetzt. Während der Dienstzeiten erneuerte ich alle 30 Minuten die Position in dieser Meldung. Der Kapitän der TAKIS MIMIS blieb auf sei-

nem Schiff. Er hatte etwas geschlafen und durch die gute Versorgung des Wirtschaftspersonals unseres Schiffes hatte er sich auch gesundheitlich erholt. Dies traf auch für die übrigen sechs Besatzungsmitglieder zu. Spät abends des nächsten Tages liefen wir in Kalamata ein. Ich kann mich noch genau an die hell erleuchteten Häuser, Gaststätten und Tavernen rings um das Hafenbecken erinnern, ein traumhaft schönes Panorama. Auf der Pier standen Frauen, Männer und Kinder dicht gedrängt. Es war unschwer auszumachen, dass es die Familien, Freunde und Bekannten der Geretteten waren. Die Besatzung des Kutters wurde von bereitstehenden Krankenwagen zur weiteren medizinischen Behandlung übernommen. Die Menschen winkten uns zu, klatschten mit den Händen und soweit wir die Pier betraten, wurden wir umarmt oder man bedankte sich durch Händeschütteln für die Rettung. Es erfolgten ständig Einladungen in die Tavernen in unmittelbarer Nähe der Anlegestelle. Nach dem zurückliegenden Stress lehnten die meisten von uns dankend ab und verzichteten auf einen Schluck Wein an diesem Abend. Die Einklarierung verlief unter Mithilfe unseres hiesigen Maklers diesmal schnell und unkompliziert. Da in Griechenland damals noch das diktatorische Obristen-Regime herrschte, war dies für ein Schiff aus dem „sozialistischen Lager“ außergewöhnlich. Die Behörden akzeptierten wohl vordergründig unseren Retterstatus. Der Makler versprach uns, soweit möglich, Ladung zu beschaffen, um die wirtschaftlichen Verluste für die DSR gering zu halten. Er lud die Besatzung unseres Schiffes am nächsten Tag als Dankeschön schichtweise in eine Gaststätte ein. Es wurden leckere mediterran gewürzte griechische Speisen serviert. Dazu gab es den nach Harz schmeckenden Rezinawein und der Anisschnaps Ouzo floss reichlich. Vom Rezina hatte ich am nächsten Tag den Eindruck, als hätte ich Piniennadeln geschluckt und mir ging es gar nicht so richtig gut. Die Trinkgelage setzten sich über die nächsten drei Tage fort. Immer wenn sich unsere Besatzungsmitglieder im Rondell der Tavernen sehen ließen, wurden sie von den vor den Gaststätten sitzenden Griechen, Verwandten, Bekannten oder Freunden der Geretteten eingeladen. Die uns entgegenströmende Dankbarkeit war ein starkes Erlebnis. Es stellte sich heraus, dass der Besitzer der TAKIS MIMIS ein Ingenieur im Elektrizitätswerk in Kalamata war. Sein Kutter gab sieben Fischern einen Arbeitsplatz. Inzwischen hatte der Kapitän über die Agentur Kontakt mit der DSR aufgenommen. Er informierte sich über die Haltung der Reederei in Bezug auf die Bergung. Der Kutter wurde noch mit 15 000 englischen Pfund eingeschätzt. Damals betrug das Pfund Sterling 10 DM, somit hatte das Schiff einen Wert von 150 000 DM. Unsere Reederei in Rostock blieb konsequent. Sie verlangte die Erstattung der Kosten für die Bergung. Trotz der Bitten vom Kleinreeder und Makler an die DSR, die DDR wäre doch sonst so solidarisch und großzügig und man sollte den Verlust der Lebensgrundlage der Fischer beachten, blieb die DSR bei ihrer Haltung. Der so genannte „Buschfunk“ verbreitete folgenden Grund für die Konsequenz: Unser Schwesterschiff MS KRAKOW hatte einige Monate zuvor eine Kollision mit einem griechischen Kriegsschiff im Hafen von Iraklion. Die Forderungen der griechischen Marine sollen beträchtlich gewesen sein. Wir verstanden die Haltung unserer Reederei ohnehin, denn sie musste versuchen, wirtschaftlich zu arbeiten. Es gab internationale Regeln für eine Bergungsaktion. Kapitän Wilken äußerte mir gegenüber während der Bergungsaktion: „Wireless, der Kapitän und der Funker erhalten bei der Bergung eine Prämie.“ Er nannte zweistellige Prozentwerte vom Zeitwert des Havaristen. Ich glaubte nicht so recht daran und hatte damals auch keine solchen Ambitionen.

Es war der 29. September, blauer Himmel und strahlender Sonnenschein über Kalamata. Im Rondell um das Hafenbecken die Tavernen und im Hintergrund die Berge. Alles wie auf einer Postkarte aus dem Urlaub. Der Tag bedeutete auch für mich persönlich viel, sodass ich ihn wohl nicht vergessen werde. Grüße von Frau und Tochter hatte ich per Telegramm über den einseitigen Funkdienst erhalten. Somit gab es eigentlich nichts mehr auszusetzen. Der Tag bleibt mir unter anderem auch deshalb in Erinnerung, weil wir einen Termin am Gericht in Kala-

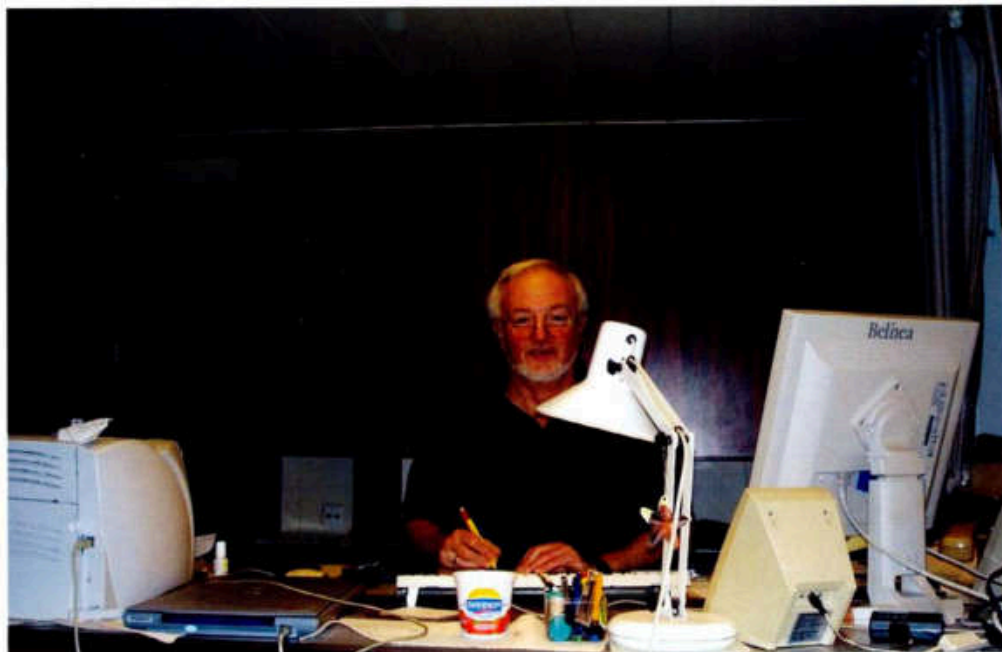
mata hatten. Eingeladen waren der Kapitän, der I. Offizier und der Funkoffizier. Wir mussten das Schiffstagebuch und das Funktagebuch mitbringen. Ein Vertreter unserer Agentur fuhr uns zum Gericht. Die Bergung sollte aktenkundig niedergelegt werden. Wir hatten entsprechende Aussagen zu machen und es wurden die Tagebücher gesichtet. Anfänglich gab es eine Zeit lang Verwirrung bei den griechischen Justizbeamten, denn Kapitän Wilken lehnte den Schwur mit Hand auf die Bibel ab. Es mag heute so manchen unangenehm und banal berühren. Wir waren drei Atheisten und „sozialistisch“ erzogen. Nachdem sich die Verwirrung gelegt hatte, wurden wir befragt, woran wir denn glaubten. Nach einer kurzen Überlegung antwortete unser Kapitän: „Wir glauben an das Gute im Menschen.“ Trotz der Hilfe des Vertreters unserer Agentur wurde dies wohl auch nicht verstanden. Dies sah man den Gesichtern an. Letztendlich akzeptierte man unseren Schwur ohne Bibel.

Einen Tag später stand ein Pope der griechisch-orthodoxen Kirche an der Gangway und bat, den Kapitän sprechen zu dürfen. Dieser lud ihn in seine Kammer ein. Bei einem Glas Wein trug der Pope sein Anliegen vor. Er hatte die Absicht, die MALCHOW für die Rettung der sieben Griechen zu segnen. Ich weiß nicht, was dem Kapitän bei diesem Anliegen des Geistlichen so alles durch den Kopf ging. Ich denke, dass er an die „fernen“ DSR-Vertreter dachte und inwieweit sie einen solchen Akt akzeptieren würden. Er war nicht mehr so konsequent, wie vor einem Tag auf dem Gericht und der Geistliche segnete unser Schiff. Unser Kapitän hatte sich wohl gesagt, dass dies nicht zum Schaden des Schiffes sein konnte. Von der Crew wurde es mit einem Lächeln angenommen. Möglicherweise war damit die MALCHOW das einzige gesegnete Schiff der DSR. Wie mir bekannt ist, gab es auch keine negativen Folgen seitens der Reederei. Am 1. Oktober 1969 verließen wir Kalamata. Der Maklerei von Kalamata gelang es nicht, die Ladung ausreichend zu komplettieren. Entsprechend der DSR-Befrachter gab es zu dieser Zeit auch in den umliegenden Mittelmeerhäfen nichts zu holen. Am 5. Oktober erreichten wir Gibraltar. Wir mussten hier nachbunkern. So lernten wir noch diesen Stadtstaat kennen. Der größte Teil der Einwohner ist englischer Abstammung. Politisch bleiben sie mir durch ihre Plakate „Never with Franco-Spain“ (Niemals mit Franco-Spanien) in Erinnerung. Wesentlich interessanter waren damals für uns aber die Miniröcke der jungen weiblichen Bedienungen in den Pubs von Gibraltar. Es war ungefähr die Zeit, in der diese in Mode kamen. In Antwerpen und Hamburg löschten wir die Ladung der Rückreise. Am 19. Oktober 1969 liefen wir endlich im Heimathafen Wismar ein. Einige Monate später erhielt ich eine Postanweisung über 150 Mark der DDR mit dem Vermerk: Rettungs- und Bergungsprämie TAKIS MIMIS. Fast gleichzeitig wurde mir von Kapitän Wilken das abgebildete Foto „MALCHOW und TAKIS MIMIS im Hafen von Kalamata“ mit einer persönlichen Widmung zur Aktion und mit DSR-Stempel zugeschickt. Man hat es wohl auch vergessen, uns damals mit der Rettungsurkunde bzw. Rettungsmedaille des „Seenotrettungsdienstes der DDR“ auszuzeichnen. Ich denke, dass dies aber für unsere Besatzung bedeutungslos blieb. Die Rettung von Menschenleben war für uns eine Selbstverständlichkeit.



In der Biskaya war der Teufel los: SOS...SOS...! Wir sinken! SOS...SOS...!

Mit dieser als Sensation aufgemachten Schlagzeile, den Untergang der FIETE SCHULZE betreffend, erschienen im Stile der BILD-Zeitung die Presseorgane der DDR und stießen auf ein breites Interesse in der Bevölkerung. Ich wurde später auf diesen Umstand immer wieder angesprochen, sodass ich den Eindruck bekam, dass diese Andersartigkeit in der Berichterstattung viel mehr in den Köpfen hängen blieb als das Ereignis selbst. Die LDZ in Halle benutzte diese Überschrift für einen Artikel im September 1967 und war dabei der Realität und Dramatik der Ereignisse sehr nahe gekommen.



Dieter Haage auf MV INDEPENDENT VENTURE

Noch heute erinnere ich mich bei schlechtem Wetter, rollendem und stampfendem Schiff der dramatischen Stunden auf der FIETE SCHULZE damals vor nahezu 40 Jahren. Und mit zunehmendem Alter – ich bin jetzt 63 und fahre noch immer zur See – werde ich unruhig, durchstreife das Schiff, den Maschinenraum und checke ab, ob alles im seetüchtigen Zustand ist. Nach meiner Erinnerung war es am 21. September 1967 um 00:10 Uhr, als das Schiff stark krängte und mit erheblicher Steuerbord-Schlagseite liegen blieb und dann etwa anderthalb Stunden später, ich meine mit einem Typhon-Signal, in den Tiefen der Biscaya verschwand. Ein neues, gut konstruiertes Schiff versank für immer in Neptuns Reich und mit ihm 14 meiner Kameraden. Für mich und sicher auch für meine überlebenden Kollegen ein bis heute unfassbares Ereignis.

Es wurde in meinem sicher nicht langweiligen und sehr abwechslungsreichen Leben durch kein anderes Ereignis an Dramatik übertroffen und für den Rest meines Daseins wünsche ich mir nur noch Normalitäten.

Dieses Datum, der 21. September 1967, wurde zu meinem zweiten Geburtstag und als meine Mutter noch lebte, bekam ich von ihr anlässlich dieses Tages immer eine Geburtstagskarte, egal, wo ich mich gerade befand.

Später merkte ich, dass ich dieses Datum oft vergaß und dann plötzlich irgendwann in der Nacht stand alles wieder vor mir, die Gesichter der Kameraden, wie das von Dieter Schulze, mit dem ich in einer Kammer wohnte. Am Ende meines Nachdenkens erfüllte mich eine tiefe Dankbarkeit dafür, zu den Überlebenden gehört zu haben, die von dem amerikanischen Tank-schiff S/S JASMINA gerettet wurden.

Ich hätte nie meine Frau kennen gelernt. Ich hätte nie einen Sohn und zwei hübsche und liebenswerte Enkelkinder gehabt, wovon eine den Namen „*Jasmina*“ trägt. Ich hätte soviel Schönes, aber auch Schweres nie erfahren. Die Katastrophe hat mich reifer, konsequenter und stärker gemacht als ich es in diesem Alter war. Damals war ich 22 Jahre alt und von dem Wunsch besessen, die Welt kennen zu lernen.

Da es eine persönliche Geschichte ist, begann diese für mich schon viel früher und zwar auf dem MS MAX REICHPietsch, auf dem ich die Jungferreise und eine weitere Rundreise als Motorenwärter machte. Ich war ein junger Seemann aus Sachsen.

Ich wuchs auf einem Bauernhof in Langenreichenbach, einem Dorf in der Nähe von Torgau, auf. Geträumt habe ich schon immer von der Seefahrt und der weiten Welt, welche hinter jedem Kornfeld meines Heimatdorfes begann. Aber wie aus Sachsen herauskommen? Deutschland war geteilt und die Seefahrt war für mich als Kind von der Elbe zu dieser Zeit noch mit Hamburg verbunden und Hamburg lag im Westen unseres geteilten Vaterlandes. Ich aber lebte im östlichen Teil dieses Landes.

1964, im Alter von 20 Jahren, traf ich auf einem Erntefest in Langenreichenbach einen leibhaftigen Seemann. Der erzählte mir von Afrika, vom Urwald und vom Kongo-River. Ich war baff. Das gab es alles in der DDR und dafür wurde man auch noch bezahlt, wenn man mit einem Schiff dorthin fuhr! Diese Adresse wollte ich von ihm unbedingt haben und landete nach meiner Bewerbung ein Jahr später in Rostock bei der Deutschen Seereederei.

Schon die Reise dorthin war ein riesiges Erlebnis, wie die *Warnowwerft*, Warnemünde und letztlich die Ostsee selbst. Ich hatte noch nie so viel Wasser gesehen und vor Staunen fiel mir der Unterkiefer runter. Ich konnte mich nicht satt sehen an dieser gewaltigen Menge Wasser und war von der neuen Uniform und meinem neuen Beruf, von dem ich fast noch nichts wusste, begeistert.

Die erste Reise diente ich als Motorenhelfer (Reiniger) auf dem Typ-IV-Schiff ERFURT. Es ging nach Indien. Mein Einstellungsdatum bei der DSR war irgendwann um den 28. Juni 1965 und im Januar 1966 waren wir wieder in Rostock. Ich wog nur noch 48 Kilo, hatte eine Ruhr-Erkrankung hinter mich gebracht, meine Haut war entzündet von all der Hitze, dem Schmutz und dem Öl, vom Mangel an Frischwasser, den vielen Kakerlaken in den Brotdosen, den Gestank der Seegrass-Matratzen in den Kojen, in denen der Schweiß ganzer Generationen von Seeleuten gespeichert war und der Körperwäsche mit Seewasser und dem Wäschewaschen mit Dampf und P3. Trittleisten mussten auf „Wunsch“ des Leitenden Ingenieurs mit den privaten Zahnbürsten gesäubert werden, die sozialen Verhältnisse an Bord – einfach katastrophal. Meine Augen waren tief eingefallen und trotzdem glühte in mir das Feuer der Seefahrt und vor allem der Wunsch nicht aufzugeben, es zu packen, und meinen Weg weiterzugehen. So kam ich auf den Neubau MAX REICHPietsch. Dort hatten die Ingenieure Zeit, uns neue Techniken zu erklären. Die Kammern waren klimatisiert – alles war einfach besser. Es gefiel mir.

Auf der zweiten Reise dieses Schiffes erkrankten etwa acht Seeleute in Indien an Gelbsucht. Einige von ihnen verließen das Schiff im Suezkanal und wurden nach Berlin zum Ausheilen geflogen. Mich traf es etwas später. Beim Passieren von Gibraltar erfassten mich Unwohlsein

und Kälteschauer. Ich und ein weiterer Kollege bekamen ebenfalls die Gelbsucht! Wir kamen beide für eine längere Zeit in Nantes/Frankreich ins Krankenhaus und wurden später nach Berlin-Lichtenberg ins *Oskar-Zieten-Krankenhaus* verlegt, in dem ich noch einmal drei Monate auf einer Isolierstation zubringen musste.

Wir schreiben inzwischen Frühjahr 1967.

Den Sommer bis Ende August verbrachte ich im Kreiskrankenhaus Torgau. Es war mittlerweile über ein halbes Jahr vergangen, in dem ich nur im Krankenhaus gelegen hatte. Ich wollte endlich wieder frische Luft und Seewasser um mich haben und raus in die Welt. So fuhr ich Anfang September nach Rostock und wurde in der Personalabteilung mit den Worten begrüßt: „Herr Haage, wir wollten sie auf dem MS FIETE SCHULZE als Motorenwärter einsetzen, aber jetzt haben wir schon einen anderen hingeschickt. Wir dachten, sie seien noch krank“. Enttäuscht ging ich aus dem Raum und traf einen Kollegen, der mir erzählte, er wäre auf der FIETE SCHULZE gemustert und diese solle eine Weltumrundung machen. Ich war wie vom Blitz getroffen und mit einer 180-Grad-Kehrtwendung ging ich wild entschlossen in die Personalabteilung zurück und tritt dort so lange, bis man mich mit einem Heuerschein auf das MS FIETE SCHULZE entließ. Ich konnte es kaum fassen: Ich werde einmal um die gesamte Erde fahren. Vor mir lag die ganze Welt und im Stillen hoffte ich, dass ich von allein wieder gesund würde. Ich war erst 22 Jahre alt und wollte eigentlich über die Gefährlichkeit meiner Lebererkrankung nichts weiter wissen.



MS FIETE SCHULZE auslaufend

Es ging also los und in Rotterdam wurden Eisenmasseln für Japan geladen. Was sind Eisenmasseln? Ich wusste es nicht. Inzwischen weiß ich es. Es sind in Roheisen gegossene Barren und ich weiß seitdem auch wie schwer sie in einem Schiff sicher zu stauen sind, um sie auch in stürmischer See zu transportieren.

Ich war von meinen neuen Kollegen, Ingenieuren und Offizieren angetan. Sie waren alle freundlich, hilfsbereit und ich konnte viel von ihnen lernen.

In meiner Erinnerung hat sich besonders das Bild des noch sehr jungen Kapitäns Siegfried Wirbel eingeprägt. Es war der Moment seines Anbordkommens in Rostock, der mich beein-

druckte. Er trug seine Kapitänsuniform, einen weißen Schal und weiße Handschuhe, seine Frau ein schönes Sommerkleid und einen großen Hut. Es war wie in einem Film. Ein perfektes Bild, etwas untypisch für diesen Staat DDR und das verwirrte mich.

Ich habe den Kapitän an Bord persönlich nie kennen gelernt. Nur seine Stimme habe ich noch im Ohr. Es war die Durchsage über die zentrale Sprechanlage, mit der er damals nach dem Krängen des Schiffes die Besatzung aufforderte, zum Umstauen der Ladung in die Luken zu gehen. Ich hatte Freiwache und bis heute ist in mir ein gewisses Erstaunen haften geblieben. Mir war klar, dass diese Leute nichts mehr an der Situation des Schiffes ändern konnten und diese Durchsage somit überflüssig und in diesem Moment nur ein Zeichen seiner eigenen Hilflosigkeit war. Das hat mich den Ernst unserer Situation schlagartig klar werden lassen und ich war von diesem Moment an bereit, alles zu meinem Überleben zu tun. Angst hatte ich nicht. In mir war mehr ein Erstaunen darüber, in solch eine lebensgefährliche Situation verwickelt zu sein.

Ich möchte aber dem Gang der Ereignisse nicht vorgreifen.

Das Beladen des Schiffes in Rotterdam habe ich nicht mehr in Erinnerung. Aber das Wort Eisenmasseln hat sich bei mir seit dieser Zeit fest eingeprägt. Die Frage, die ich mir dabei als junger Motorenwärter stellte, war: Was ist an diesen 8000 Tonnen so toll, dass wir so etwas um den halben Erdball nach Yokohama transportieren sollten? Hatten die Japaner keine Eisenmasseln?

Ist dies eine gut bezahlte Ladung gewesen oder was war der tiefere Sinn, in ein Hochindustrialand wie Japan im Jahre 1967 Eisenmasseln von Rotterdam nach Yokohama zu transportieren? Ich habe es bis heute nicht verstanden, was diese Weltumsegelung für einen Zweck gehabt hat. Vielleicht Eigenreklame für die DSR Rostock? Aber diese Gedanken machte ich mir erst später, als ich das Schifffahrtsgeschäft besser kannte.

Am Tag der Abreise von Rotterdam war schon kräftiger Wind im Englischen Kanal. Die Besatzung war unruhig, weil es seit Rostock keine Transitausgabe gegeben hatte. Kurz gesagt, die Leute wollten Schnaps, Bier und Zigaretten, was es dann nach dem Passieren von Ushant am Eingang zur Biscaya auch gab. Also am Abend des 20. September 1967!!

Mich hatte dieser Umstand schon damals mehr als erstaunt und nachdem ich die Seefahrt 42 Jahre kenne, verwundert es mich noch heute, wie die Schiffsleitung dem Verlangen der Crew bei dieser Wetterlage nachgeben konnte!

Ich denke, hier wurde schon einer der entscheidenden Fehler gemacht, der zum Tod von 14 Seeleuten führte.

Die Ereignisse nahmen jenen Lauf, wie er in der späteren Verhandlung vor der Seekammer genau und richtig wiedergegeben wurde. Der gesamten Situation mit den geladenen Eisenmasseln im Unterraum und im Zwischendeck und der dadurch verursachten Stabilitätssteifheit mit den kurzen Rollzeiten in der sich entwickelten Kreuzsee war das Schiff nicht mehr gewachsen. Die Eisenmasseln waren zwar nach bestem Wissen und Gewissen und nach bester seemännischer Erfahrung gestaut, aber die Natur der See hat uns eines Besseren belehrt und es ist müßig, darüber mit Wenn und Aber zu streiten. Diese Sache richtig aufgearbeitet und die notwendigen Rückschlüsse gezogen zu haben, das konnte man den mit der Untersuchung betrauten Dienststellen durchaus bestätigen.

Das Drama entwickelte sich. Das Schiff war steif und als es dann nach Mitternacht mit Steuerbord-Schlagseite von etwa 30 bis 40 Grad liegen blieb, habe ich mich kurz nach der Durchsage des Kapitäns angekleidet, meine persönlichen Papiere in die Jackentasche gesteckt und meine Kammer verlassen. Im Moment des Öffnens der Kammertür kam mir der Motorenwärter Dieter Schulze, stark am Unterarm blutend, entgegen. Seinen Arm habe ich verbunden,

dann wollte er noch etwas erledigen und ich habe ihn aus den Augen verloren.

Für mich war es sehr schwierig, aus dem Schiff herauszukommen. Ich beobachtete Leute, die versuchten, sich von der Steuerbord-Seite durch den Quergang nach Backbord hochzuarbeiten, um das Schiff über diesen Weg nach außen zu verlassen.

Nichts war organisiert und niemand sprach einen an. Ich bemerkte auch keine Offiziere, die für ein geordnetes Verlassen des Schiffes sorgten. Die Decks waren sehr glitschig und von den Löschschaum-Chemikalien verschmutzt, welche aus den Hochtanks, die unterhalb der Skylights angeordnet waren, über die Schwanenhäuse aufs Deck ausliefen. Dies erschwerte das Klettern und Laufen ungemein. Ich rutschte oft aus und fiel abwärts zur Backbord-Seite. Es schmerzte mich der gesamte Körper, vor allem die Knie und die Arme. Dann schaffte ich es, auf den „Gipfel“ zu kommen und von dort aus sah ich das Steuerbord-Rettungsboot, am vorderen Davit hängend, noch an einer Seite mit dem Schiff verbunden in der schweren See hin- und herschlagen. Das Schiff war trotz allem noch beleuchtet und unklar sah ich in der Ferne achterlich vom Steuerbord-Rettungsboot eine Rettungsinsel an der Reißleine treiben. Was tun? Ich entschied mich für das Rettungsboot und schon der erste Schritt in diese Richtung brachte mich in eine lebensgefährliche Situation. Ich verlor den Halt unter den Füßen und rutschte, an Ecken und Kanten aufschlagend, zwischen Rettungsboot und Schiff ins Wasser. Nach dem Auftauchen sah ich das Boot auf mich zukommen und eine Welle hob mich so weit hoch, dass ich den Draht für die Sicherheitsleinen zu fassen bekam. Ich machte einen Klimmzug und zog die Beine an den Körper. Mit Wucht schlug das Rettungsboot unter mir gegen das Schiff und ich versuchte, mich aus diesem Gefahrenbereich herauszuhangeln. Als das geschafft war entschloss ich mich, mich auf das noch unter mir befindliche Rettungsboot fallen zu lassen. Als mein Fuß kurzzeitig das Boot berührte, war ich über meinen eigenen Mut erschrocken, dieses Boot zu meiner Rettung nutzen zu wollen, und ich zog den Fuß wieder zurück.

An dieser Stelle möchte ich meinen Bericht unterbrechen und unsere Situation als junge, unerfahrene Seeleute jener Zeit schildern.

Ich wurde im Juni 1965 in der DSR Rostock eingestellt und ohne eine weitere Erklärung auf das MS ERFURT geschickt, welches zur Reparatur im Schwimmdock in der *Warnowwerft Warnemünde* lag. Dort gab es keine Einweisung und auch keinen Sicherheitsrundgang. Man stand da und wurde benutzt, ohne zu wissen, was man eigentlich tat. Schon die typische Schiffssprache, wie „Storekeeper“, „Pütz“ und „Feudel“, „törn mal Bb 1“ oder „törn mal Stb 1“, „mache Reinschiff“, „Back“ oder „Backschafter“ waren für mich als Binnenländer kaum zu verstehen. Am Abend wurden wir durch die älteren Matrosen mit an Land genommen und als in einem Tanzlokal in Warnemünde „La Paloma“ gespielt wurde und wir jungen Kerls nicht gleich aufstanden, bekam ich als der dem Bootsmann am nächsten Stehende gleich eine von ihm geknallt. So war die Zeit. Ähnlich ging es weiter. Bei so genannten Sicherheitsmanövern durften wir eigentlich nichts tun. Rettungsboot klar machen war Decksangelegenheit, den Motor starten die des „Eisbärs“ (Kühlmaschinist). Uns jungen Seeleuten wurde selten etwas erklärt und wenn etwas den Ärger der älteren Besatzungsmitglieder erregte, wurde gleich zugeschlagen. Nicht alle waren so, aber zu viele.

So verging das erste halbe Jahr auf dem MS ERFURT und der Wechsel auf die MAX REICHPIETSCH war in vielen Dingen ein Qualitätssprung für mich. Zweimann-Kammer, Klimaanlage, ein gut konzipierter Maschinenraum und Ingenieure, die sich Zeit für uns junge Leute nahmen. Grundsätzlich hatte sich also vieles zum Besseren geändert, aber in Bezug auf Sicherheitstraining, Rettungsboot-Handling, Rettungsinsel-Einsatz passierte nichts. So waren wir eigentlich nicht auf ein Ereignis wie das Beschriebene vorbereitet.

Dies schoss mir durch den Kopf, als ich meinen Fuß von der Abdeckung des Rettungsbootes zurückzog und mich mit meiner Armkraft nach achtern und aus der Reichweite des gefährlichen Rettungsbootes hangelte. Dort angekommen, fiel ich ins Wasser und wurde vom Schiff abgetrieben. Kurze Zeit darauf spürte ich einen Widerstand. Es war die Reißleine, an der die Rettungsinsel hing. Ich fasste nach ihr wie ein Ertrinkender nach dem Strohalm. Ihr folgend, war ich bald an der Rettungsinsel angekommen. Sie war bereits durch einige Personen besetzt. Sie riefen mir zu: „Schwimm zurück und versuch ein Messer für die Reißleine zu holen. Wir können die Rettungsinsel nicht vom Schiff frei bekommen!“ Ich verstand in der Aufregung ihr Anliegen nicht und gemeinsam hieften sie mich in diese Rettungsinsel, in der ich bei tobender See nun für viele Stunden meinen Platz fand, zusammen mit insgesamt zwölf Kameraden. Instinktiv durchsuchten wir unsere Kleidung und Schuhe nach Gegenständen, die der Gummierung der Insel gefährlich werden konnten und erinnerten uns immer wieder der Reißleine.

Noch fühlten wir uns hilflos an das untergehende Schiff gebunden. Keiner hatte die richtige Idee, wie wir uns von ihm trennen könnten. Wir begannen an dieser Perlon-Leine zu nagen und hofften, mit unseren Zähnen das Problem lösen zu können. Plötzlich gab uns die Leine frei und mit einem Stechpaddel versuchten wir nun, Abstand zwischen uns und dem Schiff zu bekommen. Als erstes brach das Stechpaddel und so paddelten wir so gut es ging mit den Händen weiter.

Während all der Beschäftigung, uns in dieser Rettungsinsel zu organisieren und unser Nichtwissen durch Suchen zu kompensieren, wurden wir durch ein langes Typhon-Signal wieder an das Schiff erinnert. Niemand hat auf die Uhr gesehen, das Zeitgefühl hatte uns verlassen. Es waren auch keine Emotionen bei den Schiffbrüchigen zu spüren. Wir saßen in unserer Insel bis an die Brust im Wasser und hingen unseren Gedanken nach. Wir waren mit unserem Überleben beschäftigt und überraschend ruhig und gefasst. Einzelne waren stärker als andere und wussten immer etwas zu tun. Treibanker ausbringen, Radar-Reflektor aufstellen, alle Containerboxen unter unseren Hintern hervorholen und abchecken, was da wohl so alles drin war. So fanden wir nach und nach Trinkwasser, gut verpackte keksähnliche Verpflegung, Rauchsignale, Raketen und sehr spät auch das Messer, welches wir anfangs hätten so gut gebrauchen können. Es war alles da, auch ein kleines Buch, in welchem Statistiken enthalten waren, wie viel Prozent der Schiffbrüchigen am ersten Tag gerettet wurden. Ich denke, es waren 70 oder 75 Prozent und das machte Mut. Es waren auch Empfehlungen enthalten, was wir am ersten Tag tun und was wir lassen sollten. Vorsichtig öffneten wir eine Dose mit Wasser, die ein Fülldatum irgendwann um 1958 hatte und siehe, das Wasser schmeckte. Erschrocken stellten wir das Trinken wieder ein. Das Wasser könnte in anderen Momenten dringender gebraucht werden.

Wir hatten immer etwas Angst, nicht sorgfältig mit unseren Mitteln zu wirtschaften und so verging die Zeit. Irgendwann kam das Tageslicht.

Der Seegang ließ nach und die Wellen waren um die drei Meter hoch.

Der Stärkste unter uns war ein Matrose. Leider ist mir sein Name entfallen. Er war unser neuer Schiffsführer. Er wusste alles. Ihm entging nichts in der Umgebung der Rettungsinsel und so war er es auch, der gegen 11 Uhr den Achtersteven eines Schiffes wahrnahm. Es war an uns also schon vorbei. Schnell kalkultierten wir, welche Signalmittel wir einsetzen sollten. Ich weiß nicht mehr, ob es eine Rakete oder ein Rauchsignal war, welches wir unserer Hoffnung opfer-ten. Dann war das Schiff weg und die Hoffnung auch.

Es verging eine für uns unendliche Zeit, bis wir ein Schiff von vorn sahen. Es war das Gleiche, welches uns zuvor seinen Achtersteven gezeigt hatte. Ein ganz heller Kopf erkannte messer-

scharf – die suchen uns!! Wow, alle begannen sich zu regen und Hoffnung auf Rettung ergriff wieder von uns Besitz. Unser Supermatrose schoss eine Rakete in den Tag und kommentierte allen seine Einschätzung der Lage und die sah nun nicht mehr so übel aus. Wir bemerkten ein Manövrieren und das Schiff versuchte uns in Lee zu nehmen. Dieses Manöver beanspruchte viel Zeit und vielleicht anderthalb bis zwei Stunden später konnten wir beobachten, dass auf diesem schönsten aller Schiffe ein Leinenschussgerät klar gemacht wurde. Nach für uns unendlich langer Zeit wurde die Leine abgeschossen und fiel zwei bis drei Meter neben unserer Rettungsinsel ins Wasser. Unser Matrose zögerte nicht, ins Wasser zu springen und die Insel mit der Leine zu verbinden. Langsam kamen wir der ausgebrachten Jakobsleiter des Schiffes näher und schon bald kletterten die ersten hinauf auf das rettende Deck. Hilfsbereite Arme streckten sich uns entgegen und halfen auf dem letzten Meter in die Sicherheit. Wir waren gerettet. Der US-Tanker S/S JASMINA war auf dem Weg von Donge in Frankreich nach Trinidad. Das Schiff gehörte der Delaware Marine Inc.

Ich kniete auf dem Deck und bekam einen Heulkampf. Es war alles vorüber. Erst in diesem Moment schoss die Anspannung mit solcher Gewalt aus dem Körper, dass ich über mich selbst überrascht war. Ich konnte mich kaum beruhigen.

Wir durften ein ausgiebiges Duschbad nehmen und erhielten von der Besatzung gesammelte Kleidung.

Nach etwa einer Stunde durchströmte mich eine wohlige Wärme. Jeder von uns bekam amerikanische Steaks bis zum Abwinken serviert, dazu große Portionen Eis und einen Pott Kaffee.

Der Kapitän des amerikanischen Schiffes war Mr. Robert Mac Alvanah. Er meinte zu uns, wir wären noch halbe Kinder und tat sehr überrascht darüber, dass wir in diesem Alter schon Schiffe befuhren. Im Vergleich zu seiner Besatzung hatte er vollkommen Recht. Das Durchschnittsalter betrug 50 Jahre und mehr.

In den USA verlebte man die Jugend an Land, um dann erst im Alter zur See zu fahren. Dies war der Grundtenor ihrer Reden, die wir, wenn auch etwas mühsam, verstanden.

Ich nehme an, dass der Kapitän weiter suchen ließ, denn am nächsten Tag, dem 22. September, wurden wir an Deck gerufen und aufgefordert, mit in ein Rettungsboot zu steigen, um weitere Opfer zu bergen. Es war gegen 7 Uhr morgens. Ich meldete mich sofort mit noch einem anderen unserer geretteten Crew. Zusammen mit dem Chief Engineer, dem 2nd Officer und einem AB der amerikanischen Besatzung wurde das Rettungsboot no. 1 bemannt und ins Wasser gelassen. Es waren im Wasser treibende Schwimmwesten gesichtet worden. Die See war zu dieser Zeit immer noch rau mit hohem Schwell und starkem Wind.

Wir näherten uns den im Wasser treibenden zwei Kameraden und zogen sie ins Boot. Ich war sehr aufgeregt, da ich annahm, dass der durch mich Geborgene noch leben würde. Dem war aber nicht so. Es hatte sich nur der Kopf bewegt, der Körper war steif. Beide wurden an Bord gebracht. Zwei Stunden später wurde noch einmal das Boot zu Wasser gelassen und ein weiterer Kamerad geborgen. Die amerikanische Besatzung des S/S JASMINA barg am 21. September insgesamt sechs Seeleute, die sich an einem gekenterten Rettungsboot haltend überlebt hatten, und zwölf Seeleute, die in einer Rettungsinsel überlebten. Weiterhin wurden drei Seeleute im Laufe des 22. September tot geborgen.

Während dieser Aktion des S/S JASMINA operierten noch weitere elf Schiffe in diesem Seegebiet. Eines davon war das MS VÖLKERFREUNDSCHAFT, ein Passagierschiff der DSR Rostock.

Am Abend wurden wir durch Kapitän Robert Mac Alvanah zusammengerufen und gefragt,

wer auf das MS VÖLKERFREUNDSCHAFT umsteigen möchte. Ansonsten könnten wir auch bis zum nächsten Hafen der S/S JASMINA an Bord bleiben. Wir wollten alle das Risiko noch einmal eingehen, die Jakobsleiter hinunter zu klettern, in ein Rettungsboot der VÖLKERFREUNDSCHAFT zu steigen und dort auf die gleiche Weise an Bord zu gehen. Wir nahmen Abschied von der Besatzung des S/S JASMINA, die sich aufopferungsvoll um uns bemüht hatte, und eine Stunde später, gegen 19 oder 20 Uhr, waren wir als Gäste auf dem DDR-Passagierschiff. Die Fahrt ging nach Algier. Wir bekamen die Möglichkeit, unseren Familien eine Nachricht zu senden und freuten uns besonders auf die Heimat.

TELEGRAMM		DEUTSCHE POST	
Aufgenommen Tag: 23.9.67 Monat: 9 Jahr: 67 Zeit: 2 1336B RGNRADIO 5136Z TORGAU		Fam GERHARD HAAGE DORFSTR 6/23 7291/LANGENREICHENBACH =	
Telegramm 114 VOELKERFREUNDSCHAFT/DAYP RUEGENRADIO 22 14 23 1200 = BIN AM LEBEN UND WOHLAUF GRUSS EVER DIETER +		Tag: 23.9.67 Zeit: 1967	
Für direkte Rückfragen 1544 5136Z TORGAU 1336B RGNRADIO		1544 5136Z TORGAU 1336B RGNRADIO	

Als erstes wurden wir in die Uniform der DSR Rostock eingekleidet und wenige Tage später als Gäste des Roten Halbmonds in Algier feierlich durch die Besatzung des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT mit einer Parade an der Pier verabschiedet – mit uns leider fünf Kameraden in Särgen, geschmückt mit der Flagge der DDR. Das Bordorchester des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT spielte und alle im Hafen von Algier liegenden Schiffe bliesen uns einen letzten Gruß mit dem Typhon. Es war ein bewegender Augenblick.

Mit Bussen wurden wir zum Flughafen gebracht und als Gäste der Regierung der DDR mit einer Interflug-Maschine nach Berlin-Schönefeld geflogen, wo uns der Staatssekretär Weiprecht im Namen der Regierung der DDR ein herzliches Willkommen entbot.

Wir bekamen alle eine elektronische Armbanduhr der Firma RUHLA überreicht und für jeden Seemann stand in Berlin-Schönefeld eine Tatra-Limousine mit Fahrer und Verpflegungspaket bereit, um uns in unsere Heimatorte zu fahren.

Bei der Begrüßung war die gesamte Familie versammelt. Es flossen viele Tränen der Freude. Ein wundervoller Moment,



nach dieser Odyssee wieder zu Hause bei Mutter und Vater zu sein und Freunde treffen zu können. Am nächsten Tag kamen offizielle Vertreter der Gemeinde Langenreichenbach und viele andere Leute zu mir in mein Elternhaus.

Ich, und sicher auch jeder andere von uns, erlebte eine große Anteilnahme der Bürger des Heimatortes wie des ganzen Landes und das tat gut.

Durch den Medizinischen Dienst des Verkehrswesens wurde ich sofort zur Nachuntersuchung meiner Leber aufgefordert und zur Überraschung aller hatten sich die Leberwerte normalisiert und der Chefarzt im Torgauer Krankenhaus sagte zu mir: „Sollen wir nun alle Gelbsuchtpatienten einmal in der Biscaya untergehen lassen, um diese so heilen zu können?“

Wie alle anderen in ihren Bezirken, wurde auch ich noch etwa einen Monat durch die Bezirksverwaltung für Verkehrswesen des Bezirkes Leipzig betreut. Es kam immer mal jemand vorbei und fragte nach, ob alles recht sei oder ob man noch etwas Gutes tun könne. Ich sagte ja, ich möchte gern studieren, was ich dann ein Jahr später auch tat.

Am 4. Oktober 1967 fand um 10 Uhr im Volkstheater Rostock die Trauerfeier der DSR Rostock für die unvergessenen Seeleute der FIETE SCHULZE statt.

Die DSR Rostock hat uns gerettete Besatzungsmitglieder zusammen mit Angehörigen noch zu einem 14-tägigen Urlaub nach Oberhof eingeladen.

Durch die offiziellen Untersuchungsstellen für Seeunfälle wurden wir ausführlich befragt und als ich dann einige Monate später wieder ein Schiff betrat, bemerkte man bereits die Veränderungen im Sicherheitstraining der Besatzung.

40 Jahre sind seit dieser letzten gemeinsamen Zeit in Oberhof vergangen und ich habe niemals mehr überlebende Kameraden getroffen. Vielleicht veranlassen uns diese Zeilen, noch einmal zusammenzukommen und unserer verlorenen Kameradin und unserer verlorenen Kameraden in einem würdigen Rahmen zu gedenken.

**In Ehrung unserer unvergessenen Seeleute der
Schiffskatastrophe „Fiete Schulze“ findet die**

TRAUERFEIER

**am Mittwoch, dem 4. Oktober 1967, um 10,00 Uhr,
im Volkstheater Rostock, statt.**



Mit MS WERNER SEELENBINDER über den Pazifik

Auslaufend Rostock war das Passieren Warnemünde-Mole immer ein magischer Punkt. Mit einem mal fielen Anspannung und Stress ab, blieben Ärger und unliebsame Begegnungen mit Zoll oder Hafenpolizei weit zurück. Jeder holte tief Luft und wieder machte ein Spruch die Runde, über den diejenigen, die ihn nicht kannten, laut lachten, und die anderen nachdenklich wurden, wohl wissend, wie viel Bitterkeit sich hinter den Worten versteckte: „Rostock ist der letzte Auslandshafen“. Zurück blieben allerdings auch schöne Tage mit Ehefrauen, Kindern, Verlobten, Eltern oder Freunden, die wir Monate nicht sehen und mit denen wir nur brieflich, mit Telegrammen oder Funkgesprächen in Kontakt bleiben würden. Dennoch freute sich aber auch jeder auf die kommende Reise, verhielt sie doch Neues, Interessantes und das Erleben eines Stückes Freiheit, wie es uns unser Land auf anderem Wege zu geben nicht bereit war.



Im Herbst 1967 stieg ich als Funkoffizier auf das MS WERNER SEELENBINDER/DEVG (Typ X) auf, was den Auftrag erhalten hatte, die Ersatzladung des MS FIETE SCHULZE, die einige Wochen vorher unter solch tragischen Umständen in der Biscaya untergegangen war, nach Japan zu fahren. Inspektoren jedweden Sicherheits- oder sonstigen Verantwortungsbereiches gaben sich während des Ladens und nach Ladeende die Klinke in die Hand. Und um ein Übriges zu tun, wurde auch noch ein Arzt gemustert.

Die Reise begann gleich nach dem Auslaufen am 21. November mit dem, was uns fast die gesamte Hinreise begleiten sollte - mit schlechtem Wetter. Ich habe in meiner gesamten Fahrzeit nie wieder eine Reise mit so vielen Schlechtwettertagen erlebt. Diesem Umstand geschuldet - wir fuhren nonstop von Rostock bis Japan - benötigten wir 47 Tage bis Wakamatsu, dem ersten Anlaufhafen. Im Englischen Kanal gab es gleich Ärger für mich. Das Decca-Ra-

dar fiel aus. Die Ursache hatte ich schnell gefunden. Das Klystron war defekt. Also frohgemut Decca-Kiste auf und unter den zahlreichen Ersatzteilen ein neues Klystron herausgekramt, eingebaut, abgestimmt und – nichts! Ich habe stundenlang abgestimmt, andere mögliche Fehlerquellen untersucht, Handbücher und Schaltpläne gewälzt, bin in den Mast gestiegen, um die Radarantenne zu kontrollieren. Dort war alles ok, aber ein Bild konnte ich nicht auf den Schirm bekommen. Ich hatte allerdings nicht im Traum daran gedacht, dass auch die Weltfirma Decca Schrott liefern könnte. Schließlich musste ich Kapitän Fünning kleinlaut gestehen, das ich den Fehler nicht beheben konnte. Daraufhin liefen wir Southampton an, um einen Decca-Monteur an Bord zu nehmen. Dem schilderte ich Fehlerbild, und was ich bisher alles unternommen hatte. Er kam ebenfalls zu dem Schluss, dass es nur das Klystron sein konnte. Also baute er aus seinen reichlich mitgebrachten Ersatzteilen ein solches ein und siehe da, schon hatten wir wieder ein Radarbild. Decca hatte uns zwar ein neues, aber defektes Klystron als Ersatzteil geliefert. Mir fiel danach ein Stein vom Herzen, dass ich nicht verantwortlich war. Aber angenehm war die Geschichte trotzdem nicht. Während der restlichen Reise fielen in Abständen Hauptsender, Empfänger, Echolot und selbst der Notsender aus, aber diese Fehler konnte ich mit den an Bord befindlichen, zum Glück funktionierenden Ersatzteilen, selbst beheben.

Als wir die Biscaya passierten, war uns allen ziemlich beklommen zumute. Fast jeder kannte ein Besatzungsmitglied der FIETE SCHULZE, das auf See geblieben war. Mir war der Funkoffizier bekannt, mit dem ich gemeinsam an der Seefahrtsschule studiert hatte. Ich glaube, unser aller Vorstellungsvermögen reicht nicht annähernd aus, um uns ein Bild davon zu machen, welch verzweifelter Kampf die Besatzung um ihr Schiff und ihr Leben geführt hat. Übrigens steht in New York City, Battery Park, ein Denkmal, das unter den Worten „In Memoriam, The Wireless Operators Monument“, viele Namen von Funkoffizieren, beginnend mit Jack Phillips, S.S. Titanic, April 15, 1912, auflistet, die irgendwo auf den Weltmeeren ihr Seemannsgrab gefunden hatten. Den Namen unseres Kollegen Ekke Thyssen vom MS FIETE SCHULZE sucht man allerdings auf diesem Denkmal vergebens, aus welchen Gründen auch immer.

Mehrfach fragte ich während der Fahrt über den Atlantik bei westdeutschen Kollegen nach, ob sie Erfahrungen bezüglich des Funkverkehrs auf dem Pazifik hätten. Diejenigen, die schon auf dem Pazifik waren, bestätigten mir einhellig, was schon in der Funkinspektion in Rostock vermutet wurde: Es gibt über weite Teile des pazifischen Ozeans keine Verbindung mehr mit Europa. Das konnte ja heiter werden. Ich bat in einer Lautsprecherdurchsage alle Besatzungsmitglieder, schon jetzt sämtliche Weihnachtstelegramme aufzugeben, was dann auch reichlich in Anspruch genommen wurde. Kurz vor dem Panama-Kanal waren auch die letzten Weihnachtsgrüße an Rügen-Radio übermittelt, die kurz vor dem Fest von dort weitergeleitet wurden.

Dann erreichten wir den Panama-Kanal, damals noch US-Gebiet auf Zeit. So ganz sicher war sich niemand, ob wir auch wirklich die Passage genehmigt bekämen. Weil DSR-Schiffe Kuba anliefen, stand unsere Reederei bei den US-Behörden auf der schwarzen Liste. Alle Befürchtungen waren jedoch überflüssig, wir konnten problemlos den Panama passieren. Selbst Proviant, Wasser, Ersatzteile oder Seekarten wären uns bei Bedarf geliefert worden. Es gab lediglich eine Einschränkung. Das Schiff durfte nur bei Tageslicht durch den Kanal fahren. Welchen Sinn das eigentlich machte, konnte sich niemand recht erklären, selbst der Lotse nicht, der sich als ausgesprochen freundlicher und sympathischer Typ erwies. Auf einem DDR-Schiff gelandet zu sein, interessierte ihn nicht im Entferntesten. Ein deutsches Schiff war für ihn ein deutsches Schiff. Von der Panama-Passage, der herrlichen Landschaft und den grandiosen Schleusen hat bestimmt schon jeder gelesen oder im Fernsehen etwas gesehen. Es war ein



großartiges Erlebnis. Da der Lotse mich informierte, dass während der Kanalfahrt keine Wache im Funkraum erforderlich wäre – er führte ein tragbares Funkgerät mit sich – konnte ich vom Peildeck aus die gesamte Passage in vollen Zügen genießen.

Drei Tage nach Passieren Balboa trat das Befürchtete ein, ich konnte Rügen- oder Norddeichradio rufen soviel ich wollte, es kam

keine Antwort mehr. Wobei die beiden Stationen durchaus noch zu hören waren, aber sie sendeten ja auch mit einem Vielfachen der 300 Watt meines Kurzwellensenders. Die Besatzung wurde darüber informiert, dass mit dem Erhalt der landseitigen Weihnachtstelegramme erst im neuen Jahr zu rechnen sei, wenn das Schiff sich Japan näherte. Ein glücklicher Umstand ermöglichte dann doch noch, dass alle Telegramme während der Weihnachtsfeier am Heiligabend den Empfängern übergeben werden konnten. Ich hatte in Erfahrung gebracht, dass die THEODOR STORM am 23. Dezember von Guayaquil ausgelaufen war und Funkverbindung mit ihr bekommen. Der Kollege war natürlich sofort bereit, unsere Weihnachtstelegramme von Rügen-Radio abzuholen und mir zu übermitteln, als er von meiner Misere hörte. Er hatte an diesem Tag Schwerstarbeit zu leisten, denn das waren so etwa 50 bis 60 Telegramme! Kapitän Fünning „verdonnerte“ mich zu absolutem Stillschweigen und so war die Überraschung riesig, als er während der Weihnachtsfeier aufstand, vielsagend mit dem Bündel Telegramme winkte und jedem Einzelnen persönlich die wertvollen Schriftstücke überreichte. Auch in der Folgezeit blieben wir nicht ganz ohne Telegramme aus der Heimat, denn ich hatte beim Suchen in den Kurzwellenbändern die Programmzeit der Hamburg-Süd-Schiffe gefunden. Der Kollege des Schiffes, das zwischen Ecuador und Los Angeles verkehrte und als funkseitiges Leitschiff fungierte, übermittelte mir so manches, auch verschlüsseltes Telegramm, von und nach Rügen-Radio. Ich habe noch gut in Erinnerung, was mir der Kollege antwortete, als ich mich für seine uneigennützig Hilfe bedankte: „Wissen Sie was, hier auf dem Pazifik gibt es keine westdeutschen oder ostdeutschen Schiffe, sondern nur solche, die Funkverbindung mit der Heimat-Küstenfunkstelle bekommen und andere, die keine haben.“ Auf der Rückreise konnte ich mich dann revanchieren. DNHM, so das Rufzeichen des Schiffes, lief in Guayaquil ein und bat mich, da ich wieder Verbindung mit Europa hatte, für zwei Tage seine Leitschiff-Funktion zu übernehmen. Das war schon eine merkwürdige Konstellation, mit dem Sammelrufzeichen der Hamburg-Süd-Schiffe zu rufen und sich als DSR-Schiff vorzustellen, das die Vermittlung von Telegrammen von und nach Norddeich-Radio übernimmt. Die verblüfften, aber freundlichen Bemerkungen meiner westdeutschen Kollegen machten klar, wie gut solch deutsch-deutsche Kooperation auf See ankam.

Stürmisches Wetter blieb uns in weiten Teilen des Pazifik erhalten. Die von San Franzisko-, Honolulu- oder Tokio-Radio empfangenen Wetterberichte und Wetterkarten waren die reinsten Horrormeldungen. Ständig bauten sich neue Sturmtiefs auf. Unsere WERNER SEELENBINDER rollte und stampfte derart in schwerer See oder heftiger Dünung, dass wohl so mancher

ein Stoßgebet hervorbrachte: Herr im Himmel mache, dass die Schiffbauer ordentliche Arbeit abgeliefert haben! Sie hatten es. So manches Mal, wenn wir auf der Brücke zusammenstanden und uns einfach die Worte wegblieben, weil gigantische Wellengebirge auf uns zurollten, das Schiff dagegen krachte und in allen Teilen erzitterte, erinnerten wir uns gegenseitig daran, wie klein und nichtig unsere eigenen Probleme angesichts des entfesselten Tobens derartiger Naturgewalten doch waren. Die an Deck gespannten Strecktaue blieben zur Dauereinrichtung, in der Pantry ging trotz aller Sicherungsmaßnahmen Geschirr gleich stapelweise zu Bruch. Tagelang gab es nur noch Kaltverpflegung, da das Hantieren mit den heißen Töpfen lebensgefährlich gewesen wäre, und an ordentliches Schlafen war überhaupt nicht mehr zu denken, da nicht einmal Schlingerleisten die Gewähr boten, nicht unversehens aus der Kojе geworfen zu werden.



Dass wir einen Schiffsarzt an Bord hatten, erwähnte ich bereits. Es war seine Jungfernerreise und nur damit zu entschuldigen, dass er am ersten Seetag auf eine grandiose Idee kam. Am Hospital waren plötzlich Sprechstunden angeschlagen, eine Stunde vormittags und eine nachmittags! Daraufhin hagelte es solcherart Proteste, dass das durchaus hübsch gestaltete Schild am nächsten Tag wieder verschwunden war und nie wieder auftauchte. Die große Stunde unseres Doc schlug aber am Silvestervormittag. Ich war vielleicht eine Stunde auf Wache, in der sich absolut gar nichts getan hatte, als ich auf 500 KHz, der internationalen Seenot- und Anruffrequenz, ein lautes Abstimmen eines Senders, gefolgt von XXX, der Kennzeichnung einer Dringlichkeitsmeldung, hörte. Ein amerikanisches Schiff suchte ein Schiff mit Doktor an Bord! Beim Austausch unserer Positionen stellten wir fest, dass sie keine 100 sm auseinander lagen. Angesichts der unendlichen Weite des pazifischen Ozeans wohl ein bemerkenswerter Zufall. Wir erhielten die Information, dass der holländische Kapitän dieses Schiffes einen schweren Asthmaanfall hatte und sich in äußerst kritischem Zustand befand. Unser Doc stieß einen Jubelschrei aus, was im ersten Moment etwas befremdlich wirkte, aber damit erklärbar war, dass er beim Ausrüsten der Schiffsapothekе in Rostock aber wirklich jedes Medikament mitgenommen hatte, dessen er habhaft werden konnte. Und darunter befanden sich tatsächlich Injektionen gegen Asthma-Erkrankungen!

Knapp vier Stunden nach dem ersten Funkkontakt hatten wir bei ausnahmsweise ruhigem Wetter den amerikanischen Frachter erreicht. Das aus Doc und zwei Matrosen bestehende Rescue-Team ging an Bord. Kurze Zeit später konnte der „Zweite“ per Walkie Talkie von ersten positiven Reaktionen auf die Asthmainjektion berichten. Danach bat der Doc die Behandlung

noch ein bis zwei Stunden fortsetzen zu dürfen, da sie aus medizinischer Sicht absolut geboten war. Dann kam lange Zeit überhaupt nichts mehr. Als das Boot schließlich zurückkehrte, konnte unser Doc zwar freudestrahlend, aber nur noch in schwer verständlichem Deutsch über seine Erlebnisse berichten! Die US-Crew war, infolge der Tatsache, mitten auf dem Pazifik ein Schiff mit Doktor und eine überaus erfolgreiche Behandlung ihres Captains gefunden zu haben, in einen regelrechten Freudentaumel verfallen. Unseren Leuten wurde aufgetischt, was immer die Kombüse in der Kürze der Zeit auf die Teller bringen konnte. In erster Linie riesenhafte Steaks nebst Spiegeleiern. Verdursteten sollte auch niemand und so gab es Bier und Whisky, dass sich die Tische bogen. Ein paar Kisten voller Whiskyflaschen wechselten ebenfalls noch das Schiff. Zwei Stunden später kam ein Telegramm, indem der amerikanische Chiefmate berichtete, dass sein Captain weiter auf dem Weg der Besserung sei und er sich im Namen des Kapitäns und aller Besatzungsmitglieder für die Hilfeleistung bedanke. Den anschließenden Jahreswechsel feierten wir alle in gehobener Stimmung, hatten wir doch dazu beigetragen ein Menschenleben zu retten und der Kameradschaft auf See eine weitere gute Tat hinzugefügt. Und sage mir niemand, dass so etwas selbstverständlich sei. 1968 fuhr ich auf der EILENBURG, als unser Kapitän im Südatlantik schwer erkrankte. Ein nicht weit entferntes sowjetisches Schiff, das einen Arzt an Bord hatte, lehnte die Hilfeleistung mit der Begründung ab: „Unser Arzt hat keine Erfahrung!“

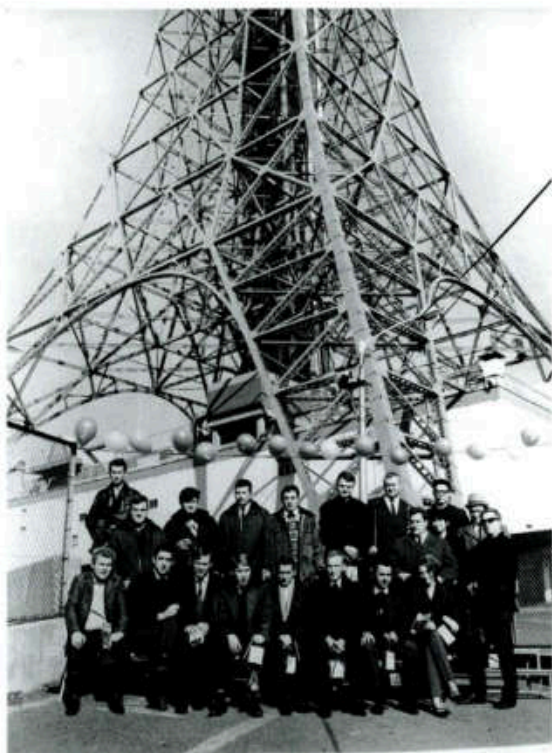
Kurz vor Erreichen der japanischen Küste hatte eine Stewardess unserer eigenen Besatzung medizinischen Beistand dringend nötig. Sie hatte sich eine akute Blinddarmentzündung eingefangen. Im eingeeisten Zustand hielt der Blinddarm glücklicherweise die wenigen Stunden durch. Beim Erreichen der Reede wurde sie sofort an Land und ins Hospital transportiert. Unser Doc, der der Operation als Gast beiwohnte, war des Lobes voll über die handwerklichen Fertigkeiten seiner japanischen Kollegen, denn sie hatten es geschafft, den rebellierenden Wurmfortsatz durch eine solch minimale Schnittöffnung zu entfernen, dass die Bikinifähigkeit der Patientin nur unwesentlich eingeschränkt war. Beim Auslaufen war sie wohlauf und wieder an Bord. Fortan hatte der Funkraum an jedem Seetag einen treuen Besucher, der sich stets erkundigte, ob es denn nicht irgendwo ein Schiff gäbe, das medizinische Hilfe nötig hätte!

Und dann lagen wir endlich an der Pier eines Landes, das die meisten von uns noch nicht kannten und voller Erwartungen erkunden wollten. Umso größer der Schrecken aller, als sich herumsprach, die Immigration verweigert der Besatzung den Landgang! Begründung: Jedes DDR-Schiff, das erstmals Japan anläuft, erhält in Wakamatsu keinen Landgang! Der Wutausbruch unseres „Alten“ beeindruckte den Immigration-Officer wohl so sehr, dass er sich umgehend verabschiedete, um seinem Chef die Forderung zu überbringen, dass er sich umgehend an Bord sehen lassen solle. Was jener tatsächlich wenig später auch tat. Ich glaube, es dauerte keine 30 Minuten bis zur erlösenden Durchsage, die Besatzung erhält sofort und uneingeschränkt Landgang. Welcher Art das Agreement war, das die beiden ehrenwerten Gentlemen da ausgehandelt hatten, blieb im Dunkeln. Da ich mich für den Wahrheitsgehalt des später kursierenden, reichlich abenteuerlichen Gerüchts, wirklich nicht verbürgen kann, will ich es lieber nicht wiedergeben.

Unseren ersten Landgang beschlossen wir mit einem Restaurantbesuch, denn, knappe Devisen hin und Geschenke für die Daheimgebliebenen her, die japanische Küche musste probiert werden. Obwohl die Speisekarte ausschließlich in Japanisch gehalten war, bereitete die Bestellung keine Probleme. Das Restaurant wies ein Schaufenster auf, das alle Gerichte enthielt, in Plastik geformt und mit Nummern versehen. Ich entschloss mich zu einer Fischplatte mit mehreren Sorten unterschiedlich zubereiteten Fischfilets, die einfach lecker schmeckten. Satt und zufrieden lehnten wir uns nach beendetem Mahl zurück und kamen auf die Idee, dass das Essen unbedingt mit einem japanischen Tee beschlossen werden müsse. Der aller-

dings keine Schaufensterdarstellung hatte. Mit Händen und Füßen und in vier verschiedenen Sprachen erklärten wir der servierenden Tochter Nippons unser Begehrt. Schließlich nickte sie verstehend und entschwand Richtung Küche. Wenig später servierte sie uns mit einem strahlenden Lächeln je eine Schale aus hübschen japanischem Porzellan mit einer Art Krautsalat, der mit kandierten Kirschen garniert war. Wer so lächelte, dem konnte man nicht böse sein, umso mehr, da diese eigenwillige Komposition durchaus annehmbar schmeckte.

Weiter ging es nach Tokio, wo die restliche Ladung gelöscht wurde. Dann zum Laden nach Chungjin/Nordkorea. Jeder, den ich bisher traf, der in Chungjin war und auch die BORDGE-



Souvenir of Tokyo Jan. 22. 1968

Besatzungsmitglieder der WERNER SEELENBINDER vor dem Fernsehturm in Tokio

heftiger Schneesturm setzte ein und das Verhängnis nahm seinen Lauf. Die Maschine wurde auf „Langsam Voraus“ beordert, und wir dampften Richtung Küste, bis das Wetter aufklarte und der Hafen vor uns lag. Ich muss noch dazu sagen, dass die Karte der britischen Admiralität das Gebiet um Chungjin als militärisches Sperrgebiet auswies und deshalb nur wenige markante Punkte enthielt. Dem Mangel half unser Dritter insofern ab, als er solche vom Radarbild auf die Seekarte übertrug. Die Karte sah anschließend richtig komplett aus. Wenig später verließ ein Fahrzeug die Hafeneinfahrt und hielt auf unser Schiff zu. Klappt ja bestens, wurde auf der Brücke konstatiert. Der Lotse kommt schon. Wenig später wurden wir stutzig. Die auf dem Boot erkennbare, aus Zwillingssflak und schwerem Maschinengewehr bestehende Bewaffnung schien für ein Lotsenboot doch ein wenig außergewöhnlich. Irgendetwas stimmt hier nicht, war die einhellige Meinung, als schließlich ein Offizier nebst mehreren mit Kalaschnikows bewaffneten Soldaten an Deck polterten. Die Kommunikation war nicht ganz

SCHICHTEN bestätigen es, hatte dort ein Erlebnis der besonderen Art. MS WERNER SEELENBINDER machte keine Ausnahme. Bei Annäherung Chungjin erhielten wir ein Telegramm vom Hafenkapitän mit der Angabe unserer Ankerposition. Ich marschierte zur Brücke und überreichte es dem Kapitän. Den Funkraum hatte ich noch nicht wieder erreicht, als ich den Aufschrei „Funker“ hörte. Mir schwante nichts Gutes, als ich den Kartenraum erneut betrat. Kapitän Fünning wies wortlos auf die Zahlen im Telegramm und anschließend auf ein Bleistiftkreuz in der Seekarte, das offensichtlich die Ankerposition darstellte. Mir stockte der Atem. An dieser Stelle verzeichnete die Seekarte eine Wassertiefe von mehr als tausend Metern! Ein Anruf bei Chungjin-Radio bestätigte allerdings die Richtigkeit der übermittelten Position. Was daraufhin unser „Alter“ bemerkte, war weder druckreif noch dazu angetan, einen Beitrag zur unverbrüchlichen Freundschaft der Brudervölker der DDR und Nordkoreas zu leisten.

Das Wetter verschlechterte sich, ein

einfach, denn das aus Koreanisch und Russisch bestehende Gebrüll des Offiziers war mehr oder weniger unverständlich. Die Rettung war der Chiefmate, der irgendwann mal in Moskau studiert hatte und nun das „Gespräch“ in Russisch führte. Was er da zu hören bekam, ließ ihn fassungslos den Kopf schütteln. MS WERNER SEELENBINDER war unerlaubt und völkerrechtswidrig mit laufendem Radargerät in nordkoreanische Hoheitsgewässer eingelaufen. Bloß gut, dass der „Dritte“ rechtzeitig die Seekarte mit seinen Eintragungen hatte verschwinden lassen, sonst wäre sicher noch Spionage hinzugekommen. Dafür dröhnte es plötzlich aus dem Funkraum los, denn ich hatte in Erwartung einer Sendung den Empfänger auf einer Frequenz von Rügen-Radio stehen. Wie von der Tarantel gestochen fuhr der Offizier herum und erweiterte die Liste unserer Verfehlungen um den Tatbestand „unerlaubtes Benutzen der Funkstation“. „Gut gemacht, Funker“, lobte mich der „Alte“, „nun brauch ich nicht allein in den Knast“!

Schließlich kam der Lotse an Bord und eskortiert von dem Kanonenboot liefen wir in den Hafen ein. Das „Prisenkommando“ blieb selbstverständlich an Bord, bis wir an der Pier lagen. Nach Abwicklung der üblichen Formalitäten kreuzte der Agent auf, machte ein sehr nachdenkliches Gesicht, und informierte uns, dass bis zur Klärung der Angelegenheit keinerlei Ladebetrieb stattfinden würde und über die Besatzung striktes Landgangsverbot verhängt worden sei. Dennoch verlangte Kapitän Fünning umgehend in die Agentur gebracht zu werden, um sich mit der DDR-Botschaft in Verbindung setzen zu können. Nach einigem Hin und Her wurde es ihm gestattet. Am nächsten Tag kreuzte tatsächlich der Vize-Botschafter auf, der offensichtlich einigen Einfluss besaß, denn am übernächsten Tag begann der Ladebetrieb und das ganze Verhältnis zu den Behörden entspannte sich. Die Bewachung blieb allerdings. Ein Soldat stand auf der Pier an der Gangway, der zweite patrouillierte in den Aufbauten. Er hatte das durchaus bessere Los gezogen, denn draußen herrschten um die minus 15 Grad, und sein bedauernswerter Kollege hatte nicht etwa Schuhe oder Stiefel an den Füßen, sondern als Extra seines soldatischen Outfits mit Bindfaden verschnürte Strohbindel!

Der Rest ist schnell erzählt. Wir bekamen doch tatsächlich in Chungjin voll Schiff Ladung für Westeuropa und Rostock. Das wurde nun mit einem lachenden und einem weinenden Auge quittiert. Lachend, weil die Reise unerwartet kürzer wurde, weinend, da wir insgeheim alle darauf gezählt hatten, über Hongkong und Singapur zurückzufahren und damit den Ruhm einzuheimen, als erstes DSR-Schiff eine komplette Weltumseglung geschafft zu haben. Unser Landgang während der Liegezeit beschränkte sich auf den Besuch des Seemannsklubs, der solche attraktiven Kaufangebote bereithielt, wie koreanischen Wodka mit eingelegter Schlange! Der große Führer Kim Il Sung möge es uns verzeihen, aber wir hatten wirklich keine Ambitionen, mehr von Chungjin zu sehen.

Die Rückreise über den Pazifik entschädigte uns mit lang anhaltend gutem Wetter. Als der Lotse in Balboa an Bord kam, gab es auf beiden Seiten verblüffte Gesichter. Es war der Gleiche wie auf der Hinreise und es wurde ein richtig herzliches Wiedersehen. Irgendwann hatten wir dann auch die westeuropäischen Häfen hinter uns und liefen in Rostock ein. Eine in jeder Weise bemerkenswerte Reise war zu Ende gegangen.

Wenn ich heute im Abstand von weit über 30 Jahren an diese Reise mit ihren so komplizierten Funkbedingungen und an die vielen im Funkraum verbrachten Nächte mit endlosen Anrufen an Rügen- oder Norddeich-Radio zurückdenke, die mir zwar keine Verbindungen, aber dafür gleich zwei Funkverstöße von amerikanischen Überwachungsstellen eintrugen, kommt mir immer wieder der Gedanke, wie gern würdest du noch einmal in deiner Funkbude sitzen und diese faszinierende Zauberwelt der Punkte und Striche erleben. Wie schön wäre es, wieder die vertrauten Rufzeichen von Küstenfunkstellen aus aller Welt zu hören, den Sender anzustellen und Nachrichten auf deiner alten, selbstgebauten Doppelseitentaste in den Äther zu hämmern.

MS RONNEBURG – 25 Jahre im Dienst der DSR

Eine Nachbetrachtung zu Schiff und Besatzung

Am 24. Februar 1993 erschien in der Ostsee-Zeitung folgende Notiz:

„Ronneburg“ und „Freyburg“ an Reederei Hugo Stinnes verkauft
Hamburg (OZ). Etwa 18 Monate nach dem Verkauf ihres letzten Frachters „Pampero“ an China hat die Reederei Hugo Stinnes (Hamburg) jetzt wieder eigene Tonnage erworben: Von der Deutschen Seereederei Rostock GmbH übernimmt sie diese Woche die „Ronneburg“ und deren Schwester „Freyburg“, um sie unter den Stinnes-Traditionsnamen „Passat“ und „Pampero“ weiterhin im bisherigen Fahrtgebiet Europa-Zentralamerika Westküste einzusetzen. Die 1968/69 auf der Warnowwerft in Warnemünde gebauten, 17 Knoten schnellen 10.000-t-Stückgutfrachter werden seit zwei Jahren im Rahmen des monatlichen Gemeinschaftsdienstes DSR/Stinnes West Indies Services nach Rio Haina, Caldera, Acajutla und Corinto eingesetzt und haben sich hier bereits bewährt. Die mit umfangreichem Ladegerüst bis 60 Tonnen sowie Süßöltanks ausgestatteten, auch für den Containertransport geeigneten Schiffe befinden sich trotz ihres Alters von über 20 Jahren in einem hervorragenden Zustand, wie von der mit der technischen Betreuung beauftragten Firma zu erfahren war.

Das war der fast versöhnlich klingende Abgesang auf MS RONNEBURG, eines der erfolgreichsten Schiffe, das je unter der Flagge der DSR fuhr. Vier Monate später hätte der Frachter sein 25. Indienststellungsjubiläum bei der DSR feiern können. Dieses Dienstalter übertrafen in der Geschichte der DSR nicht mehr als 20 Schiffe, darunter vom Vorläufertyp lediglich die Frachter EDGAR ANDRÉ (29 Jahre), ERNST SCHNELLER (28 Jahre) und GEORG SCHUMANN (25 Jahre). Aus der Reihe der Typ XD-Schiffe fuhr der Linienfrachter am längsten für die DSR, denn keines seiner 15 Schwesterschiffe konnte vor dem Verkauf zwei Dutzend Jahre Dienstzeit erreichen. Die RONNEBURG war auch ein glückhaftes Schiff. Sie taucht im Gegensatz zu elf ihrer Schwestern nicht in der Statistik der bis 1990 durch die Seekammer der DDR verhandelten Seeunfälle auf. Am 1. Mai 1980 wurde die Besatzung mit dem Orden „Banner der Arbeit – Stufe III“ ausgezeichnet. Den ideologischen Hintergrund außer Acht lassend, war der aus gutem Grunde verdient worden, war das Schiff doch zu diesem Zeitpunkt bereits 101 Monate ohne Arbeitsunfall und 152 Monate ohne Brände und selbst verschuldete Havarien gefah-



ren, von unbestreitbaren ökonomischen Erfolgen einmal ganz abgesehen. In der Betriebszeitung „Voll Voraus“ hieß es als Auszeichnungsbegründung im Stile der üblichen Kampagnen: „Kosten gespart, ist Seemannsart“.

MS RONNEBURG, Rufzeichen/Unterscheidungssignal DDXO, wurde am 18. Juni 1968 vom VEB Warnowwerft Warnemünde als 11. Schiff der XD-Serie an die DSR übergeben. Das offizielle Datum der Indienststellung lautete auf den 30. Juni 1968. Der konventionelle Stückgutfrachter war gemäß Datenblatt für den Transport aller Arten von Stück- und Schüttgutladung geeignet, einschließlich Getreide, Schwergutladung, Kühlladung, Autos und Süßöl. Die folgenden Reisedaten aus den Erinnerungssplittern ehemaliger Besatzungsmitglieder über fast 25 Jahre unter den Farben Blau-Rot-Blau, konnten nach Jahren noch zusammengetragen werden:

Die Jungferntour unter Kapitän Lothar Flögel führte Schiff und Besatzung nach Kuba. Anschließend wechselte es in den Südostasiendienst und am 24. Oktober 1968 wurde im Atlantik die erste Äquatortaufe zelebriert. Es sollten mindestens 20 weitere derartige Spektakel folgen, wobei auf verschiedenen Südasiereisen der Äquator, bedingt durch den ge-

schlossenen Suezkanal, gar sechsfach überquert wurde. Vom Februar 1969 bis zum Januar 1972 bediente der Frachter auf sieben Reisen im steten Wechsel Häfen auf der Südasiereise oder im Fernen Osten. Das waren pro Reise mindestens Port Kelang, damals noch Port Swettenham genannt, Singapur, Hongkong und Kobe, Yokohama und Chungjin. Bis auf den letztgenannten Hafen in der Koreanischen Volksdemokratischen Republik war es ein attraktives Fahrtgebiet. Alle bescheidenen Einkaufswünsche vom Kapitän bis zum Stewardhelfer ließen sich in den *shopping malls* dieser Hafenstädte erfüllen. Zur ersten Werftliegezeit von 40 Tagen kam das Schiff im Oktober/November 1970 in die Warnowwerft Warnemünde. Eine nicht vergessene Randglosse: Am 25. November 1971 wurde erstmalig Bangkok angelaufen und nach diversen bereits erfahrenen Landgangsbeschränkungen in Nordkorea wurde hier zum ersten Mal der Mannschaft



Im Hafen von Bangkok - 1972

der Landgang komplett verweigert. Zur Freude der Leute, die auf dem Hauptdeck wohnten, war das Bedürfnis junger Thailänderinnen, an Bord zu kommen, umso größer. Vom Februar 1972 bis zum August 1973 schlossen sich sechs Reisen an die Ostküste Südamerikas an. Abgangshafen war Wismar, stets mit viel Kali im Bauch. Regelmäßig wurden ausreisend Rio de Janeiro, Santos, Montevideo und Buenos Aires bedient, einmalig während dieser Zeit Recife und Porto Alegre. Ladehäfen waren Rio Grande, Paranagua, Santos und Salvador de Bahia. Im wesentlichen für Futtermittel oder Café do Brasil. Durch den Vino tinto und die liebeswilligen Muchachas von Santos erfuhr die Seefahrt auf diesen Reisen eine Glorifizierung, von der mancher Seelord noch heute Krückstock schwingend und kopfschüttelnd zehrt.

Einer anschließenden Wertzeit während goldener Herbsttage 1973 in den *Götaverken Göteborg* folgte eine dramatische Japanreise mit den Häfen Yokohama, Nagoya und Kobe via Sin-



Eindocken der RONNEBURG in der Götaverkens VARV; Göteborg am 17.09.1973

gapore und Hongkong. Das Schiff fuhr mitten in die Ölkrise um den Jahreswechsel 1973/74 hinein, wurde von Hafen zu Hafen mit dem Bunkern vertröstet, lief große Distanzen mit reduzierter Fahrt und musste schließlich außerplanmäßig Mombasa und Durban anlaufen, um seine Schwerölbestände für die Heimreise zu komplettieren. Das war zugleich die letzte Reise des Schiffes nach Fernost.

Im Anschluss daran ging der Dampfer als Konferenzschiff für acht Reisen mit dazwischen liegenden Klaipedareisen und einer anschließenden Wertzeit Mitte 1976 in den Indien/Pakistan-Liniendienst und bediente die Häfen Karachi, Bombay, Cochin, Colombo, Madras und Calcutta sowie Chittagong. Auf der Rückreise lief er für Zuladung stets eine Reihe von indischen Reedehäfen an. Der Subkontinent wurde als Landgangsgelegenheit unterschätzt und mancher Seemann ahnt heute, dass er dort etwas verpasst hat, was sich durch Pauschalreiseangebote nicht wieder gutmachen lässt.

Bereits sieben Jahre im Dienst, passierte die RONNEBURG auf der Reise III/75 südgehend erstmals den Suezkanal vier Wochen nach dessen Wiedereröffnung am 5. Juni 1975. Bis her führten alle Reisen nach Asien um das Kap der Guten Hoffnung herum. Dabei wurde mit freundlicher Unterstützung der Agentur Gundelfinger und trotz Apartheid-Boycott anfangs noch Durban zum Bunkern angelaufen, was sehr willkommen für Postempfang und Proviantkauf war. Milch und Frischwurst vom Kap waren erste Wahl. Im Dezember 1977 lief das Schiff zum ersten Mal von Rostock über Mittelmeerhäfen in den Persischen Golf aus und bediente dann während mehrerer Reisen mit einer dazwischen liegenden Werftzeit in Bijela in der Bucht von Kotor/Jugoslawien die Mittelmeer-Golf-Linie der DSR, um die Paläste der Scheichs mit Carrara-Marmor auszustatten. Ein schwieriges Fahrwasser war auf dieser Route der Shatt el Arab. Nautisch und politisch. Und bald darauf sollte der eben noch angelaufene neue Hafen von Khorramshar im ersten Golfkrieg untergehen und Basrah bis heute nicht aus den Schlagzeilen herauskommen. Der Golfeinsatz endete im März 1980. Nach der internationalen Rufzeichenumstellung im gleichen Jahr erhielt die RONNEBURG das Unterscheidungssignal Y5FH. Von Mitte April bis Mitte September 1980 ging der Linienfrachter in die Südostasienfahrt. Im September/Oktober machte das Schiff wiederum Zwischenreisen nach Klaipeda, ging anschließend in die Werft und lief im März 1981 wieder nach Indien aus. Die darauf folgende Indienreise im Herbst 1981 stand unter keinem guten Stern. Vom 19. zum 20. September erfuhr das Schiff in der Biscaya schwere Schäden durch Seeschlag. Deren Reparatur erfolgte auf Zypern, nachdem dies in Gibraltar und Malta wegen Gefahrgutladung abgelehnt worden war. Im Dezember lädierte im Hafen von Chittagong erneut ein manövrierender iranischer Tanker Steven und Back der RONNEBURG. Die Notreparatur erfolgte heimreisend in einer Hamburger Werft. Von November 1982 bis April 1983 lag das Schiff vermutlich wiederum in einer Werft. Bis zum September 1983 blieb der Frachter in der Indien-Pakistan-Fahrt. Nach dem Einlaufen in Rostock am 3. September 1983 musste die Besatzung wegen eines Verdachtes auf hochansteckende Hepatitis in Quarantäne, bevor das Schiff Ende September wieder auslief. Es schlossen sich drei Reisen nach Indien/Südostasien an. Am 19. Januar 1984 lief das Schiff mit einer defekten Ankerwinde aus Penang aus.

Im Frühjahr 1985 machte die RONNEBURG nach längerer Abwesenheit wieder eine Reise an die südamerikanische Ostküste. In deren Verlauf kam es in Buenos Aires zu einem besonders fiesem Diebstahl. Dem Schiff wurden von der Brücke beide Chronometer und die Feldstecher gestohlen und anschließend von den Dieben wieder angeboten. Schließlich ließ man einen Chronometer von einem Dampfer des Fischkombinates Rostock. Zu Ladungsdiebstählen war es in den Jahren immer wieder gekommen. So 1972 in Santos aus Luke I und 1974 in Calcutta aus Luke V. In Chalna verschwand eines Tages unter den Augen der Besatzung eine Festmacherleine von der Back auf Nimmerwiedersehen im Dschungel.

Von Mitte Mai bis Mitte November 1985 lag das Schiff ein halbes Jahr in der *Warnowwerft Warnemünde*. Im weiteren Verlauf wechselten die Fahrtgebiete in rascher Folge. Es folgten drei Mittelamerika/Kubareisen. Im Anschluss wieder eine Südamerikareise und eine Mittelamerikareise. Dazwischen lag das Schiff im August 1986 in Kiel in der Werft. Der Frachter war mittlerweile „Initiativschiff“ auf der „Linie der höchsten Qualität DDR-Kuba“ geworden. Die jungen Genossen räumten beim Subbotnik die Kaihallen in Havanna auf, damit die zu löschende Ladung untergebracht werden konnte und sie selbst schneller wieder nach Hause kamen. Im Oktober des gleichen Jahres wurde MS RONNEBURG in das „Ehrenbuch der Stadt Rostock“ eingetragen – wozu das auch immer gut gewesen sein mag. Im Januar 1987 schleppte die RONNEBURG während einer Südamerikareise den manövrierunfähigen Trawler GRETE WALTER des Fischkombinates Rostock in drei Tagen aus dem Atlantik in das brasilianische Recife. Am 31. August 1987 lief der Dampfer vom Heimathafen Rostock wieder einmal

nach Südostasien aus. Während dieser Reise lag das Schiff bis Jahresende etwa anderthalb Monate planmäßig in der Werft in Saigon. Auch von schwerem Wetter blieb das Schiff weiterhin nicht verschont. Während der Versegelung von Saigon nach Huangpo wurde vom 23. bis 25. Oktober 1987 dem Taifun LYNN mit einer Wirbelsturmnavigation wirkungsvoll begegnet. Bald darauf traf man ausreisend und für den Golf von Aden (Mukalla, Aden, Assab) bestimmt in der Biscaya auf extrem schlechtes Wetter. Bei Orkanstärke 11 und 12 und über 15 Meter hohen Wellen musste das Schiff mit Brechern über Deck, Luken und Decksladung drei Tage abwettern. Ladungsschäden ließen sich nicht vermeiden. Es schlossen sich im Wechsel Reisen nach Mittel- und nach Südamerika an. Ende 1988 ging es erstmals durch den Panamakanal.



Mittagspause beim Bootsausflug in Paranagua - 1972

Heimreisend leistete das Schiff am 25. Januar 1989 östlich der Bahamas der leckgeschlagenen US-amerikanischen Jacht DRUMMER mit vier Erwachsenen und einem Kind an Bord Hilfe in Seenot. Die Jacht, die sich auf der Überfahrt von George Town/Bahamas nach St. Thomas/Virgin Islands befand, nahm Wasser. Besatzungsmitglieder der RONNEBURG dichteten das Leck ab. Vom November 1989 bis Februar 1990 lag sie in einer Stettiner Werft. Am 26. März 1990 wurde das Schiff während der Versegelung von Corinto nach Acajutla durch die salvadorianische Coast Card mit Waffengewalt gestoppt. Dem Schiff wurde vorgeworfen, acht Seemeilen vor der Küste gestoppt zu haben und nach Bemerkung eines Coast-Guard-Bootes mit geändertem Kurs abgelaufen zu sein. Beide Anschuldigungen konnten durch Tagebucheinträge widerlegt werden. Dennoch wurde die RONNEBURG aufgebracht und in Acajutla Repressalien ausgesetzt. Vom Mai bis Juli 1990 unternahm der Frachter zwei Mittelmeerreisen nach Durres/Albanien, anschließend folgte seine einzige Reise nach Ostafrika.

Die Linienabfahrten ab Rostock fielen als erstes den Umbrüchen des Jahres 1990 zum Opfer und am 30. Oktober 1990 lief das Schiff ein letztes Mal aus Rostock aus. Dieser Törn führte

über Mariel, Nuevitas/Kuba und Tampico erstmalig in einen US-Hafen, nach Orange in Texas. Die Rückreise verlief über Cartagena/Kolumbien, Gent, Antwerpen und Bremen nach Hamburg. Die Hansestadt wurde nunmehr neuer Start- und Zielpunkt aller Reisen. Ab Februar 1991 erfolgten die letzten acht Reisen unter DSR-Flagge im West-Indien-Dienst in die Karibik und zur Westküste Mittelamerikas. Neben den bereits oben genannten Häfen wurden Santo Domingo und nach den Panamakanal-Passagen auch Balboa, Quetzal, Corinto und Buenaventura bedient. Die Ladung bestand aus Rohkaffee. Auf seiner letzten Fahrt machte die RONNEBURG unter der Führung von Kapitän Klaus Vanhoefen wegen eines Maschinenschadens und notwendiger Ersatzteillieferung 14 Tage Stopp in San Juan/Puerto Rico, bevor sie über Bremen und Hamburg am 13. Februar 1993 in der *Rickmers Werft Bremerhaven* eingedockt wurde, um den Verkauf vorzubereiten. Der Frachter wurde ohne Übergabe weitergereicht. Auf Nachfrage hieß es, die neue Besatzung bestehe sowieso aus ehemaligen DSR-Seeleuten, die sich auskennen würden. Das wird in jenen Tagen nicht die Ausnahme gewesen sein.

In diesen knapp 25 Jahren hatte es MS RONNEBURG mit seiner braven Hauptmaschine auf eine Laufleistung von etwa einer Million Seemeilen gebracht. Die Anzahl von etwa 100 angelaufenen Häfen in 50 Ländern ist durch moderne Containerschiffe wohl nie mehr erreichbar. Seit seiner Indienststellung bis 1979 hielten sich die unwirtschaftlichen Reedeliegezeiten in Grenzen. Erst vom 10. Juli bis 4. September 1979 und vom 27. Oktober 1979 bis 13. Januar 1980 lag das Schiff längere Zeit auf Reede – vor Basra. Insgesamt verbrachte der Dampfer etwa zweieinhalb Jahre in Werften.

Auf den Hauptzweck des Schiffes, die transportierte Ladung, über 25 Jahre hinweg im Detail einzugehen, ist unmöglich. Es gab immer wieder „Ausreißer“ im üblichen Ladungsangebot. Stellvertretend sei hier der Transport einer Zirkusnummer, zweier Löwen und eines Pferdes inklusive eines verkrachten Studenten als Pfleger, von Rotterdam nach Recife im Jahre 1972 erwähnt. Als „blinder Passagier“ reiste einmal von Bedi nach Koper ein indisches Erdhörnchen mit, das von der Brücke liebevoll beobachtet wurde, wenn es sich bei geöffneter Luke auf den Jutesäcken sonnte. Doch alles im allem waren die Jahre der RONNEBURG bei der Deutschen Seereederei unspektakulär, wie es von vielen anderen Schiffen sicher auch zu berichten wäre.

Dieses Urteil lässt sich auch auf die Besatzung übertragen. Es liegt in der menschlichen Natur, dass die Charaktere nicht homogen sind, aber unter den Besatzungsmitgliedern der RONNEBURG befanden sich keine ausgesprochenen Egozentriker oder andere durchgeknallte Typen, denen man heute vielerorts begegnet. Schließlich waren alle schon vor der Ausstellung des bekannten Sichtvermerkes durch die große Klappe gegangen, die die Spreu vom Weizen getrennt hatte. Extravaganz war eher bei den weltenbummelnden Passagieren zu finden, die vor allem zwischen dem Kontinent und Südamerika gebucht hatten, aber auch in den Fernosthäfen auf- und wieder abstiegen, solange sich die Politabteilung dieses „zersetzende“ Treiben ansah. Oder es fanden sich unter ihnen vielbedauerte weibliche Geschöpfe, die ihren Lebenspartner in Ländern der Dritten Welt gefunden hatten und mit Sack und Pack ihr sozialistisches Vaterland verließen. Der Seemann kannte deren Ziel, sie selbst leider noch nicht.

Im Verlaufe der Jahre hatten nachweislich mindestens 24 verschiedene Kapitäne die Befehlsgewalt inne. Während in den ersten fünf Jahren eine Reihe junger Kapitäne das Schiff führten, dominierten später Kapitäne, welche im vierten Lebensjahrzehnt standen. Die Kapitäne alterten quasi mit dem Schiff. Lothar Flögel, Rüdiger Schmolinske und Ernst Labjon waren knapp 30 Jahre alt, als sie für die RONNEBURG als Kapitän gemustert wurden. Die Veteranen waren Kapitän Artur Fick (65 Jahre), der das Schiff während der Werftreise



Einweisung zum Lecksicherungsmanöver

im März 1986 nach Kiel begleitete, und Kapitän Gerhard Locke (63 Jahre), der nach seinen vier Indienreisen in den 70er Jahren mit der RONNEBURG den Stückgutfrachter noch einmal vom August bis Dezember 1986 für eine Mittelamerikareise übernahm. Insgesamt ergab sich bei etwa 70 ausgewerteten Rundreisen ein Durchschnittsalter der Kapitäne dieses Schiffes von 43,6 Jahren. Kapitäne, welche die Bezeichnung Stammkapitän aufgrund der Vielzahl ihrer Reisen mit DDXO/Y5FH verdienten, waren Hans Sorge (1972 - 1977), Udo Nelhübel (1978 - 1984) und Karl-Friedrich Beese (1985 - 1992), wobei der mit 17 Rundreisen unangefochten führt. Kühlingenieur Erich Hehr hielt es am längsten an Bord aus. Bereits 1977 gemustert, tauchte er nach urlaubsbedingten Unterbrechungen in einer Besatzungsliste der Reise 1/92 immer noch auf. Die weibliche Komponente soll hier nicht übergangen werden. Nach Auswertung der biografischen Daten von 49 Stewardessen ergab sich ein Durchschnittsalter von 26,6 Jahren. Die älteste Stewardess war 60 Jahre alt, die jüngste zählte 18 Lenze, als sie das erste Mal anmusterte. Im August 1969 stiegen die ersten vier Lehrlinge für ihre praktische Ausbildung im 2. Lehrjahr auf. Zwischen 1972 und 1990 bekamen auf dem Schiff jährlich sechs bis acht „Stifte“ ihr seemännisches Handwerkszeug vermittelt. Zeitweise wurden die Jahrgänge von Lehrbootsluten begleitet. 1992 wurden nochmals zwei Lehrlinge ausgebildet, bevor man zum großen Halali blies. Ihren Abschluss als Facharbeiter erhielten mehr als 150 Lehrlinge für Deck und Maschine. Von den 1970er bis zu den 1980er Jahren ergaben sich signifikante Veränderungen der landsmannschaftlichen Zugehörigkeit der Lehrlinge. In den Ausbildungsjahrgängen 1972 bis 1975 stammten 22 aus Sachsen/Sachsen-Anhalt/Thüringen, vier aus Brandenburg/Berlin und drei aus Mecklenburg-Vorpommern. In den Ausbildungsjahrgängen 1983 bis 1990 wurden 33 in den Südbzirken der DDR, 24 in Brandenburg/Berlin und immerhin 20 in Mecklenburg-Vorpommern geboren. 1990 erhielten außerdem zwei Jugendliche aus Tschechien auf dem Schiff ihre praktische Matrosenausbildung. Ihrer sozialen Herkunft nach werden die meisten nach der damaligen Terminologie Arbeiter-und-Bauern-Kinder gewesen sein. Sie kamen als Jugendliche und stiegen als gestandene Männer wieder ab, denn fast alle erreichten in diesem Ausbildungsjahr ihre Volljährigkeit. Der 18. Geburtstag wurde gebührend gefeiert.

Um eine derartige Freizeitgestaltung waren die Lehrlinge am wenigsten verlegen. Die Elemente kreativeren Freizeitvergnügens, im damaligen Sprachgebrauch das „künstlerische Volksschaffen“, gingen über den Rahmen des auf DSR-Schiffen Üblichen nicht hinaus, blieben aber dauerhafter als manches andere im Gedächtnis haften und waren nach heutigen Maßstäben geradezu utopisch. Anfang der 1970er existierte für zwei Reisen eine kleine Bordkapelle, ein zaubernder Koch war ebenfalls für mehrere Reisen gemustert. Selbst ein Matrosenchor hatte sich eines Tages spontan zusammengefunden. In einem Beitrag in der „Voll Voraus“ zum 20-jährigen Jubiläum des Schiffes wurde neben Zirkeln aller Art auch ein Tanzstundenkurs für die Dauer einer Reise erwähnt. Die Gruppe Karat (jetzt K...!), die in Havanna ein Konzert gegeben hatte, war am 1. Oktober 1986 an Bord. Das wurde für Musiker und Besatzung ein unvergesslicher Abend. Die durch Reederei oder Agentur gesponserten gemeinschaftlichen Exkursionen, vom Bestaunen der „Nachtwache“ im Rijksmuseum Amsterdam bis zum Asado-Essen auf einer argentinischen Hazienda, entsprachen dem, was auf anderen Schiffen bei entsprechenden Möglichkeiten ebenfalls organisiert wurde. Erheblich darüber hinaus ging unter anderem die Einladung der DDR-Botschaft in Indien an zwei Besatzungsmitglieder zu einer Sightseeingtour von Calcutta nach New Delhi einschließlich einer Fahrt zum Taj Mahal in Agra, die den guten Kontakten des Schiffes zum Handelsrat zu danken war. Einer der Stamm-Funkoffiziere berichtete von einer faszinierenden Tour im Pkw von Saigon nach Pnom Penh während der damaligen Wertzeit. Als herausgehobener individueller Ausflug sei die Visite der Weltausstellung Expo 70 in Osaka erwähnt, wohin ein Teil der Crew von Kobe aus pilgerte. Solche außergewöhnlichen Ereignisse waren auch bei der Seefahrt nicht die Regel und verbinden sich noch heute bei den Akteuren mit dem Namen RONNEBURG.

In diesem Zusammenhang sollen die wiederholten Besuche von Besatzungsmitgliedern in der Patenstadt und die Gegenbesuche an Bord nicht unerwähnt bleiben. Die unkomplizierten Wismut-Kumpel und die welterfahrenen DSR-Seeleute verstanden sich auf Anhieb. Die gleichen Volumenprozente im „Kumpel“- und „Matrosentod“ verbanden. Die Stadt machte ihren Seeleuten den Aufenthalt so angenehm wie möglich und die Wismut sparte nicht damit, den Lords Aktivistennadeln an die Brust zu heften. Das Schiff revanchierte sich mit einer Klapedareise für die Honoratioren der Stadt. Das Bergarbeiterstädtchen Ronneburg, Zentrum des Uranbergbaus in Thüringen, war wahrlich stolz auf sein Schiff. Noch im August 2004 gehörte anlässlich der 700-Jahr-Feier eine straßenbreite Leinwand mit dem Bild der RONNEBURG hinter einer Delegation ehemaliger Besatzungsmitglieder und der DSR-Flagge zum großen Festumzug.

Die Besatzungsstärke schwankte über all die Jahre zwischen 32 und 46 „Piepel“. Letztere Größenordnung wurde auch auf der Reise 2-3/74 nach Indien erreicht. Es war die einzige Reise, auf der ein Arzt an Bord gemustert war. Zehn bis vierzehn Offiziere hatten durchweg auf jeder Reise angeheuert. In der Regel bewegten sich die Zahlen der Besatzungsmitglieder einschließlich mitreisender Ehefrauen, Lehrlinge und Politoffiziere um die 40. 1992 fiel die Besatzungsstärke spürbar unter 30. Im ersten Drittel der Dienstzeit des Schiffes begleiteten auf jeder Rundreise bis zu drei mitreisende Ehefrauen ihre Männer. In den 80er Jahren wurden mitreisende Ehefrauen die absolute Ausnahme. 1970-1975 waren es 31 mitreisende Ehefrauen, 1985-1990 sechs. Ähnliche Veränderungen sind für Ehepaare signifikant, die für eine oder mehrere Reisen an Bord einer Tätigkeit nachgingen. Während von 1968 bis 1976 neun Ehepaare gemustert waren, ging deren Anzahl zwischen 1983 und 1992 auf sechs zurück. Auch die Verweildauer der Besatzungsmitglieder an Bord nahm ab. In den 70er Jahren betrug die Reedereizugehörigkeit aller, die je Reise (ohne Lehrlinge) gemustert waren, durchschnittlich zwischen 6 und 9,3 Jahren, bevor sie auf der RONNEBURG anheuert. Wenn man die Offiziere allein betrachtet, betrug deren Verbundenheit zur DSR sogar 14 Jahre. Für die Folgejahre war solch eine Erhebung nicht mehr möglich, weil aus der Nummer des Seefahrtsbuches

dessen Ausstellungsjahr nicht ersichtlich war. Die Reedereizugehörigkeit des ersten Funkoffiziers der RONNEBURG wurde bei Einlaufen Rostock im Februar 1969 gewaltsam durch Haftbefehl beendet, weil er den Einmarsch in die CSSR am 21. August 1968 öffentlich kritisiert hatte. Dieses „Verbrechen“ ereignete sich im Reiseverlauf. Schlussfolgerungen bieten sich zwangsläufig an. Anfang April 1978 hatte ein Besatzungsmitglied das Arbeitsverhältnis zur DSR in Marseille fristlos gekündigt. Zuvor hatte der Politoffizier nach Landgangsschluss fassungs- und erfolglos alle Nachbars der Stadt nach dem vermeintlichen Achteraussegler, der wenige Tage vorher als Ablöser in Koper aufgestiegen war, abgesucht. Die erste „Republikflucht“ von Bord des Schiffes war perfekt. Und wie es der Lauf der Dinge wollte, wurde eines Tages auch die RONNEBURG aus ihrem Dienst unter der Heimatflagge entlassen. Am 15. Februar 1993 wurde sie über die Hamburger Firmierung Schifffahrtsgesellschaft Oste der Passat Shipping Corp. Monrovia nach Liberia unter den Namen PASSAT übergeben. Neuer Reeder war nun Frank Leonhardt und Hugo Stinnes Linien GmbH. 1994 wurde das Schiff wieder in RONNEBURG umbenannt und im Januar 1995 an die Indian Ocean Line Dubai verkauft, um 1999 für 131.500 \$ an Abbrecher in Mumbai weitergereicht zu werden. Am 16. Januar 1999 ging es ab Dubai auf seine letzte Reise nach Alang im nordindischen Bundesstaat Gujarat, dem weltgrößten Schiffsabwrackplatz. Dort traf es am 25. Januar 1999 ein. Am 5. Februar 1999 wurde das 30 Jahre alt gewordene Schiff auf Strand gesetzt und der Abbruch bei der Firma Makewell begann. Schade drum, aber nicht jeder DSR-Frachter konnte Traditionsschiff werden.



Funkoffizier Friedrich Seibicke bei der Wartung der Notsenderbatterien

Der Schiffsname jedoch hat im Gegensatz zu denen anderer DSR-Frachter überdauert. Am 24. Februar 2004 lieferte die *Guangzhou Wenchong Schiffswerft* in China ein Vollcontainerschiff für 1740 Containerstellplätze an das Emissionshaus für geschlossene Schiffsfonds, Hansa Hamburg Shipping International GmbH & Co. KG, das den Namen H RONNEBURG erhielt. Unter liberianischer Flagge für die Reederei Leonhardt & Blumberg fahrend, wurde es für fünf Jahre an die Schifffahrts-Gesellschaft HANSA FREYBURG mbH & Co. KG verchartert und fährt derzeit unter dem Namen MAERSK VENTSPILS im Zubringerverkehr zwischen Mainports und kleineren Häfen. So finden wir die beiden Schiffsnamen aus der Notiz der Ostsee-Zeitung von 1993 auf wundersame Weise wieder vereint. MV H RONNEBURG wurde als Tonnagesteuerfonds für Kapitalanleger konzipiert, die sich mit einem Mindestbetrag von 25.000 Euro am Kommanditkapital beteiligen konnten. Ihnen wurden 162 Prozent Auszahlung für die Dauer der Betriebsphase avisiert. Außerdem profitieren sie in steuerlicher Hinsicht von diesem Beteiligungsangebot.

Wie haben sich doch die Zeiten geändert! Mag das Leben auf MS RONNEBURG/DDXO/Y5FH manchmal beschwerlich und entbehrungsreich gewesen sein, aber kein Seemann fuhr dort, damit für einen stinkreichen Zahnarzt eine gute Rendite abfiel. Der Autor dankt allen ehemaligen „RONNEBURGERN“, die sich noch erinnern konnten.

Die Rettung des Z-Trawlers GRETE WALTER durch das MS RONNEBURG

Das MS RONNEBURG, beladen mit Stückgut und Kali, hatte am 2. Weihnachtsfeiertag 1986 unter meinem Kommando den Hafen Wismar zu einer Reise nach Brasilien verlassen. Einen Tag später wurde in Hamburg noch Ladung komplettiert. Dort legte das Schiff am 27. Dezember um 17.30 Uhr ab.



Die Reise begann ohne Besonderheiten. Am 31. Dezember fand wie immer ein Silvester-Barabend statt. Der 8. Januar 1987 war der Tag der Äquatortage. Aus diesem Anlass stand eine gut vorbereitete, zünftige Äquatortage auf dem Programm. Als abends mit deren gemütlichem Teil begonnen werden sollte, erhielt der Kapitän um 19.28 Uhr aus Rostock die Order zur Kursänderung, um dem Fischereifahrzeug GRETE WALTER zu helfen, das auf Position 04° 29' S und 27° 36' W trieb. Das Schiff hatte ein Netz in der Schraube, welches sich mit Bordmitteln nicht entfernen ließ und konnte dadurch das Ruder nicht bewegen. Es war völlig manövrierunfähig und somit allen Gefahren durch Wetter und See hilflos ausgesetzt. Bereits fünf Minuten später wurde durch ein Funkgespräch die Verbindung zum Havaristen hergestellt. Bei der GRETE WALTER handelte es sich um den Z-Trawler ROS 412 vom VEB Fischfang Rostock. Das Schiff hatte eine Länge von 63,2 Metern, eine Breite von 10,7 Metern, 963 BRT und 538 tdw. Sein maximaler Tiefgang betrug 5,2 Meter. Es befand sich auf einer Forschungsreise von St. John's auf Neufundland in den Südatlantik. Durch meine erhalten gebliebenen persönlichen Unterlagen gemäß den Schiffstagebuchaufzeichnungen sind alle weiteren Rettungsmaßnahmen gut dokumentiert und ermöglichen es, einen chronologischen Ablauf dieser nicht alltäglichen Unternehmung darzustellen.

Zunächst ließ ich mir vom Kapitän die Zustimmung zur Hilfeleistung bestätigen. Da es auf der RONNEBURG keine Taucherausrüstung gab, schlug ich ihm vor, die GRETE WALTER in den nächsten brasilianischen Hafen Recife zu schleppen.

Nachdem die Positionen beider Schiffe ausgetauscht waren, gab die RONNEBURG ihr ETA (Ankunftszeit) beim Havaristen für den 9. Januar mit 15.40 Uhr an. Unmittelbar nach diesem Gespräch leiteten wir um 19.40 Uhr die Kursänderung ein und nahmen mit voller Maschinenleistung einen Kurs von rechtweisend 80° auf die berechnete Position ein. Die Wetterbe-

dingungen waren gut. Der Wind wehte aus 110° mit Stärke 4 Bf., See 3 und die Dünung von 2 Metern Höhe kam aus 140° und war lang. Unter diesen Bedingungen rollte die RONNEBURG leicht bis mäßig. Um die Schleppverbindung noch bei Tageslicht herstellen zu können, musste unsere Geschwindigkeit am 9. Januar morgens durch Veränderung der Drehzahl bis an die Höchstgrenze gesteigert werden.

In dem für den 9. Januar 7 Uhr vereinbarten Funkgespräch stimmte der Kapitän der GRETE WALTER dem Schleppen seines Schiffes nach Recife zu. Wir tauschten Vorschläge und Meinungen zur Schleppverbindung aus. Wir vereinbarten, dass die RONNEBURG die Schlepptrosse stellt und deren Kapitän die Leitung zur Herstellung und Führung des Schleppverbandes übernimmt. Weitere Kontakte dienten zur Absprache von Einzelheiten. Bei Ankunft der RONNEBURG sollte der Kapitän der GRETE WALTER zu uns an Bord kommen, um letzte Maßnahmen und endgültige Festlegungen zu treffen.

Während wir die Unglücksstelle ansteuerten, liefen die Vorbereitungen zum Schleppen auf Hochtouren. Zunächst mussten alle erforderlichen Arbeiten koordiniert und die damit zu betrauenden Besatzungsmitglieder bestimmt werden. So musste der Seeschleppdraht mit einer Länge von 240 Metern und einem Durchmesser von 47 Millimetern aus dem Kabelgatt von vorn über das Deck auf die achtere Manöverstation gezogen werden. Dort wurde er mit großen Achten über die gesamte Breite des Hecks aufgeschossen, um später ein reibungsloses Aufstecken zu ermöglichen. Auf vier Pollern legten die Decksleute Schleppstropfen. Eine Rolle Dederontauwerk (Länge 220 Meter, Durchmesser 22 Millimeter) und ein Drahtkollo (Länge 220 Meter, Durchmesser 18 Millimeter) mussten zur Poop gebracht werden. Verschiedene Spleißarbeiten waren erforderlich. Leinenwurfgeräte und viele andere Materialien und Werkzeuge wurden auf der Manöverstation bereitgestellt.



Um 14 Uhr kam der Z-Trawler an Steuerbord in Sicht. Eine Stunde später waren die Vorbereitungen für das Schleppen auf MS RONNEBURG abgeschlossen. Um 15.25 Uhr war der Havarist erreicht. An Bord der RONNEBURG trafen die Kapitäne letzte Absprachen für die notwendigen Manöver. Während dieser Zeit beobachtete man ständig das Verhalten beider Schiffe zueinan-

der in Wind, See und Dünung und notierte die Ergebnisse. Nach diesen Beobachtungen und entsprechend guter Seemannschaft steuerte das MS RONNEBURG von achtern kommend die GRETE WALTER an deren Luvseite parallel in etwa 50 Meter Abstand an. Der Havarist wurde mit geringer Fahrt passiert. Als sich das Heck der RONNEBURG auf der Höhe des Vorschiffes der GRETE WALTER befand, wurde nach vereinbarter Warnung durch das Typhon ein Leinenwurf-



gerät abgeschossen. Die Besatzung des Trawlers holte die Wurfleine und die daran angeschlagene Hievingleine ein. Gleichzeitig wurde die RONNEBURG aufgestoppt und lag jetzt in etwa 30 Metern Abstand 1 Strich an Steuerbord vor der GRETE WALTER. Nun brachte man den Vorläufer und die Schlepptrosse aus. Um 16.52 Uhr stand die Schleppverbindung. Die RONNEBURG war weiter vertrieben und befand sich zu diesem Zeitpunkt auf einer Position etwa 50 Meter und 3 Strich an Backbord

vor dem Havaristen. Sie begann jetzt anzutauen. Unter wiederholten VGL-Stopp-Manövern kam die Schlepptrosse zum Tragen. Mit vorgeschriebenen Signalen und Lichterführung drehte der Schleppverband um 17.23 Uhr über Backbord auf Kurs 241° nach Recife.

Während des Schleppens vom 9. bis 12. Januar 1987 wehte der Wind aus Richtungen von 110° bis 160° mit Stärke 4 Bf. Die See betrug 3 und die Dünung kam aus 140°, war lang und zwei Meter hoch. Beide Schiffe arbeiteten leicht in See und Dünung. Das Schleppen wurde erschwert, weil der Trawler nicht mit dem Ruder arbeiten konnte. Er lag während des Schleppens nicht in Kiellinie, sondern ständig in 150° Seitenpeilung an Backbord und somit ging die Schlepptrosse dauernd unter einem Winkel von 30° durch das Wasser. Dieser Umstand wirkte sich auch bei allen Manövern hinderlich aus. Eine UKW-Verbindung ermöglichte jederzeit die notwendigen Absprachen zwischen den beiden Schiffen. Am 11. Januar abends bekam die GRETE WALTER die voraussichtliche Ankerposition auf der Reede Recife von 08° 04,3' S und 34° 50,5' W sowie die in der Nähe



liegenden Untiefen entsprechend der britischen Seekarte Nr. 969 mitgeteilt. Diese Karte war auf dem Trawler reisebedingt nicht an Bord. Zuvor war der Anlauf von Recife durch dessen Hafenkapitän genehmigt worden. Alle Festlegungen und Vorschläge meinerseits bezüglich der Ansteuerung von Recife, des Ankermanövers auf der Reede und zum Lösen der Schleppverbindung wurden vom Kapitän der GRETE WALTER akzeptiert. Fünf Seemeilen vor Erreichen der Ankerposition wurde die Fahrt aus dem Schleppverband genommen. Es galt, die Wirkung der Manöver genau zu beobachten und daraus entsprechende Schlussfolgerungen für die Ansteuerung und das Ankermanöver zu ziehen.



Beim Erreichen der Reede stellten wir fest, dass auf dem gewählten Ankerplatz bereits ein Schiff lag. Also steuerte unser Verband einen Ankerplatz 5 Kabel ESE-lich vom ursprünglich beabsichtigten Ort an. Das MS RONNEBURG ankerte am 12. Januar um 7.17 Uhr mit Steuerbordanker in Position 08° 04,5' S und 34° 49,9' W. Die GRETE WALTER warf ihren Backbordanker um 7.20 Uhr in etwa 1 Kabel Abstand vom Heck der RONNEBURG. Um 7.23 Uhr bestätigte der Kapitän des Havaristen die sichere Ankunft seines Schiffes. Schon drei Minuten später konnte der Vorläufer der Schleppverbindung auf dem Trawler gekappt werden und gleich darauf begann das Einholen des Schleppgeschirrs auf der RONNEBURG. Um 8.10 Uhr war das Schleppgeschirr an Bord. Danach erteilte der Hafenkapitän für das MS Ronneburg die Genehmigung zum Ablaufen. Zunächst kam noch das Schlauchboot der GRETE WALTER längsseits, das die von beiden Schiffen eingesetzten Materialien tauschte. Um 9.05 Uhr hatte das MS RONNEBURG seinen Anker gehievt und setzte die Reise nach Rio de Janeiro fort.

Eigentlich hatten sich die „Lords“ der RONNEBURG auf frischen Fisch vom Trawler gefreut. Aber leider war das Netz schon in der Schraube, bevor auch nur ein Heringschwanz an Bord gehievt werden konnte. Doch die gelungene Rettung stimmte alle froh und zufrieden. Ohne weitere Besonderheiten erreichte die RONNEBURG am 15. Januar 1987 Rio de Janeiro.

telegramm / gespräch / nachricht																																																																								
Stationennummer zwischen: Lsg Nr. 4/8/10/12																																																																								
Gefung	Aufgabende	Nr.	datum	Tag	UTC	zur NAC																																																																		
MS Ronneburg Y5FH																																																																								
Dankebemerkung				Empfänger																																																																				
Straße		Hausnummer		(Plz.) Bestimmungsort																																																																				
msg rostock 78/3 69 19 1215 = kapitean y5fh y5m = werter genosse beese: in namen der fangdirektion moechte ich ihnen und ihrer besatzung fuer die hilfe und den einsatz beim abschleppen unseres zubringer- trawlers "grete walter" recht herzlich danken. durch ihr schnelles und umsichtiges handeln wurde "grete walter" sicher nach recife ge- schleppt. ich wuensche ihnen und ihrem kollek- tiv viel erfolg bei der erfuehlung der trans- portaufgaben, gesundheit und alles gute = mit soz. gruss kroeger fangdirektor veb fischfang rostock +																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Übermittlung / 30/01/87</th> </tr> <tr> <th>am</th> <th>21.1.87</th> <th colspan="4"></th> </tr> <tr> <th>um</th> <th>2200a</th> <th colspan="4"></th> </tr> <tr> <th>von</th> <th>Y5M</th> <th colspan="4"></th> </tr> <tr> <th>durch</th> <th>Tg</th> <th colspan="4"></th> </tr> <tr> <th>Geb.</th> <th>Gh.</th> <th>Cl.</th> <th>M</th> <th>Pl</th> <th></th> </tr> <tr> <td>bb</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>cc</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ff</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>zz</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Forderung DP</td> </tr> </thead></table>							Übermittlung / 30/01/87						am	21.1.87					um	2200a					von	Y5M					durch	Tg					Geb.	Gh.	Cl.	M	Pl		bb						cc						ff						zz						Forderung DP					
Übermittlung / 30/01/87																																																																								
am	21.1.87																																																																							
um	2200a																																																																							
von	Y5M																																																																							
durch	Tg																																																																							
Geb.	Gh.	Cl.	M	Pl																																																																				
bb																																																																								
cc																																																																								
ff																																																																								
zz																																																																								
Forderung DP																																																																								

Als Technischer Offizier auf der alten VOGTLAND

Das MS VOGTLAND ex FREYA TORM war ein so genanntes Alttonnageschiff, welches die DSR von der Reederei D/S Torm A/S in Kopenhagen/Dänemark für 350.000 Pfund erworben und am 8. November 1965 in Dienst gestellt hatte. Das Schiff wurde 1953 in Dänemark auf der *Helsingør, Skipsvaerft og Maskinbyggeri A/S, Helsingør* als Stückgutfrachter mit einer Tragfähigkeit von 6858/7625 tdw gebaut. Es besaß einen von der Bauwerft gefertigten 2-Takt-10-Zylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 4118 kW. Das entsprach 5600 PS und gestattete eine Geschwindigkeit von 15 Knoten. An Bord war Platz für 34 Besatzungsmitglieder und acht Passagiere. Unter Flagge der Reederei Torm hatte die ehemalige FREYA TORM schon viele Reisen und Seemeilen hinter sich.

Ich befand mich seit Oktober 1966 auf dem MS VOGTLAND. Zunächst für eine Reise als III. Technischer Offizier und seit Januar 1967 als „Zweiter“. Während der Reise als „Dritter“ hatte ich meine C4-Arbeit geschrieben und dabei die Möglichkeit untersucht, die Hauptmaschine des Schiffes mit Schweröl anstatt mit Diesel zu betreiben. Dabei musste ich konstatieren, dass die angegebene Leistung längst nicht erreicht wurde. Die Kompressionsdrücke in den einzelnen Zylindern waren sehr unterschiedlich und von den in der Dokumentation angegebenen Größen zum Teil weit entfernt. Außerdem waren bei einer Inspektion im Spülluftkanal Bruchstücke von Kolbenringen gefunden worden.

Es hätte Anfang 1967 eine ganz interessante Reise werden können. Außer den üblichen westeuropäischen Häfen wie Hamburg, Antwerpen und Dünkirchen standen auch Kopenhagen



Die VOGTLAND (1) im Nord-Ostsee-Kanal

und Marseille als Ladehäfen fest. Dann sollte die Fahrt nach Ostafrika gehen. Jetzt war ich nun als „Zweiter“ gemustert und die Hauptantriebsanlage gehörte zu meinem „Ressort“, wie man den Verantwortungsbereich eines Offiziers an Bord gewöhnlich nannte. Somit hatte ich nun die „Ehre“, die in meiner Arbeit aufgedeckten Mängel selber auszumerzen. Der Chief legte als erste Maßnahme fest, dass auf dieser Reise alle Kolben gezogen und mit neuen Kolbenringen bestückt werden. Meine Begeisterung über diese Herausforderung hielt sich in engen Grenzen. Bedeutete es doch, dass ich in jedem Hafen, sobald das Schiff fest war, mit meiner Crew in den Keller stieg und mindestens einen der zehn Kolben aus seiner Laufbuchse zog, reinigen ließ, mit neuen Kolbenringen versah, die Buchse auf Verschleiß überprüfte und danach alles wieder schön ordentlich zusammenbaute, damit die Hauptantriebsanlage wieder seeklar war. Nichts mit interessanten Landgängen.

Da ich als Maschinenassistent schon etliche Reisen auf Typ-IV-Schiffen gemacht hatte, war mir die Arbeit des Kolbenziehens nicht fremd. Allerdings stand man dort nicht so unter Zeitdruck. Auf der VOGTLAND musste die Arbeit während der Hafenliegezeit erledigt werden und sollte bei Ende der Lade- und Löscharbeiten abgeschlossen sein, damit keine unnötigen Liegezeiten entstanden. Sobald das Schiff im Hafen festgemacht und von der Brücke das Kommando „Feuer aus“ kam, wurde als erstes das Triebwerksgehäuse am vorgesehenen Zylinder geöffnet, damit die Temperatur am Kreuzkopf möglichst rasch abnahm und das Arbeiten in diesem Bereich möglich wurde.

Nach dem Bereitlegen aller benötigten Werkzeuge konnten nun schon die Einspritzdüse mit allen Leitungen und das Abgasventil ausgebaut werden. Zum Lösen der Stehbolzenmutter am Zylinderkopf stand uns damals noch kein Pressluftschrauber zur Verfügung. Ein Ringschlüssel, Schlüsselweite 70 mm, wurde auf die Muttern gesteckt und dann mit einem Vorschlaghammer so lange bearbeitet, bis alle lose waren. Dabei stand man mit dem Hammer ziemlich unsicher auf den unebenen Zylinderköpfen. Um die Armaturen der benachbarten Zylinderköpfe nicht zu beschädigen, waren gezielte Schläge nötig. Neben der Abnahme des Kopfes mittels Flaschenzug war die Kolbenstange vom Kreuzkopf zu lösen und der Kolben in den oberen Totpunkt zu tören. Um die Gewindebohrungen für die Heißaugen zu erkennen und nachzuschneiden, musste zuerst der Kolbenboden gereinigt werden. Dann konnte der Kolben angeschlagen und gezogen werden. Während die Jungs mit Bürsten und Schabern mit der Reinigung und Neubestückung der Kolbenringe und der Funktionsprüfung von Einspritzdüse und Abgasventil beschäftigt waren, vermaß ich die Laufbuchse auf Verschleiß. Der Chief hatte dazu ein ziemlich aufwändiges Messblatt entwickelt, sodass wir den Zustand jedes Triebwerks genau dokumentieren konnten. Anschließend wurden der Kolben wieder eingesetzt, die Kolbenstange am Kreuzkopf verschraubt und die Muttern mit neuen Splinten gesichert. Inzwischen hatte der Storekeeper die kupfernen Dichtringe für die Düse, Ventil und Zylinderkopf gegläht und abgeschreckt, sodass sie weich wurden und ihre Dichtfunktion voll erfüllten. Nachdem die Heißaugen aus dem Kolbenboden geschraubt, der Zylinderkopf wieder aufgesetzt, das Abgasventil und die Einspritzdüse montiert sowie alle Leitungen entlüftet und das Triebwerksgehäuse wieder geschlossen waren, war die Arbeit beendet und die Maschine wieder seeklar. Das Ganze dauerte ungefähr acht Stunden, zumindest beim ersten Zylinder. Da aber alle zehn Zylinder auf dieser Reise „fällig“ waren, hatten wir Maschinenleute natürlich schnell einige Routine in dieser „Übung“. Daran konnten auch die mörderischen Temperaturen bei der Arbeit auf der Zylinderkopfstation und im Triebwerk nichts ändern.

Die Ausreise verlief planmäßig. In Marseille kam der dritte Kolben an die Reihe. Die Weiterreise führte durch das Mittelmeer nach Port Said und dann durch den Suezkanal ins Rote Meer. Bei einem Abstecher nach Aqaba war die Liegezeit so kurz, dass es riskant gewesen wäre, die Hauptmaschine unklar zu melden. Aber in Aqaba war auch nichts los. Mich hat es jedes



Die Maschinencrew

Obere Reihe von links: Elektroingenieur, Motorenheifer, Elektriker

Untere Reihe von links: I. Ingenieur Dieter Hauptvogel, II. Ingenieur Hartmut Weinhold, Maschinenassistent Peter Reich, III. Ingenieur Egon Klenner und Chief Rudi Pribbenow

Mal gewundert, was die Menschen veranlassen konnte, sich in dieser trostlosen Gegend anzusiedeln. Die Farbe „Grün“ ist hier in der Landschaft nur ganz schwach vertreten. Auch in Djeddah war es nicht möglich, an der Hauptmaschine zu arbeiten, denn wir lagen lange Zeit auf Innenreed. Landgang gab es nicht. Die Saudis ließen damals keine „Ungläubigen“ auf ihren Boden. Zu allem Überflus verboten sie auch noch jeglichen Alkoholgenuss, ließen die Getränkelast verschließen und stellten einen Posten auf. Einem gestandenen Seemann fällt aber immer eine Lösung ein und so haben wir die Rückwand der Last abgeschraubt (das war schon vorbereitet), um so unbemerkt an unser „Hafenbräu“ zu kommen. Die Saudis – sowie ihre Gastarbeiter – fingen leider nicht wie gehofft sofort mit dem Löschen an. Nach endloser Warterei ging es weiter nach Mombasa. Dort liefen wir zur Hochform auf. Mit einem geliehenen Pressluftschrauber eines im gleichen Hafen liegenden moderneren Schiffes unserer Reederei schafften wir drei Kolben und benötigten jeweils nur vier Stunden. So war noch ein Bummel über die Kilindini-Road drin.

In Daressalam lag unser Schiff ebenfalls an Tonnen im Hafen. Damit war die Hauptmaschine für unsere Angriffe tabu. Ich konnte meine schriftlichen Arbeiten erledigen und Landgang war möglich. Bei einem Besuch der GEORG SCHUMANN traf ich „Stummel“, das heißt, Joachim Zuckschwert. „Stummel“ wurde er von allen, die ihn kannten, wegen seiner geringen Körpergröße genannt. Ich kannte ihn von der FREUNDSCHAFT, meinem erstes Schiff bei der christlichen Seefahrt. Er hatte seinerzeit dieses Typ-IV-Schiff mit in Dienst gestellt und immer lauthals verkündet: „Ich fahre so lange auf diesem Schiff, bis es verschrottet wird. Dann mache ich den ersten Hammerschlag und höre mit der Seefahrt auf.“ Gehalten hat er sich nicht daran.

Der nächste Hafen hieß Sansibar. Dort luden wir Gewürze – Nelken und Pfeffer – und das dauerte. Also eine gute Gelegenheit, sich wieder der Hauptmaschine zu widmen. Zwei Kolben,

so glaube ich mich zu erinnern, schafften wir hier. Wir konnten sogar noch alle Mann an einer organisierten Ausfahrt zu einem Sultanspalast teilnehmen. Sansibar war der Wendepunkt und es begann die Heimreise. Die nächste Fracht für das Schiff lag in Port Sudan. Ich verzog mich dort mit meinen Leuten wieder in den „Keller“ und zog fleißig Kolben. Die Ladearbeiten verliefen störungsfrei und unsere Arbeit auch.

Während der ganzen Reise hatten der Chiefmate, Spross einer angesehenen Wustrower Kapitänsfamilie, und sein Wachmatrose in ihrer Freiwache an unserem Dingi gebastelt, einen Mast aufgestellt und Segel genäht. Jetzt war es soweit. In Port Sudan sollte das Boot endlich ins Wasser gesetzt werden und ein Segeltörn stattfinden. Die gesamte Besatzung nahm regen Anteil und wollte das Schauspiel um keinen Preis verpassen. Auch wir „Flurplattenindianer“ konnten eine Pause einlegen. Das „Schifflein“ schwamm also längsseits der VOGTLAND und reckte stolz seinen Mast in den Himmel. Der Chiefmate war schon an Bord und der Matrose ließ an einer Leine noch allerlei Ausrüstung auf das Boot hinunter. Etwas zu trinken und ein Pausenbrot waren auch dabei. Dann stieg auch er über die Lotsenleiter in die Nusschale. Der Chiefmate nahm am Heck Platz und der Matrose hisste das Segel. Meines Erachtens war es etwas überdimensioniert. Aber das Boot kam, nachdem es die Leine losgeworfen hatte, mit schräg von hinten einfallendem, also raumen Wind gut voran. Irgendwann war aber das Hafenbecken zu Ende und eine Wende musste gefahren werden. Damit war das Schicksal der beiden besiegelt. Irgend etwas musste schief gelaufen sein. Wahrscheinlich fehlte es ihnen auch an Segelerfahrung. Jedenfalls war die erste Wende auch die letzte des Bootes. Die beiden kamen schwimmend zurück und das Boot wurde später mit der Motorbarkasse unter Zurücklassen der gekappten „Takelage“ geborgen. Schade um das Walkie-Talkie, das bei der Aktion verloren ging. Die Bemerkungen, die sich die beiden in den folgenden Wochen anhören mussten, brauche ich wohl nicht wiederzugeben.

Auf der Rückreise nach Europa – wir waren schon fast in Suez – erreichte uns die Nachricht vom Kriegsausbruch zwischen Israel und Ägypten. Die Israelis hatten auch gleich den Suezkanal durch Versenken einiger Schiffe unpassierbar gemacht. Für uns hieß das umkehren und den Heimweg um das Kap der guten Hoffnung nehmen. Diesen Weg fuhren dann künftig alle Schiffe, die nach Ostafrika und nach Asien wollten. Die VOGTLAND lief noch einmal Mombasa zum Bunkern von Trinkwasser und Diesel an, dann ging es auf die nicht enden wollende Reise um das Kap der guten Hoffnung herum nach Bordeaux. Die Trinkwasservorräte waren zwar ergänzt worden, aber der Seemann brauchte, um ordentlich zu funktionieren, auch noch andere Flüssigkeiten. Nach einer sofort befohlenen Rationierung war das „Hafenbräu“ jedoch am Kap bereits alle. Auch die anderen alkoholischen Getränke reichten bei weitem nicht bis nach Hause. Zuletzt haben wir sogar den Pfefferminzlikör getrunken. In der Kühllast sah es für die feste Nahrung ebenfalls recht traurig aus. Die letzten zehn Tage der Reise nach Bordeaux hatte der Koch nur noch Kartoffeln zur Verfügung und ich denke noch immer voller Anerkennung an ihn. Was er daraus machte, war wirklich heldenhaft. Immerhin musste er täglich drei Mahlzeiten auf den Tisch bringen, die immer nur aus Kartoffeln bestanden und er hat es geschafft, – beinahe ohne Wiederholungen. Ob der „Alte“ sich nicht getraut hatte oder ob die Mittel tatsächlich nicht zur Verfügung standen? Nahrungsmittel wurden nicht in Afrika, sondern erst in Bordeaux zugekauft. Von da an gab es wieder alles Mögliche, auch Dinge, die wir vorher noch nie gesehen hatten. Zum Beispiel erinnere ich mich an den ersten Becher Joghurt, den ich in meinem Leben gegessen habe. Den fand ich so etwas von köstlich! Es gab auch wieder Wurst und Butter, Käse und Fleisch, Gemüse und Obst. Kurz: Das Leben war wieder lebenswert.

Mit Bravour wurde der letzte Kolben gezogen, gereinigt, mit neuen Ringen bestückt und wieder eingebaut. Da war es an der Zeit, die Leistung der Jungs, die mich bei der Lösung der

nicht leichten Aufgabe während der ganzen Reise unterstützt hatten, zu würdigen. Aber so waren sie eigentlich alle, mit denen ich im Laufe meiner fünfzehnjährigen Fahrzeit zu tun hatte: Lagen Arbeiten an, die den ganzen Einsatz forderten, waren sie alle Helden, vor denen ich den Hut ziehe. Sie fragten nicht nach der Belohnung. Sie waren einfach da – vorbehaltlos und bis zum Umfallen.

Der Rest der Reise verlief wie gewohnt. Wir hatten Ladung für Avonmouth und Hull/ Großbritannien sowie für Antwerpen und die wurde ohne Zwischenfälle gelöscht, wenn man von der Manie der Briten in Hull absieht. Die bestanden jedes Mal darauf, ihr eigenes Geschirr an Bord zu installieren. Jede Hiev bestand aus höchstens zwei Säcken, die auch noch einzeln auf eine uralte Dezimalwaage gelegt wurden, ehe sie an Land gingen. Jegliche abfällige Äußerung zu dieser Vorgehensweise musste man sich tunlichst verkneifen. Sie konnten wenn sie von den Stauern gehört und verstanden wurde, einen Streik von mindestens 20 Minuten bis zu mehreren Stunden auslösen. Endlich wieder in Rostock, wurden wir von einer längeren Reedezeit verschont. Einem kurzen Urlaub stand nichts mehr im Wege.



Die ehemalige VOGTLAND (1) als HERCULES unter griechischer Flagge

Anmerkung der Redaktion:

Die VOGTLAND (1) wurde am 2. April 1979 als CEFALLONIAN AMBITION an die Cefallonian Ambition Shipping Co. S.A. Ltd., Piräus/Griechenland, Mgrs. Flandermar Shipping Co. S.A. verkauft. 1979 erwarb sie die Hercules Shipping Co. Ltd., Piräus/Griechenland, Mgrs. Palmyra Tsiris Lines S.A. und gab ihr den Namen HERCULES. Noch im gleichen Jahr vollzog sich ein Wechsel an G.A. Agoudimos, Piräus/Griechenland. 1981 hieß der Heimathafen Beirut/Libanon. Am 21. Mai 1983 wurde das Schiff in Piräus/Griechenland aufgelegt. Von dort versiegelte die ehemalige VOGTLAND (1) am 7. Juni 1985 zum Abbruch durch Brodospas nach Split/Jugoslawien, wo sie am 11. Juni 1985 eintraf.

111 Tage Reede

Nach fünf Jahren an Land und Beendigung der Seefahrtsschule ging es im März 1975 zum ersten Einsatz als Assistenzoffizier oder IV. Ingenieur nach Rijeka auf das MS ERNST SCHNELLER. Dieses Schiff vom Typ X verkehrte in der Relation Adria/Persischer Golf. Die Ladung wurde in Jugoslawien, Italien und Frankreich an Bord genommen und in den Häfen des Persischen Golfes gelöscht. Die Ausrüstung für die Schiffe dieser Relation übernahm man meistens in Triest, da die DDR als Teil der BRD galt und somit kein Zoll auf die Ersatzteile und Lebensmittel gezahlt werden musste.

Die Reise rund um Afrika dauerte bei diesem Schiffstyp je nach Abgangshafen etwa 22 bis 26 Tage. Natürlich veranstalteten wir bei zwei Äquatorüberquerungen auch immer eine zünftige Taufe. Auch das „Einreiten“ bei Geburtstagen wurde wieder zur Tradition. Der III. Offizier verfasste dazu stets einen kleinen Text und suchte auch eine passende Melodie aus. Eine kurze Gesangsprobe wurde vorher auf der Brücke durchgeführt und gleich nach Mitternacht konnte dann das Geburtstagskind mit einem Ständchen überrascht werden. Nach ein paar Bierchen verabschiedete man sich dann bis zum Abend.

Die ERNST SCHNELLER verließ Europa am 14. April 1975 und nahm Kurs auf den Persischen Golf, den wir am 7. Mai erreichten. Der erste Hafen war Dubai. So modern wie heute präsentierte sich die Stadt damals noch nicht. Es war alles erst im Aufbau. Hier erhielt ich die traurige Nachricht, dass mein Vater gestorben war. Meinem Wunsch auf sofortige Heimreise wurde jedoch nicht entsprochen. Ich sollte später von Basra aus nach Hause fliegen. Ich verfolgte diese Sache jedoch nicht weiter, denn was sollte ich erst drei Wochen nach der Beisetzung zu Hause.

Der Golf empfing uns mit seinen Temperaturen um die 35 bis 40 Grad Celsius und der relativ hohen Luftfeuchtigkeit. Aber das kannte ich bereits von früheren Reisen. Der Golf ist im Sommer eine der wärmsten Regionen in der Welt. Im Winter kann es im Gegensatz auch ganz schön kalt werden.

Nachdem wir den Hafen von Dubai hinter uns gelassen hatten, ging es zur Reede von Basra und Khorramshahr, dem Shatt el Arab. Hier meldeten wir uns am 14. Mai für die Häfen Umm Quasr, Basra und Khorramshahr an. In Umm Quasr löschten wir Pontons aus Jugoslawien, welche für die irakische Armee bestimmt waren. Anschließend ging es zurück, um auf den Lotsen nach Basra zu warten. Hier begegneten wir der REICHPIETSCH und BUNA. Erste Ersatzteile und Filme konnten getauscht werden. In UKW-Gesprächen wurde uns schon von den wartenden Schiffen berichtet. Es lagen um die 100 Schiffe auf Reede. Stückgut-, Massengutschiffe und Tanker. Sie alle warteten auf einen Termin im Hafen Khorramshahr und auf geordnete Ladung. Die Wartezeit auf den Lotsen nach Basra verging zügig. Während des ersten Abschnitts der Revierfahrt den Shatt el Arab hinauf (Mündungsgebiet des Euphrats und Tigris) kam ein iranischer Lotse an Bord und in Höhe Khorramshahr der irakische Lotse. Während der Iraner an Steuerbord das Schiff verließ, kam der Iraker auf der Backbordseite die Gangway hinauf. Sie wollten einander nicht begegnen.

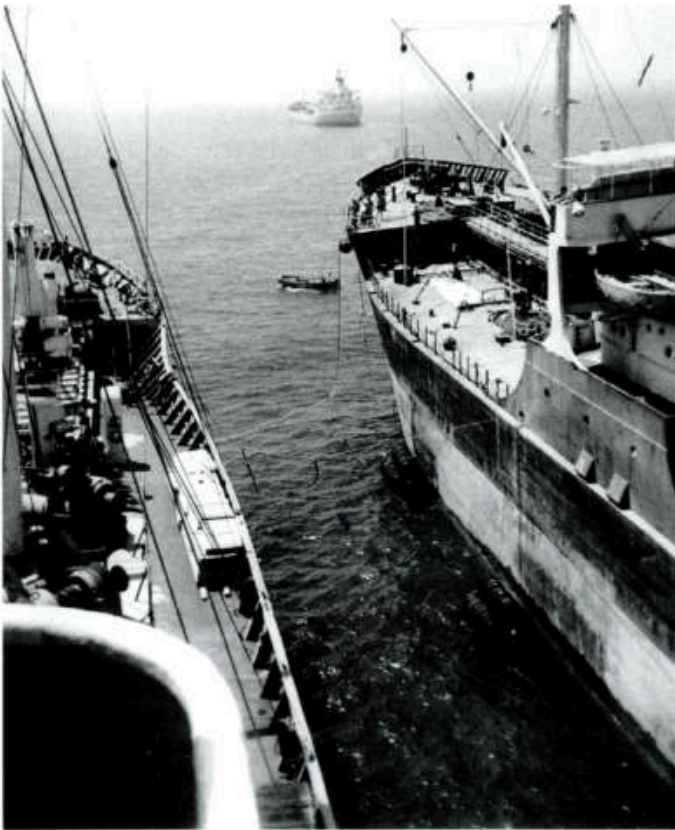
Die Temperaturen lagen um die 45 Grad bei sehr trockener Luft. Dank unserer Klimaanlage zeigten die Thermometer in den Aufbauten angenehme 25 Grad Celsius. Die Nachricht schlug wie eine Bombe ein, dass das Schiff mit einer Reedezeit für Khorramshahr von 60 Tagen, vom Zeitpunkt der Anmeldung an, rechnen konnte. Die meisten von uns hatten mit einer Gesamtreisezeit von maximal vier Monaten geliebäugelt. Gleichzeitig wurde uns aufgetragen,

mit dem Wasser sparsam umzugehen. Der Hafendurchlauf in Basra gestaltete sich zügig. Der anwesende Reedereivertreter organisierte für uns Ausflüge in die Umgebung und zum Basra.

Dann ging es weiter nach Kuwait. Während der Überfahrt wurde abermals gestoppt, um mit den beiden Schiffen Sportgegenstände und Ersatzteile zu tauschen. Auf Reede Kuwait stand ein nächtliches Manöver mit Aussetzen der Boote auf dem Plan. Während der anschließenden Hafenliegezeit kamen auch Botschaftsangehörige an Bord, um uns einiges über Land und Leute und über das Engagement der DDR in dieser Region zu erzählen. Die DDR war stark bei der Erforschung der Naturreichtümer des Iraks engagiert. Große Teile der Ladung für den Irak nahmen dabei ihren Weg über Kuwait. Ganz so uneigennützig kamen die Botschaftsangestellten nicht an Bord, wollten sie doch auch Lebensmittel eintauschen. Am liebsten natürlich umsonst, um ihre Devisen zu sparen.

Die Zeit in Kuwait wurde nicht nur zum Geldausgeben genutzt, sondern auch zum Geldverdienen. Obwohl verboten, gingen viele Besatzungsmitglieder zum Blutspenden. 110 D-Mark waren kein Pappenstiel. So dachte auch unser Politoffizier und die Gefahr war gebannt, mit einer Strafe belegt zu werden.

Während der Hafenliegezeit bekamen wir die Order, die Ladung vom MS SCHWARZBURG für Khorramshahr zu übernehmen. So konnten Kosten für dieses Schiff gespart werden. Wir übernahmen auch andere Ausrüstungsgegenstände, wie Proviant, Filme und Bücher. Die Temperaturen lagen jetzt bei 36 Grad Celsius und die Luftfeuchte betrug 50 Prozent. Einen



Anlegen an MT BUNA

Ausfall der Klimaanlage konnten wir schon nach wenigen Stunden unter Anleitung unseres Eisbären „Apfel“ beheben. Unser Wasserverbrauch lag bei täglichen drei Tonnen, also noch im normalen Bereich. Nachdem die Ladungsübernahme abgeschlossen war, fuhren wir nach Shuaybah, dem Bunkerhafen von Kuwait. Hier kam das nächste unheilvolle Telegramm. „Reedezeit 60 Tage, ab dem 5. Juni 1975.“ Das konnte uns jedoch nicht entmutigen, denn Reedezeit ist auch gut für das Devisenkonto.

Es ging wieder zurück auf Reede Fao (Shatt el Arab). Hier erfuhren wir, dass die MAX REICHPietsch eingelaufen war und somit nicht mehr lange bleiben würde. So verging der Mo-

nat Juni auf Reede Fao. Inzwischen war der Pulk der wartenden Schiffe auf 140 bis 150 angewachsen. Er hatte eine Nord-Süd-Ausdehnung von 11 sm.

Der MT BUNA wurde für uns zum steten Begleiter. War das Schiff doch als Zubringer für die großen Tanker eingesetzt. Das Terminal für Großtanker war in Fao noch im Bau. Man brachte uns ebenfalls Post aus Fao mit, die der Reedereivertreter für uns dort ablieferte.

Eine praktische Sache war das Fluten der Nocken auf dem Brückendeck. Gleichzeitig mit dem Wassertreten wurden so die darunter liegenden Kammern gekühlt. Baden war verboten, da ansonsten der anschließende Frischwasserverbrauch durch das Duschen, überproportional gestiegen wäre. Während dieser Wartezeit wurde das kostbare Nass immer knapper. Jedes Besatzungsmitglied bekam einmal pro Tag einen Eimer Wasser. Dafür wurden aber auch nur die notwendigsten Arbeiten verrichtet. Bei diesen Temperaturen konnte man unmöglich acht Stunden arbeiten, da schon bei der geringsten Anstrengung der Schweiß in Strömen floss. Die Tropenarbeitszeit wurde eingeführt. Die meisten hätten sehr gern von 6 bis 12 Uhr gearbeitet, aber das passte der Schiffsführung nicht. So wurde die Arbeitszeit auf 8 Uhr bis 12 Uhr und 15 Uhr



Blick von der Brücke des MS HEINERSDORF

bis 17 Uhr festgelegt. Nicht erkannt wurde dabei, dass so der Wasserverbrauch stieg, denn man musste sich zweimal am Tage duschen.

Weitere Schiffe waren für den Golf avisiert, unter anderem das MS BERNHARD BÄSTLEIN mit Ladung für Khorramshahr. Diese sollten wir ebenfalls übernehmen. Dazu musste die BÄSTLEIN aber erst die Fracht für Basra und Kuweit löschen, bevor man an die Ladung für den Iran herankam. Da das Wasserboot aus Fao nicht kam, war der Vorrat wieder einmal knapp geworden. Deshalb wollten wir Kuweit-Reede anlaufen. Da kam mit dem MT HEINERSDORF ein rettender Engel. Die HEINERSDORF, damals das größte Schiff der DSR, bot uns die Übernahme von Trinkwasser an. Wir versuchten, längsseits zu gehen, was aber bei den herrschenden Strömungsverhältnissen nicht einfach war. Erst im dritten Anlauf klappte es. Vorher zerstörte eine Klüse des Achterschiffes der HEINERSDORF die Backbord-Seite des zweiten Aufbaudeckes unseres Schiffes. Wir machten fest und übernahmen 50 Tonnen Wasser. Das war zwar nicht viel, half aber erst einmal weiter. An Bord traf ich einen Studienkollegen und wir tauschten jede Menge Erinnerungen und Flotteninformationen aus. Zur Mittagszeit mussten wir wieder die Leinen loswerfen, da der MT BUNA mit Ladung für den MT HEINERSDORF im Zulauf war.

Wiederholt wurden an Bord Maßnahmen ergriffen, um den Verbrauch an Wasser zu reduzieren, denn auch für Kuweit-Reede konnten keine genauen Angaben gemacht werden, wann endlich ein Wasserboot kommen würde. Es war defekt. Daraufhin mussten alle außerdienstlichen und schweißtreibenden Tätigkeiten eingestellt werden, auch der Sport. Wir lagen nun auf der Reede vor Kuweit und ein weiteres DSR-Schiff war im Anmarsch, das MS JOHN SCHEHR. Auch mit diesem Schiff tauschten wir Bücher, Filme und andere Materialien. Täglich wurden die Temperaturen genommen und ins Brückentagebuch eingeschrieben. So konnten am 28. Juni 1975 folgende Mittagswerte festgehalten werden: In der Sonne 64 Grad Celsius und im Schatten 40 Grad. Nach fünf Tagen kam endlich die Wasserschute längsseits und auch der Schiffshändler brachte die bestellte Ware. Wir hatten vom MT BUNA den Auftrag, Getränke und Proviant aus Kuweit mitzubringen. Zur Schwangerschaftsunterbrechung stieg auch eine Stewardess ab und flog in die Heimat.

In der Zwischenzeit wurde verstärkt an der Beseitigung des Schadens aus der Kollision mit der HEINERSDORF gearbeitet. Der Storekeeper bekam alle zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte und so wurde die Backbordseite auf dem zweiten Deck des MS ERNST SCHNELLER nachhaltig verändert. Ein Bullauge wurde durch eine große Metallplatte ersetzt und anschließend fachgerecht gemalt. Letztendlich konnte viel Geld für eine etwaige Werftreparatur gespart werden. Die beteiligten Personen bekamen Sofortprämien von 50 MDN.

Nun lief auch das MS BERNHARD BÄSTLEIN auf Reede und nahm Anlauf, um bei uns längsseits zu gehen. Dieses Manöver klappte nach mehrfachen Anläufen ohne Schaden. Wir lagen mehrere Tage im Päckchen und gemeinsam wurden zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt. Wir spielten Volleyball, Tischtennis oder badeten im Bästlein-Pool. Natürlich durfte auch ein Grillfest nicht fehlen. Mit der Ladung wurde oftmals nicht sehr sorgfältig umgegangen. Es fiel so manche Kiste herunter und zerbarst. Ein paar Erinnerungen aus dieser Zeit habe ich noch heute bei mir zu Hause. Während der gemeinsamen Liegezeit kam auch das MS ORANIENBURG auf Reede Kuweit an. Das Rettungsboot der ORANIENBURG setzte zu uns über und brachte Bier mit Herstellungsdatum Mai 1975. Unseres war bereits im November 1974 gebraut worden, man schmeckte sofort den Unterschied. Nachdem das MS BÄSTLEIN uns wieder verlassen hatte, stieg unser lang geplantes Sportfest, welches aus Wassermangel mehrfach verschoben worden war.

Aber bevor wir die Reede von Kuweit verlassen sollten, mussten wir noch einen Kolben der Hauptmaschine ziehen. Das ging nur hier auf Reede, da die Strömungsverhältnisse vor Fao

dies dort nicht zuließen, ohne andere Schiffe in Gefahr zu bringen. Die Probefahrt brachte uns wieder nach dem Shatt el Arab (Fao) zurück. Hier machten wir am MT BUNA fest. Auch dieses Manöver gelang erst im dritten Anlauf. Wie sagt man doch: Aller guten Dinge sind drei. Und aus vorangegangenen Fehlern wurden jetzt die richtigen Schlüsse gezogen. Das Wetter machte uns hier extrem zu schaffen. Wenn auch die Temperaturen noch erträglich waren, so betrug die Luftfeuchtigkeit satte 93 bis 98 Prozent. Wir konnten allerdings das Schwimmbad auf der BUNA mit benutzen und es war dann auch sofort umlagert, wenn sich unsere Stewardsen und die mitreisende Ehefrau im Becken befanden.

Unter besonders strengen Sicherheitsauflagen fand bei uns eine gemeinsame Grillparty statt. Wir übernahmen von der BUNA freudig 50 Tonnen Wasser, die der MT HEINERSDORF dort zwischengelagert hatte. Nachdem das Manöver abgeschlossen war, trennten wir uns wieder und jeder machte seine Arbeit weiter. An Bord des MT BUNA war ebenfalls ein Güstrower, den ich schon aus gemeinsamer Stralsunder Lehrzeit kannte. Inzwischen war auch das MS HEINZ KAPELLE auf Reede angekommen.

Eines Tages war eine Feier auf der BUNA angesetzt und ein Teil der Schiffsführung fuhr hin. Wir anderen verständigten uns mit dem MS „Heinzi“ und setzten mit unserem Rettungsboot über. Laut Absprache sollten wir sofort gewarnt werden, wenn der Kapitän die BUNA verlässt, damit wir rechtzeitig vor ihm an Bord sein konnten. Durch das Geschwätze wurde diese Warnung jedoch vertan und wir waren nur kurze Zeit vor dem „Alten“ an Bord. Da gab es ein Palaver an Deck, welches zu eskalieren drohte. Aber durch die Besonnenheit einiger Besatzungsmitglieder konnten die Streithähne getrennt werden. Am anderen Tag kam es zu einer intensiven Aussprache und anschließend kehrte wieder Frieden ein. Mittlerweile war bereits der August angebrochen und da bei uns immer noch Wasserknappheit herrschte, jedoch unbedingt Handtücher und Bettwäsche gewaschen werden mussten, wurde das Rettungsboot klagemacht und die Wäsche eingeladen. Das Boot fuhr zur BUNA, wo unsere Wäsche gewaschen und getrocknet werden sollte. Wiederum war Devisensparen angesagt.

Am 10. August ging es wieder einmal nach Kuweit-Reede, um für uns Trinkwasser und für die BUNA Getränke und Proviant zu übernehmen. Nach weiteren drei Tagen fuhren wir dann zurück. Nun erschien auch MS ROSTOCK auf Reede. Sofort wurde Kontakt aufgenommen und die üblichen Tauschgeschäfte begannen. Das MS ROSTOCK sollte eigentlich nur in Khorramshahr laden. Daraus wurde nichts und es lief leerschiff in Richtung Heimat ab. Die Reise, die für fünf Monate geplant war, endete so bereits nach zweieinhalb Monaten. In der Zwischenzeit hatten bei uns mehrere Geburtstage, die aber auf Grund der „Getränkefrage“ gleich im Doppelpack gefeiert wurden. So sparte man Kosten und



Maschinencrew (Kurt-Werner 2. v.l.)



Getränke. Während dieser Reedezeit lebte die Tradition des „Einreitens“ besonders auf, vor allem deshalb, weil wir genügend Zeit hatten. Aber auch die einzelnen Bereiche feierten während der Reedezeit so manches Fest, um etwas Abwechslung in das tägliche Einerlei zu bringen. Am 15. August war ein ganz besonderer Tag, denn der Ill. TO wurde Vater. Eigentlich wollte er zur Geburt seiner Tochter zu Hause sein, aber der Seemannsberuf verlangt einem so manches Opfer ab.

Ein Telegramm aus Khorramshahr versprach uns nun das Einlaufen in den Hafen in den nächsten zehn Tagen. Am 20. August 1975 wurde

unser Schiff feierlich mit dem Signal 100 geflaggt. An diesem Tag hatten wir 100 Tage Reede auf der Reede Fao, noch dazu im Hochsommer, hinter uns gebracht. Mit uns feierten viele andere Schiffe. Am Nachmittag gab es eine Coffeetime und für jedes Besatzungsmitglied den Orden „100 Tage-Stadt Shatt el Arab“. Diesen Orden hatte die Maschinenbesatzung aufwändig angefertigt.

In der Maschine stiegen bei den Hilfsdieseln so langsam die Kühlwassertemperaturen. Die Ursache wurde bald gefunden: Die Seewassertemperatur ermöglichte ein sehr schnelles Wachstum des Bewuchses an der Außenhaut. Der Hochsauger musste aufgenommen und gereinigt werden. Dies brachte jedoch nicht den gewünschten Erfolg. So wurde das Schiff mit starker Steuerbord-Schlagseite versehen. Man konnte so den Saugschacht für den Hoch-

sauger sehen. Er war so gut wie zugewachsen. Der II. TO und der Politoffizier stiegen auf ein Floß und reinigten manuell den Ansaugschacht für den Hochsauger. Der PO als Sicherheitsmann war mit einer Pistole bewaffnet, um im Notfall Haie abzuwehren. Der II. TO soll Gerüchten zufolge mehr Angst vor den Schießkünsten des Politniks gehabt haben als vor den Haien. Jetzt war jedoch wieder ein einwandfreier Maschinenbetrieb gewährleistet. In der späteren Dockung wurde ein Bewuchs von zehn Zentimetern und mehr festgestellt.



Am 1. September 1975 hatte unsere Odyssee auf der Reede Fao-Shatt el Arab nach 111 Tagen ein Ende und wir liefen in den Hafen Khorramshahr ein und löschten die Ladung von drei Schiffen.

Während dieser Zeit bekamen wir eine deutsche Zeitung in die Hand, in der Reedezeiten in Khorramshahr von 50 Tagen angegeben wurden. Auch von den Umschlagsleistungen wurde geschrieben, die in Europa bei 4000 Tonnen, aber in der Golfregion bei 1000 Tonnen liegen würden. Man erwähnte jedoch nichts von den extrem unterschiedlichen Klimabedingungen, die keinen unwesentlichen Einfluss auf die Umschlagsleistungen hatten.

Am 17. September verließen wir Khorramshahr, nachdem wir auf dem Fluss noch Cromerz geladen hatten. Während der Liegezeit auf dem Fluss war die Hauptmaschine ständig einsatzbereit zu halten, da die Strömungsverhältnisse ein Drehen des Schiffes bewirken konnten, das ohne Unterstützung der Maschine leicht zur Gefährdung unseres und anderer Schiffe hätte führen können. Dies lag in der Enge des Flussbettes begründet sowie in den geringen Abständen zwischen den Schiffen. Ebenfalls musste streng darauf geachtet werden, nicht auf irakisches Gebiet zu kommen, während man iranisches Erz an Bord nahm. Die Flussmitte war zugleich die Grenze zwischen beiden Staaten. Aber endlich ging es ab in Richtung Heimat. Die Fahrt nach Jugoslawien führte uns durch den Suezkanal, der im Sommer nach über achtjähriger Schließzeit wieder geöffnet worden war. Unsere Reise ging bedeutend langsamer voran als gedacht, denn der Bewuchs am Unterwasserschiff bremste die Fahrt sehr stark. Anstelle von 14 bis 15 Knoten machten wir nur 8 bis 10 Knoten Fahrt.

Am 9. Oktober 1975 erreichten wir Rijeka. Damit ging eine Reise von sieben Monaten dem Ende entgegen, auf der wir eine Reedezeit von 111 Tagen in einer der wärmsten Zonen der Erde verbracht hatten.

(Zuarbeit und Fotos für den Artikel: Frau Ingeborg Cizek und Klaus Muß)

Interclub Murmansk

Im März 1965 kam ich das erste Mal mit der LÜBBENAU nach Murmansk. In den folgenden 30 Jahren, in denen ich auf allen Typ-IX-Schiffen, später dann auf der RIESA, MEISSEN, WEIMAR und anderen Bulkern fuhr, war ich fast 100 Mal in diesem Hafen auf der Kola-Halbinsel. Die Nordmeerfahrt war natürlich nicht vergleichbar mit Mittelmeer, Afrika, Südamerika oder Ostasien. Aber nachdem ich mich fünf Jahre in der Welt umgesehen hatte, wechselte ich der Familie zuliebe in die Massengutfahrt.

Allerdings war der erste Trip nicht gerade geeignet, mich für diese Relation zu begeistern. Nach gut fünf Tagen Schlechtwetterreise entlang Norwegens Küste machten wir an der Apatitschütta des Murmansker Hafens fest. Hier war noch tiefster Winter und der Drang, an Land zu gehen, hielt sich bei mir in Grenzen. Nach einer peniblen und langwierigen Einklarierung erschien gegen 18 Uhr Ludmilla und verkündete, dass der Bus zum *Interclub* da sei und in wenigen Minuten abfahren würde. Nun doch neugierig, stieg ich in den gut besetzten Bus und betrat nach kurzer Fahrt den *Interclub*. Der verfügte über eine Bibliothek, einen Saal für Kino, Tanz und Konzerte, einen Billardtisch, Tischtennisplatte und eine kleine Bar. Das war nun aber nicht das, was der Mitteleuropäer sich vorstellt. Der Raum sah eigentlich mehr nach einem Imbiss aus – Tresen, Tische und Stühle in russisch-grünem Holz. Hinter dem Schanktisch eine ältere Frau mit Kopftuch, Galina Kirowna, von den alten Murmanskfahrern liebevoll „Mutti“ genannt.



Gebäude des Interclubs Murmansk

Innerhalb kurzer Zeit hatten sich die einzelnen Grüppchen mit „Champanskoje“ oder „Moskowskaja“-Wodka eingedeckt und machten sich warm für den anschließenden Tanzabend mit den Ludmillas, Swetlanas, Tatjanas, Victorias und Galinas. Getanzt wurde nach Schallplattenmusik sowjetischer und internationaler Interpreten. Der eine oder andere rechnete sich wohl etwas mehr aus, musste aber dann um Mitternacht in den Bus einsteigen, während die Mädchen in Gruppen nach Hause liefen. Ihnen waren engere, geschweige intime Beziehungen zu den Ausländern nicht erlaubt. Wer dagegen verstieß, durfte den Club nicht mehr betreten. Dieses Schicksal traf dann eines späteren Tages Vica und sogar die stellvertretende Leiterin des Klubs, Tatjana, die nach monatelangem, zermürbenden Kampf unseren Ill. NO, Uwe K., heiraten durfte. Liebe lässt sich eben nicht verbieten.

Die Mädchen waren entweder Lehrerinnen für Fremdsprachen, Germanistinnen, Dolmetscherinnen oder Studentinnen dieser Fachrichtungen. Sie sprachen Deutsch und/oder Englisch, aber auch Norwegisch, Schwedisch und sogar Polnisch. Manche von ihnen wussten mehr über die deutschen Dichter als die meisten von uns und Galina zeigte sich außerdem als begabte Pianistin. Aber die Seele des Ganzen war über viele Jahre Ludmilla, der ich hiermit ein Denkmal setzen möchte. „Luda“, wie ihre Freunde sie nannten, war immer für uns da, ob sie nun einen Museums- oder Theaterbesuch vorbereitet hatte, uns zum Fußball spielen, Ski laufen oder Pilze suchen abholte oder mit uns zur Besichtigung des „Aljoscha“, des Fischkombinates, des Wasserkraftwerkes oder der Lachstreppen fuhr. Der Höhepunkt war für mich eine Zwei-Tage-Fahrt nach Apatiti mit Besichtigung des Abbaus und der Verarbeitung des Apatiterzes.



Mitarbeiterinnen vom Interclub Murmansk mit Besatzungsmitgliedern des MS MANSFELD

Die Abende im Club vergingen auf vielfältige Art und natürlich gab es auch Vorträge mit Agitation, aber das stand nicht im Vordergrund. Wir konnten deutschsprachige Bücher erwerben, manchmal gab es auch etwas kostenlos und nicht nur Propagandamaterial. Sondern auch Weltliteratur, Märchen- und Kinderbücher. Auch Quiz-Veranstaltungen erlebten wir, bei denen Bücher, Pralinen oder Schnitzereien gewonnen werden konnten.

Eines Tages, es muss Mitte oder Ende 1966 gewesen sein, wurde der Club wegen Umbaus geschlossen. Die Seeleute wurden nun in einem Nebenraum des Restaurants „Junost“ betreut. Hier konnte man zwar essen und trinken, alles andere aber fehlte. Keine Bibliothek, kein Kino, kein Billard und kein Tischtennis. Wohl bemühten sich die Mitarbeiter des Clubs weiter um uns, aber zu vergangenen Tagen war das kein Vergleich. Als dann Weihnachten 1967 noch immer kein Ende abzusehen war, schrieb ich, damals „SGLer“, im Einvernehmen mit Ludmilla einen Brief an den Gebietsparteiensekretär. Ich schilderte ihm, dass wir uns im *Interclub* immer sehr wohl gefühlt hätten, beklagte den jetzigen Zustand und bat ihn darum, sich für ein baldiges Ende der Umbauarbeiten einzusetzen. Ludmilla übersetzte und schickte beide Fassungen ab. Kurz danach wurde sie zum Sekretär bestellt, der ihr dann „finster lächelnd“ vorwarf, die Ausländer mobilisiert zu haben. Er versprach jedoch zu helfen und Ende April 1968 war der neue Club dann auch endlich fertig. Wie der Zufall es wollte: Wir waren am 1. Mai 1968 zur Eröffnung anwesend und wurden besonders herzlich empfangen. An diesem Abend gab es keinen Feierabend um Mitternacht und so mancher hatte später seine Schwierigkeiten, zuerst den Bus und dann das Schiff zu „entern“.

Der neue Club war viel schöner, alles war größer und moderner. Es gab nun eine Garderobe. Eine gemütliche Bar und auch die anderen Räume waren großzügiger ausgestattet. Die „Besatzung“ des Clubs hatte sich vergrößert, aber die Betreuung war so gut wie eh und je. Hin und wieder revanchierten wir uns für die herzliche Gastfreundschaft mit Gegeneinladungen an Bord. Die „Wirtschaft“ zauberte Buffets und Bowle, Schiffsführungen, Quiz und Gesellschaftsspiele. Freundschaftsgeschenke wurden ausgetauscht. So entwickelte sich im Laufe der Jahre eine tiefe Verbundenheit, die die staatlich verordnete „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“ bei weitem übertraf.

Mit Murmansk verbinde ich eine Menge Erinnerungen. Erinnerungen an extreme Wettersituationen, interessante Exkursionen und gastfreundliche Menschen. Erinnerungen auch an lustige Begebenheiten. Wie zum Beispiel an die Besichtigung der riesigen Toilettenanlagen am Bahnhof, an das Eislaufen im Stadion, an Missverständnisse wegen der fremden Sprache oder auch an den Tag, als sich „Rentier-Max“ und „Tundra-Karl“ beim Pilze suchen im Wald verlaufen hatten.

Unvergesslich werden mir die vielen schönen Stunden im *Murmansker Interclub* bleiben. Ein letztes Mal, nach langer Abwesenheit, sah ich den Club 1991 wieder. Vor der Tür bat man uns um „Deutschmark“ und Kaugummi und drin war keiner mehr von der „Alten Garde“. Ludmilla sei in Rente, so hieß es. Auch hier war eine neue Zeit angebrochen.

Eine Rückbesinnung auf die Indienstellung des Dampfschiffes THÄLMANN-PIONIER

Die DSR-Flottenentwicklung vor einem halben Jahrhundert

In den nächsten Jahren werden eine ganze Anzahl „runder“ Geburtstage von Indienstellungen von Schiffen oder Schiffsserien des ehemaligen *VEB Deutsche Seereederei Rostock* (DSR) gefeiert. Ein guter Grund, die Begleitumstände und damaligen Besonderheiten in Erinnerung zu rufen. Dabei kann nach meiner Überzeugung nicht oft genug betont werden, wie sinnvoll es ist, wenn Zeitzeugen Erlebnisse in der persönlichen oder beruflichen Entwicklung aufzeichnen und publizieren. Natürlich können bestimmte Ereignisse nur im Zusammenhang mit den damaligen vorherrschenden gesellschaftlichen, aber auch betrieblichen Umständen betrachtet und bewertet werden. Unangebracht ist eine nachträgliche Schönfärberei oder eine permanente Miesmacherei der gesamten DSR-Betriebsentwicklung.

Die betriebliche Situation

Bekanntlich verfügte die DSR bis Ende Januar 1957 über eine Flotte von 19 Schiffen. (2 Dampfschiffe, 1 Motorschiff und 16 Küstenmotorschiffe). Der zunehmende Im- und Export von Gütern aller Art über die Meere zwang zur Minimierung von Fremdleistungen und führte damit zwangsläufig zur raschen Vergrößerung der DSR Flotte durch DDR-Schiffsneubauten, aber ebenso zum Kauf von Gebraucht-Tonnage-Schiffen. Zur Umsetzung von „volkswirtschaftlichen Zielstellungen“ erwiesen sich breit publizierte Aufrufe an die damalige Bevölkerung der DDR zur Teilnahme an bestimmten Aktionen als sehr wirkungsvoll. Für die Entwicklung der Hochseehandelsflotte stellte die Mobilisierung der Jugend der DDR für den Bau eines weiteren 3000-Tonnen-Frachtschiffes eine enorme Unterstützung dar. Dagegen war es für den DDR-Schiffbau ein Kraftakt, zusätzlich zu den bereits vorhandenen Planaufgaben ein weiteres Schiff herzustellen und auszurüsten.

Die Vorgeschichte

Die auf der *Neptunwerft* 1903 erbaute GRETE CORDS machte als erstes seetüchtiges Frachtschiff der DDR bis Anfang 1954 unter dem Namen VORWÄRTS noch 105 Ladungsreisen, bevor sie wegen zu erwartender Kosten in Höhe von über zwei Millionen Mark für eine dringend notwendige Generalreparatur im Rostocker Stadthafen stillgelegt wurde. Eine Zeit lang wurde das Schiff noch als Unterkunft für die zusammengestellten Besatzungen der Neubauten DS ROSTOCK und WISMAR genutzt. So musste auch ich als am 4. November 1954 frisch eingestellter Trimmer für das Dampfschiff WISMAR bis zum Abschluss aller Erprobungen mehrere Nächte auf der Backskiste der Mannschaftsmesse verbringen. Am 21. Mai 1957 wurde dann dieses hochbetagte Schiff an die DDR-Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ zur weiteren Nutzung übergeben. Auf der *Neptunwerft Rostock* wurden umfangreiche Umbauten vorgenommen. Im Endergebnis sprach man stolz von einem „schwimmenden Pionierpalast“. In vielen Einzel-Kabinetten konnten sich junge Menschen, die sich für die Seefahrt interessierten, regelmäßig treffen.

In von Fachleuten geführten Arbeitsgruppen und Zirkeln war es möglich, theoretische Kenntnisse und handwerkliche Fertigkeiten bestimmter seemännischer Berufsgruppen zu erwerben. Das war für die Hansestadt Rostock eines von vielen Vorzeigebjekten der be-

rufsorientierten Jugendarbeit und natürlich auch eine zielgerichtete Werbung für den in der Handels-, Fischerei- und Technischen Flotte der DDR dringend benötigten seemannischen Nachwuchs.

Im „Grußschreiben des Zentralkomitees der SED“ an das im August 1955 in Dresden stattfindende Treffen der „Jungen Pioniere“ wurde aufgerufen, „zu Ehren“ des 80. Geburtstages des damaligen Staatspräsidenten Wilhelm Pieck den Bau eines Schiffes für die noch junge Handelsflotte durch die Sammlung von Sekundärrohstoffen sowie durch Geldspenden zu unterstützen. Nach Presseberichten sollen beachtliche 1,4 Millionen Mark, 29.000 Tonnen Stahl- und 495 Tonnen Buntmetallschrott sowie 290 Tonnen Altpapier durch die Pioniere gesammelt worden sein.

Für die Ingenieure, Meister und Werker der *Neptunwerft Rostock* war die zusätzlich geforderte modifizierte Fertigung eines derartigen Schiffes aus der bewährten „Kolomna-Serie“ mit hohen Belastungen hinsichtlich Materialbeschaffung und Fertigungskapazitäten verbunden. Ein gewisser konstruktiver Vorlauf war durch einen Vorgänger, CHRISTO BOTEV, Baunummer 217, für die Volksrepublik Bulgarien vorhanden. Dieses Schiff wurde im Mai 1969 als „Solidaritätsgeschenk“ an die Demokratische Republik Vietnam übergeben. Zwei weitere bei der *Neptunwerft Rostock* geordnete baugleiche Schiffe für Bulgarien wurden, wahrscheinlich wegen der nachstehend beschriebenen Mängel, storniert.

Für die Fertigstellung des DS THÄLMANN-PIONIER wirkte es sich erschwerend aus, dass benötigte und vertraglich zugesicherte Ausrüstungsteile wie Armaturen, Schaltgeräte, Verhol- und Ankerspills sowie die Rudermaschine verspätet ausgeliefert wurden. Nicht verwunderlich, dass dadurch festgesetzte Termine mehrfach geändert wurden.



Christel Reuten bei der feierlichen Schiffstaufe

Letztendlich fand am 14. April 1956 die Kiellegung statt. Der feierliche Stapellauf erfolgte im Beisein von „politischer Prominenz“ am 11. August 1956. Die damals 14-jährige Schülerin Christel Reuten von der Rostocker Borwin-Schule taufte das Schiff auf den Namen THÄLMANN-PIONIER. Nach der obligatorischen Probefahrt wurde es am 15. März 1957 am Getreidesilo des Rostocker Stadthafens vom VEB *Neptunwerft* an den VEB *DSR* übergeben.

Mit der Führung des Schiffes wurde Kapitän Adolf Zinn, mit der Leitung des technischen Schiffsbetriebes Schiffsingenieur Erwin Laue betraut.



DSR Direktor W. Knapp übergibt das DS THÄLMANN-PIONIER an Kapitän Zinn.



Kapitän Adolf Zinn mit Jungen Pionieren auf der Brücke zur symbolischen Jungfernfahrt am 16. März 1957

Am 16. März 1957 trat das Schiff von 8 bis 19 Uhr seine erste, man kann sagen, „symbolhafte“ Reise in die westliche Ostsee an. An Bord befanden sich Pioniergruppen aus allen Teilen der Republik sowie eine Anzahl von „Prominenten“, wie der damalige Minister Fritz Lange, der Technische Direktor der Neptunwerft Kurt Dunkermann und der Schriftsteller, Dramaturg und Nationalpreisträger Kurt Barthel, bekannt unter dem Künstlernamen „Kuba“. In der „Ostseezeitung“ vom 16. März 1957 ist ein Gedicht veröffentlicht worden. Es endet wie folgt: *„Wie sich Mühe, Fleiß und Eisenschrott in Schiffstonnage wandeln – so belohnt uns unser Eisenpott mit Tonnen süßer Mandeln und entladet sie in Rostock an der Pier – unser stolzer „Thälmann-Pionier“.* Was der Dichter nicht ahnen konnte, war die Tatsache, dass die Ladung heimkehrend von der ersten kommerziellen Reise die Ladung nicht aus süßen Mandeln, sondern aus kräftig und würzig riechenden Zwiebeln bestand.

Anpassungsforderungen der DSR

Bekanntlich betrieb die DSR bereits die beiden mit Kohle befeuerten Dampfschiffe RO-STOCK und WISMAR. Diese Schiffe stammten aus einer Serie, die für den Auftraggeber zum Einsatz im Schwarzen Meer konzipiert waren. Im Mittelmeerraum gab es jedoch für diese Schiffe erhebliche Probleme bei der Bebunkerung mit geeigneter Stein-, besser Nusskohle. Die im Normalbetrieb durch Fördereinrichtungen aus den Längs- und Querbunkern heran transportierte und dann in einem Brecher zerkleinerte Steinkohle wurde über Schütten bis vor die Feuer gebracht, um dann mittels ölhydraulisch gesteuerter Regelung über so genannte Räumberbalken unter das Feuerbett geschoben zu werden. Die Schlacke kühlte im hinteren Teil der Feuerbuchse aus und wurde anschließend mechanisch weitergeschoben bzw. manuell durch die Trimmer oder Kessel-Assis in den Schlackenbrecher gezogen. Elevatoren transportierten die Schlacke in einen speziellen Bunker. Reichte bei längeren Hafen- und Reedeliegezeiten dessen Kapazität nicht aus, mussten Berge von unangenehm riechender Schlacke auf dem Bootsdeck zwischengelagert werden. Auf offener See wurde dieser Schlackehaufen über Bord geschippt. Der Inhalt des Schlackebunkers wurde mittels eines mit Seewasser betriebenen Injektors nach außenbords befördert. Es kann nur angedeutet werden, dass das Bunkern in Oran, Messina und Alexandria einschließlich der Übernahme von manchmal 300 Tonnen Bunkerkohle als Deckvorrat recht anstrengend und schmutzig war. Nach freier werdender Bunkerkapazität wurde dann in Teamarbeit zwischen Deck und Maschine die so genannte „Deckskohle“ in die nächstgelegene Bunkerluke befördert. Die Matrosen schippten die Kohle in Brocken und hieften sie mit Hilfe des bordeigenen Ladegeschirrs über die Bunkerluke, wo dann der Inhalt prasselnd und staubend ausgeschüttet wurde. Die Mannschaften/Maschine mussten in den Bunkern abwarten, bis der Staub sich etwas gelegt hatte, um dann die sich auftürmende Kohle schnell nach hinten wegtrimmen zu können. Wie ich mich erinnere, liefen derartige Hau-Ruck-Aktionen immer unter dem Motto „Gewährleistung der Schiffssicherheit“. Was bedeutete, dass die Zeit des „Zutörnens“ nicht als Überstunden verrechnet werden durfte.

Eine hohe Belastung für die Maschinenbesatzung ergab sich jedes Mal, wenn aus Furcht vor einer möglichen Selbstentzündung die Restbestände in den Bunkern vor der bevorstehenden Bebunkerung durch schweißtreibendes Schaufeln bis vor das Feuer gebracht werden mussten. Der Kohlestaub saß nicht nur auf der Arbeitskleidung, sondern auch in Gesicht, Haar, Armen und Beinen. Beim Husten hatte man das Gefühl, dass aus dem Mund „ein Brikkett“ mit herausflog. Zur Leistungsmessfahrt mussten die Kohlebestände im Tagesbunker möglichst gerade in einer Ebene getrimmt werden. Auch in diesem Fall war Schwerstarbeit von den Trimmern oder Assis zu verrichten. Das obligatorische Rußblasen (Bild) brachte auf allen Dampfschiffen mit kohlegefeuerten Kesseln besonders unter ungünstigen Windverhältnissen die Decksbesatzung durch herab rieselnde und oft fest haftende Ruß- und Schlackepartikel an den Rand des Wahnsinns. Nicht unerwähnt darf bleiben, dass zu fette Steinkohle das Feuer verbackte, den Räumberbalken blockierte und letztendlich dazu führte, dass die beiden Kessel mit Hand befeuert werden mussten. Ein Knochenjob für alle Besatzungsangehörigen des Bereiches Maschine, die zum Wachdienst im Kesselraum eingeteilt waren. Eine weltweit zunehmend bessere Übernahmemöglichkeit von flüssigen Brennstoffen, die einfachere Lagerung und Zugriffsmöglichkeit an Bord, die Vergrößerung des Aktionsradius bei gleichem Bunkervolumen bzw. die Erhöhung der Ladekapazität bei gleichem Aktionsradius sowie die erhebliche Minderung der körperlichen Belastung der technischen Besatzung waren die eigentliche Ursache der Forderung der DSR-Fachkräfte zur Ausrüstung des DS THÄLMANN-PIONIER mit zwei ölbefeuerten Hauptdampfkesseln.

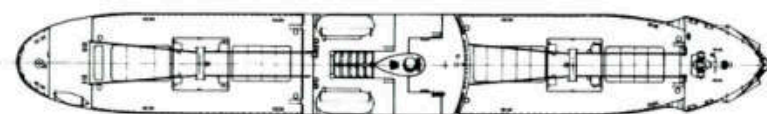
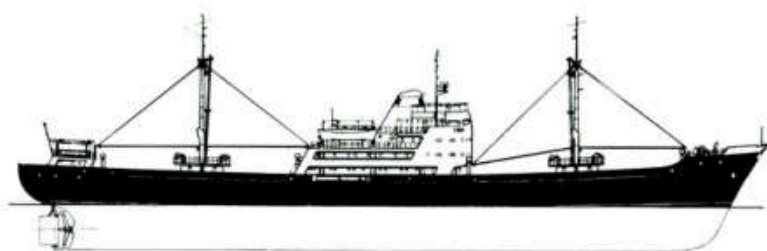


Dampfschiff WISMAR beim Rußblasen

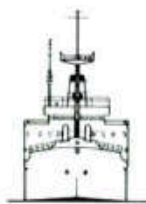
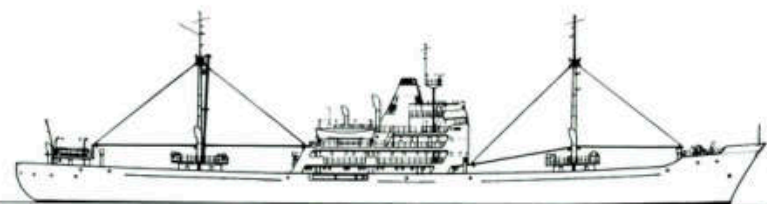
Lebenslauf

Der für den Transport von Stückgut, Holz und Schüttgütern (außer Erzen) gebaute Schutzdecker mit Kreuzerheck war mit 2620 BRT vermessen und hatte eine Tragfähigkeit von 3947 Tonnen. Die Dienstgeschwindigkeit lag bei rund 13 Knoten. Als Hauptmaschine wurde wie bei den Vorgängern die robuste Lentz-Einheits-Schiffsdampfmaschine mit Abdampfturbine Typ LES 10 beibehalten. Dabei handelte es sich um eine ventilgesteuerte Doppelverbund-Heißdampfmaschine mit innen liegenden Hochdruckzylindern. Die Nennleistung war mit 1710 PS bei 42 Prozent Füllung und 90 Umdrehungen pro Minute angegeben. Der Zylinderdurchmesser betrug 465 bzw. 1000 mm, der Kolbenhub ebenfalls 1000 mm. Die Energieversorgung sicherten drei Turbogeneratoren. Zwei besaßen eine Leistung von je 225 PS/150 kW und einer von 142 PS/90 kW. Das Bordnetz war für 220 V Gleichstrom ausgelegt. Für die Dampfversorgung standen zwei Stück Einender-Wasserrohrkessel mit Ölfeuerung (Saake-Brenner) vom Typ WK 210/16 zur Verfügung. Der Verbrauch an Heizöl (Masut) betrug bei einer Dampfleistung von acht Tonnen pro Stunde rund 630 kg. Das konventionell besetzte Schiff erforderte eine Besatzung von 37 Personen. Zur betrieblich dringend erforderlichen Nachwuchsausbildung wurden weitere zwölf Plätze geschaffen. Einem sich zunehmend abzeichnenden Bedarf an Beförderungsmöglichkeiten für Passagiere, hier meistens Mitarbeiter von DDR-Auslandseinrichtungen sowie ausländischer Studenten, wurde durch Schaffung einer Zwei-Mann-Passagierkabine Rechnung getragen. Die erste Ladungsreise des Schiffes führte von Wismar über La Valletta/Malta mit Ammonsulfat und Stückgütern von Rostock nach Alexandria. Auf der Rückreise nach Wismar waren Zwiebeln geladen. Haupteinsatzgebiet des DS THÄLMANN-PIONIER waren Häfen im Mittelmeer und Schwarzen Meer, später auch in der Ost- und Nordsee.

Das Schiff erhielt anfangs einen schwarzen Außenbordanstrich und sah mit dem etwas zu klein geratenen Schornstein nicht sehr attraktiv aus, galt in der Seeschifffahrt doch eine Faustformel: „*Big funnel, big ship!*“ Was nichts anderes bedeutete, als dass zu einem schiffbaulich ansehnlichen Äußerem auch eine stattliche und schnittige Ummantelung der Abgasrohre, also des Schornsteins, gehörte. Schwerer wogen die bei dieser Neubauserie bisher unbekannten schiffbaulichen Stabilitätsmängel. Die sonst versierten Konstrukteure der Neptunwerft waren selbst darüber erstaunt, dass das Schiff auch bei gleichförmiger Beladung und Füllung der Versorgungstanks sehr leicht zu Krängungen neigte. Das Schiff war nicht kopflastig, wie heute noch von ehemaligen DSR-Seeleuten behauptet wird, sondern außergewöhnlich „rank“. Sehr schnell kippte es nach Backbord oder Steuerbord. Damalige Besatzungsangehörige suchten nach dem Landgang mit den Augen die im Hafen liegenden Schiffe ab. Mit Sicherheit war ein auf der Seite liegendes das DS THÄLMANN-PIONIER. Unverständlich für eine Werft mit einer langen Tradition im Stahlschiffbau war auch, dass offensichtlich die Proviantlasten mit den damals stark riechenden Finoflex-Farben gestrichen wurden. Dadurch schmeckten fast alle eingelagerten Lebensmittel etwas seltsam. Mängel in der Dimensionierung der Entlüftungen der Brennstofftanks führten zu den an Bord gefürchteten „Overflows“. Trotz des ständigen Engpasses an Reparaturkapazitäten auf allen DDR-Werften konnten bereits im folgenden Jahr diese Mängel beseitigt werden. So wurden



Auf der Bordwand unter dem Namenszug am Bug montiertes Abzeichen der Pioneerorganisation.



THÄLMANN-PIONIER

1957-1970 VEB Deutsche Seereederei Rostock

1979
K
copyright

zum Beispiel der vordere Schwergutbaum demontiert und die bisher überdachten Brückennocken freigelegt. Der Schornstein wurde zur Verbesserung der Abgasabführung verlängert und erhielt eine optisch ansehnlichere Verkleidung.



Die THÄLMANN-PIONIER nach der Wertzeit 1958 mit neuem Schornstein und im aktuellen DSR-Anstrichstandard

Noch heute berichten Insider von einer Gewichtsreduzierung von rund 57 Tonnen Stahl. Anzunehmen ist, dass zumindest ein Teil der Leistungen als kostenlos zu beseitigende Garantiemängel geltend gemacht worden sind. Legt man eine werftseitige Nachkalkulation per 30. November 1957 zugrunde, so wurden lediglich rund 465 DM je Tonne Gewicht des werftklaren Schiffes als Gewinn erzielt. Sollten davon noch anerkannte Mängelrügen finanziert worden sein, wird deutlich, warum der DDR-Schiffbau nur widerwillig und oft nur durch zentrale staatliche Weisung bereit war, Einzelschiffe aus bewährten Serien den Wünschen der Reeder anzupassen. Mit einem neuen Schornstein versehen und gemäß aktuellem DSR-Farben- und Anstrichstandard im Außenbordbereich auf den Farbton grau umgestellt, sah das Schiff nach Ende der Wertzeit 1958 wesentlich schnittiger aus.

In Fachkreisen ist heute noch bekannt, dass es wegen Trunkenheit der Kesselwache im Jahre 1960 zu schweren Kesselschäden kam. An beiden Hauptkesseln brannten wegen Wassermangels die Siederohre aus. Die Ergebnisse einer 1967 geführten technisch-ökonomischen Untersuchung zur Umrüstung des Schiffes auf eine Hauptantriebsanlage mit einem Schiffsdiesel konnten sowohl aus Kosten-, als auch Kapazitätsgründen nicht verwirklicht werden.

Aus wirtschaftlichen Erwägungen wurde die THÄLMANN-PIONIER am 12. November 1970 als letztes im Flottenbestand der DSR verbliebene „reine“ Dampfschiff an die griechische

Reederei Symmachia Shipping Cia. Navigation verkauft. Nach einem weiteren Wechsel des Eigentümers im Jahre 1979 wurde das Schiff mit letztem Namen ADRIANA STAR im gleichen Jahr in Perama auf Kreta abgewrackt.

Fazit

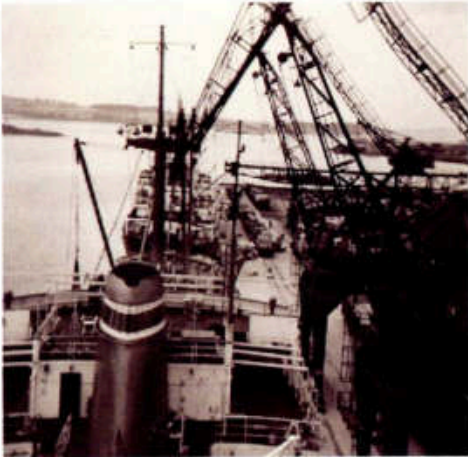
Dieses DSR-Dampfschiff hat ebenso wie die beiden anderen, jedoch kohlebefeuernten Schiffe, in hohem Maße mit dazu beigetragen, dass viele damalige Maschinen-Assistenten und spätere Seemaschinisten und Schiffssingenieure die damals gesetzlich geforderte Seefahrtszeit von 30 Monaten, davon mindestens 6 Monaten auf Dampfschiffen, vor Antritt eines Schulbesuches absolvieren konnten. Wie auf den meisten DSR-Schiffen herrschte auch auf dem DS THÄLMANN-PIONIER ein gutes und kollegiales Bordklima. Auf ihm gemusterte Seeleute erinnern sich gerne an ihren Dienst unter nicht gerade einfachen Bedingungen. So traf sich am 2. September 2006 ein Großteil der vor rund 50 Jahren als Matrosenlehrlinge bei der DSR eingestellten und heute als Nautiker beschäftigten oder bereits im Ruhestand befindlichen Schiffsoffiziere, um Kontakte aufrecht zu erhalten und Neuigkeiten aus der Seefahrt und dem persönlichen Leben auszutauschen. Leider haben von den damals 49 Lehrlingen bereits einige ihre letzte Reise angetreten.



Der Stapellauf der THÄLMANN-PIONIER am 11. August 1956

Wir wollten fahren, fahren ohne Ende

Nach dem 1. Lehrhalbjahr an der Matrosenschule Warnemünde folgte der übliche Bordeinsatz. Ich hatte dabei besonderes Glück. Mit einer Lehrlingscrew nahm ich an den ersten Reisen des Dampfers THÄLMANN-PIONIER teil. Eine kleine Fotodokumentation soll die Erinnerung an mein erstes Schiff festhalten.



Ladebetrieb in Wismar



Schleuse im Nord-Ostsee-Kanal



Blick vom Poopdeck



Sonntagnachmittag auf Luke IV



Der Autor im Arbeitszeug



Auf der Stellage außenbords malen



Verladen von Pferden für Ägypten in Wismar



Auslieferung von Pferden in Alexandria



Ausreichend Sackgut für die Rückladung



Vor dem Krankenhaus in Durres

Erinnerungen an meine Fahrenszeit auf dem Dampfer THÄLMANN-PIONIER



DS THÄLMANN-PIONIER lädt 1959 im Alten Hafen von Rostock

Es war der 26. Februar 1962, als ich im Wismarer Hafen die Gangway zur THÄLMANN-PIONIER bestieg. Der Wachmatrose, flankiert von einem Prachtexemplar von Schäferhund, wies mich zum Wachhabenden der Maschine. Der Hund ließ mich knurrend passieren. Die THÄLMANN-PIONIER sollte mein letztes Schiff sein, bevor ich im Herbst mein dreijähriges Studium für das C5/6-Patent an der *Ingenieurschule für Schiffstechnik „Ernst Thälmann“* in Warnemünde aufnehmen wollte. Die Dampfer WISMAR, ROSTOCK und THÄLMANN-PIONIER waren die einzigen „reinen“ Dampfschiffe, auf denen man vor Aufnahme des Studiums, die sechs-monatige Mindest-Pflichtdampffahrzeit absolvieren konnte. Es war für mich ein völlig neues technisches Umfeld.

Das „Temperaturfühlen“ der Kurbelwangen

Die Hauptantriebsanlage, eine vierzylindrige Doppelverbundkolbendampfmaschine mit Ventilsteuerung, ganze 1710 PSI erzeugend, war wie damals noch üblich im Triebwerkbereich offen. Es gehörte zu den täglichen Aufgaben des Maschinen-Assistenten, auch die Kurbelwangentemperaturen der einzelnen Zylinder zwischen den Zylinderstützen durch Handberührung der Kurbelwangen bei laufender Maschine zu erfühlen, um damit Rückschlüsse auf die Lagertemperatur ziehen zu können. Heute undenkbar! Das bedeutete bei Rechtsdrehen der Maschine, dass man die auf einen zukommende und in die Kurbelwanne abtauchende Kurbelwange im rechten Moment mit der rechten oder linken Hand zu berühren hatte. Tagelanges Beobachten der lang befahrenen Assistenten, verbissenes Zählen, schließlich Selbstprobieren, um dann irgendwann schließlich die Perfektion zu erreichen. Aber zu welchem Preis. Ein oft verstauchtes Daumengelenk war der Schmerzzoll des Anfängers.

Reinigung und Neubeschickung des Kondensat-Kaskadentanks

Alle mit Dampfkesselanlagen ausgerüsteten Schiffe besaßen notwendigerweise einen Kaskadentank. Eine sehr wichtige Anlage, die die Aufgabe hatte, die in das Kondensatsystem über die Verbraucher gelangten Fett- und Ölbestandteile zu trennen und herauszufiltern. Die Reinigung und Neubeschickung des Kaskadentanks war eine Drecksarbeit. Diese Aufgabe musste aus betriebstechnischen Gründen verhältnismäßig schnell bewältigt werden und konnte in der Regel nur im Hafen geschehen. Für die Abkühlung blieb also nicht viel Zeit. Dann hieß es, zentnerweise zerbröseltes Konglomerat aus Koksmatten, Koks und Aktivkohle aus sehr beengten Tankabteilungen zu entfernen, durch die Mannlochdeckelöffnungen zu reichen, den Tank zu waschen und wieder neu mit Koksmatten, Koks und Aktivkohle zu beschicken. Die Entsorgungskette spannte sich vom Tank bis zum Hauptdeck. Das Zeug wurde in Behältnisse gefüllt, an Deck geschleppt und dort zur weiteren Entsorgung zwischengelagert.

„Temporäre Reparatur“ von Speisewasservorwärmer und Überhitzerrohren

Was uns immer wieder beschäftigte, waren Rohrschäden am Vorwärmer und Überhitzer. Wenn es im Kaleidoskop (Blick durch die hintere Kontrollöffnung der Kesselanlage in den Feuerraum) regnete oder andere Erscheinungsbilder auf deutliche Wasserverluste hindeuteten, wussten wir, was die Glocke geschlagen hatte. Der betreffende Kessel musste je nach Schadenumfang sofort oder im nächsten Hafen abgesetzt und in angemessener Zeit temperiert werden. Die gerissenen oder korrodierten Rohre wurden blind gesetzt oder in den Böden nachgewalzt. Wenn wir uns an die Entfernung der Isolierung und der Verschlussklappen der Wasserräume machten, um an die Rohre zu kommen, bahnte sich ein zweiter Schaden an. Die freigelegten Bauteile besaßen noch so viel Hitze, dass Verbrennungen an Händen, Armen und anderen Körperteilen nicht ausblieben und uns anschließend für Wochen zeichneten. Da halfen auch die damals zur Verfügung stehenden Arbeitsschuttmittel wenig.

Unkontrolliertes Ausklappen des Steuerbord-Saacke-Brenners

Auf einer Reise war wie so häufig witterungsbedingt Bewegung im Schiff. Ich hatte Dienst im Kesselraum und war gerade dabei, das Flammenbild im Feuerraum der Steuerbord-Kesselanlage über die Kontrollöffnung zu überprüfen. Finsternis, dann wieder der grelle Lichtschein des Flammenbildes, und das im Wechsel der Schiffsbewegungen. Ich rannte, ob nun meinem Verstand folgend oder nicht, um die richtige Seite des Kessels, bekam den Saacke-Brenner zu fassen, der im Moment seinen Feuerkegel voll durch die Betriebsgasse vor den beiden Kesselanlagen entfaltete, und stemmte den Brenner in Betriebsposition. Ich schrie nach Unterstützung. Ursache des ganzen Übels war die Deformierung der Verriegelung, so dass der Brenner sich lösen und aufklappen konnte. Die dafür vorgesehene Überwachung (Endlagenschalter) war wirkungslos geblieben und hatte somit die Brenneranlage/Ölzufuhr nicht abgeschaltet. Die Unregelmäßigkeiten waren schnell behoben. Der Schadensumfang mit durchgeschmorten und verbrannten Anlagenteilen zum Glück nur gering. Mir war außer einem gehörigen Schreck nichts passiert.

Mechanische Reinigung der Wasserräume der Backbord-Kesselanlage

Die betriebstechnischen Parameter hatten Anlass dazu gegeben, die Backbord-Kesselanlage abzusetzen und ausreichend abkühlen zu lassen, um eine innere Inspektion mit eventuell notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Das bedeutete, die Inspektionsdeckel der Ober- und Untertrommel zu öffnen, die Ober- und Untertrommel zu begehen, um dann den Zustand der Trommel- und Rohrwandungen der Steig- und Fallrohre auf Sauerstoffkorrosion und Ablagerungen zu inspizieren. Das Ergebnis handelte uns eine aufwändige, schweißtrei-

bende mechanische Reinigung ein. Eine Tätigkeit, die man keinem wünscht, es sei denn, aus Gehässigkeit. In der Obertrommel konnte nur mit zwei bis drei Personen in „Häschen-Hockstellung“ gearbeitet werden, um den Kesselstein mit mechanischem Werkzeug bzw. auch unter größter Vorsicht mit mechanisch/pneumatischem Werkzeug zu entfernen. In der Untertrommel wurde es problematischer. Hier konnten nur jeweils zwei Personen in „Schubkarrenstellung“ eingeschoben werden. Was bedeutete das für die Betroffenen? Sie mussten sich vor der Mannlochdeckelöffnung in Richtung Trommel hinlegen, sich steif machen und auf den Händen abstützend durch die Öffnung hangeln, während der Sicherheitswächter sie an den Füßen packte und schiebend nachhalf. Ein Drehen um die eigene Achse war nur in gestreckter Position möglich. So, wie man „eingeschoben“ wurde, musste man auch wieder herausgeholt werden. Platzangst durfte man dabei nicht haben. Die Arbeitsperioden wurden kurz gehalten, um wieder zu Luft und Kräften zu kommen.

Mein Skalp und ein Rollenmanöver

Ein routinemäßiges Rollenmanöver schreckte uns auf. Die Alarmkennung war ein Bootsmanöver – für mich Backbord-Rettungsboot. Ich rannte los, durchquerte eine der Außenschotten zum Hauptdeck im Sprunglauf. Meine Erfahrungen bei solchen Ereignissen waren gleich null. Die Außenschotten besaßen Endlagenschalter zum Abschalten der Außenbeleuchtung, deren Mitnehmermechanik etwa 15 Millimeter unter die Schottrahmen ragte. Die Mitnehmermechanik hatte ich mit dieser Empfindlichkeit, die dann folgte, noch nicht wahrgenommen. Benommen durch den unsanften Kontakt, bewegte ich mich etwas verwirrt weiter in Richtung Bootsdeck. Ich merkte nun, wie mir etwas Warmes über den Kopf und die vordere Gesichtshälfte rann. Der II. Offizier wurde meiner gewahr und leitete mich sofort zur Brücke weiter. Hier erhielt ich zu meinem Unglück noch eine gepfefferte Standpauke vom Kapitän und landete schließlich zur „kosmetischen Behandlung“ im Hospital. Meine lädierte Kopfhaut wurde geklammert und mit Penicillin behandelt.

Der Bordhund

Und nun zum Hund, der mich und einen anderen Leidensgenossen, der zum gleichen Zeitpunkt gemustert worden war, in unserem Bewegungsbereich einschränkte. Meine Maschinenwache beendend, hatte ich mich in der Mannschaftsdusche gesäubert und war mit einer Turnhose bekleidet, Handtuch und Seife in der Hand auf dem Wege zur Kammer. Hinter mir hörte ich im Gang Pfortengeräusche. Ich ahnte nichts Böses, bis sich die Zähne eines Hundgebisses in meine rechte Gesäßhälfte bohrten. Ein Auf- und Hilfeschrei, Tumult im Gang, den Hund beruhigende Stimmen und wieder Hospital. Keine Krankenschreibung. Auflagen für Hund und Opfer. Der durfte fortan nur noch mit Betreuer unterwegs sein und seine Bewegungsfreiheit nur noch an einer Leine auf dem achterlichen Hauptdeck genießen, sodass wir Einrichtungen auf dem Achterschiff unbeschadet auf der Backbordseite erreichen konnten. Am Ende der Reise wurde die Entscheidung – Hund oder wir – zu unseren Gunsten gefällt. Welches Feindbild wir dem Hund vermittelt haben könnten, blieb uns ein Rätsel.

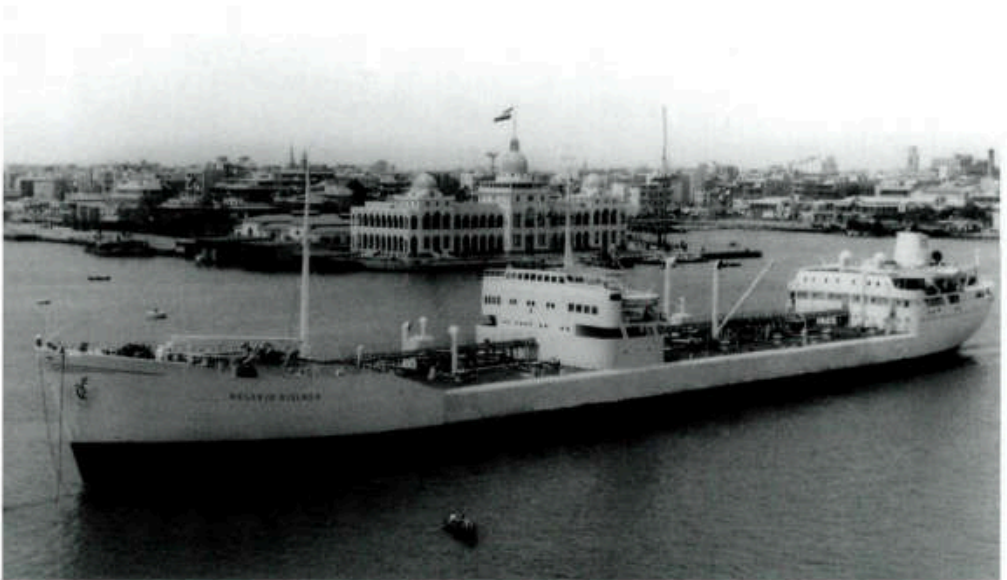
Ausblick

In den Folgejahren nach dem Studium bedauerte ich es von Zeit zu Zeit, dass sich die Entwicklung im Schiffbau der DDR ausschließlich auf Motorenantriebe orientierte und meine gewonnenen Erkenntnisse zur Dampftechnologie während der Assistentenzeit und des Schiffingenieurstudiums langsam verkümmerten. Ich sollte bis zur Beendigung meiner beruflichen Laufbahn Anfang 2006, auch nachdem ich 1990 die Reederei gewechselt hatte, logischerweise keine Gelegenheit mehr finden, an diese anzuknüpfen.

Tanker MERSEBURG – Ankauf und Verkauf einer alten „Lady“

Auch die DDR brauchte Anfang der 1960er Jahre Erdölprodukte für den Aufbau der Wirtschaft. Aber woher zu dieser Zeit und für deren Transport eigene Tanker nehmen? Die landeseigenen Werften hatten keine im Bauprogramm. Wichtig waren selbstverständlich auch der Preis, die zu beachtende Größe und der Tiefgang (Hafeneinfahrt Rostock). Also wurden drei 20.000-Tonnen-Tanker als Gebrauchttonnage von Norwegen und Schweden gekauft. Sie hatten 1962 schon sechs Jahre Einsatzzeit hinter sich. Tanker dieser Bauart waren etwa 15 Jahre voll betriebsfähig, bis dann wegen Durchrostung Spanten und Teile der Außenhaut erneuert werden mussten. Ich wurde ausgewählt, eines dieser Schiffe in der Funktion des II. Technischen Offiziers zu übernehmen. Es war damals selbstverständlich, dass der Maschinenbetrieb manuell ablief. Der Tag wurde in drei Wachen eingeteilt, demzufolge gab es außer Heizern, Maschinenwärtern, Reinigern und Pumpenleuten im technischen Sektor auch drei Wachoffiziere, die im regelmäßigen Rhythmus Maschinen, Betrieb, technische Überwachung und Reparaturen durchführten. Schiffe dieser Größe konnten durchaus 36 Mann an Personal haben.

Als drittes, damals größtes Tankschiff wurde 1963 die MERSEBURG mit einer Tragfähigkeit von 20.147 tdw angekauft. Mit Baujahr 1956 fuhr sie zunächst als HELFRIED BILLNER unter

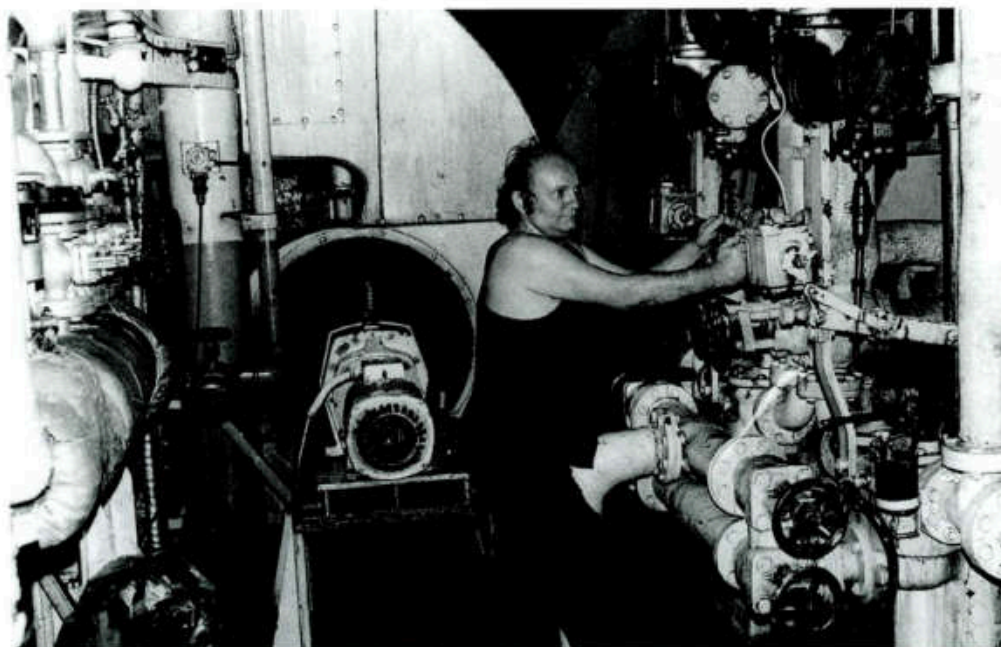


Tanker MERSEBURG vor dem Kauf in Schweden noch als HELFRIED BILLNER

schwedischer Flagge. Für den Hafen Rostock waren solche 20 000-Tonner ganz schöne Brocken. Technisch gesehen mit Antriebsleistungen von 8000 PS für unsere Flotte äußerst beachtlich. Zwar hatten die Typ-IV-Schiffe eine etwa ähnliche Leistung aufzuweisen, diese aber auf vier Antriebsmotoren verteilt. 8000 PS in einem Motor und Schwerölbetrieb, das gab es in unserer Reederei bis dahin noch nicht.

Mitte April reisten wir nach Malmö. Dort lag das Schiff bei der Herstellerfirma *Kockums* im Dock. Der erste Eindruck war imposant. Der lang gestreckte Schiffskörper bot einen beeindruckenden Anblick. Bei näherer Betrachtung sah man jedoch, dass es die Betreiber in letzter Zeit mit der Werterhaltung und Sauberkeit nicht mehr genau genommen hatten. Auch im Maschinenraum waren Niedergänge, Flurplatten und Geländer schmierig und klebrig. Unter einigen defekten Rohrleitungen hingen Blechbüchsen und die vom Reeder an Bord gebliebene Besatzung machte ebenfalls nicht den allerbesten Eindruck. Zur Einweisung waren geblieben: der Överstyrman, der Maskinchef, der I. Maskinist und der Elektrican. In der Kabine des Leitenden Ingenieurs wurde das Übergabebüro eingerichtet. Die beiden Maskinisten hatten sich am Tage des Ausdockens reichlich voll laufen lassen, sodass uns der Överstyrman bat, doch die eigene Stromversorgung in Gang zu bringen. Technisch kein Problem – aber kommerziell. Falls was schief geht: Wer steht bei der Versicherung gerade? Nichtsdestotrotz ließen wir die Jockels rennen.

Am Wochenende vor der Übergabe wurde eine Groß-Reinschiff-Aktion durchgeführt, wozu sich auch der Flottenbereichsdirektor und der damalige Maschineninspektor beteiligten. Wir machten am Passagierkai in Warnemünde fest, wurden dort auch verproviantiert und für unsere erste Reise ins Schwarze Meer ausgerüstet. Zunächst hatten wir die üblichen Anlaufschwierigkeiten. Wie weit kann dieses oder jenes Aggregat belastet werden? Von wo nach wo können Öl und Kraftstoff gepumpt werden? Wie ist die Manövrierfähigkeit? Und, und, und. Das Handicap war die gesamte Dokumentation und Beschriftung in Schwedisch und nur bei einigen Ausnahmen in Englisch. Nach einer dreitägigen Notreparatur in Dover fing langsam alles an zu rollen. Was war passiert? Laufend rissen die in der Maschine befindlichen Kühlwasserleitungen für die Kolbenkühlung. Also STOP auf See, auf Reserveöl umstellen und flicken. Aber schon kurze Zeit später riss der nächste von neun Zylindern. Die Engländer bauten alle 18 Kühlwasserrohre aus, löteten diese Flansche neu ein und was am wichtigsten war, alle Kupferrohre wurden ausgeglüht und dadurch wieder elastisch.



Heizer „Josi“, von Anfang an dabei

Die Wohnräume der Offiziere waren auf diesem Schiff sehr gut eingerichtet. Für die Mannschaft sah es weniger gut aus. Es gab zwar Einzelkabinen, aber auch weiß gestrichene Stahlbetten und oft nicht einmal einen Schrank. Diese Buchten glichen eher Krankenzimmern. Nachdem eine Kommission unser Schiff besichtigt hatte, wurde vieles umgestaltet. Die Mannschaftskabinen erhielten nach einer Renovierung auch Schlafsofas. Die Besatzung tat selbst viel, um die Wohnlichkeit der Kammern zu verbessern. Durch Ziergitter, Blumenbänke, Wandmalereien entstanden mitunter wahre Kunstwerke. In Eigenleistung und Instandhaltung wurde viel geleistet, sodass kaum Ausfälle in der 15-jährigen Betriebszeit entstanden. Viele Besatzungsmitglieder blieben acht bis zehn Jahre an Bord. Die MERSEBURG leistete ihrer Besatzung 15 Jahre treue Dienste und hatte zum Zeitpunkt der Außerdienststellung im Jahre 1978 immerhin 22 Betriebsjahre auf dem Buckel. Das Schiff wurde die letzten Jahre seines Daseins nur noch als Zubringer zwischen Rotterdam, Göteborg und Finnland oder als Leichter eingesetzt. Die letzte Fahrt ging nach Rotterdam. Dort wurden auch die Öltanks gereinigt und das Schiff klar gemacht zum Verkauf. Nur ein Verkauf war möglich. Entsorgung ging nicht. Es gab einen Ministerratsbeschluss, der den Verkauf von Schrott verbot, da andersherum Schrott eingekauft werden musste.

Die Schlussetappe der MERSEBURG sollte eine navigatorische und technische Meisterleistung werden. Am 26. August 1978 hieß es „Leinen los“. Der Bestimmungshafen war Gijón. Ein bekannter Umschlaghafen für Erz und Massengüter in Nordspanien. Bis zum letzten Tag



Die Überführungsmannschaft (Autor Dritter von oben rechts)

ließ uns die Reederei im Unklaren, was mit der alten „Lady“ passieren sollte. Es hieß immer wieder, keiner darf über Verschrotten reden, das Schiff wird verkauft. Auch wir glaubten das schließlich. Vielleicht als schwimmendes Öllager? Tatsache war, die Reederei fand einen in

Spanien lebenden amerikanischen Reeder, der das Schiff erwarb und die Papiere gleich nach der Unterschrift an den Schrotthändler weiterreichte. Am 29. August kamen wir auf Reede Gijon an und sollten auf Einlauforder warten. Alle dachten, das kann ja nur noch ein Klacks sein, denn dort machen ja Massengutfrachter bis 100 000 Tonnen fest.

Aber Irrtum – das letzte Einlaufen hätte ein Begräbnis werden können. Die Einlauforder kam am 2. September gegen Mittag. Wir sollten um 15 Uhr in den so genannten Stadthafen mit einem Tiefgang von maximal 12,5 feet einlaufen. Wir beratschlagten, wie das gehen könnte. Es hätten maximal 2500 Tonnen Ballast sein dürfen. Ich machte den Kapitän darauf aufmerksam, dass bei diesem Tiefgang die Propellernabe schon halb heraussehau. Außerdem, an einem Sonnabend um 15 Uhr einzulaufen, ist schon ein wenig kurios. Da sind die meisten Bummler und Touristen unterwegs, also viel schaulustiges Volk. Als dann ein lächerliches wackeliges „Bootchen“ kam und von hinten einer schrie: „hiev anchor, pilot come inside“, da wurde mir schon etwas mulmig zumute und ich dachte: „Die Brüder haben doch was vor?“ Eine kurze Beratung und ich ließ als Chief alle Stationen überdurchschnittlich besetzen. An jeden Hebel einen Mann. Beide Kompressoren ständig einsatzklar, alle Elektroenergie aufs Netz, beide Kessel voll (weil alle Decksmaschinen wie Ankerwinde, Verholwinden und Pumpen mit Dampf betrieben wurden). Außerdem sollte der I. Ingenieur alle Manöver fahren. Diese Maßnahmen erwiesen sich im Nachhinein als absolut notwendig.

Der Lotse sprach nur Spanisch, nix Deutsch, nix Englisch. Der einzige Schlepper, der uns helfen sollte, hatte die Größe unserer Rettungsboote und genau in der Einfahrt riss dann noch die Schleppleine. Prima! Die Manöver, die nun in rasanter Reihenfolge kamen, waren unzählbar. Meistens von „Voll Voraus“ auf „Voll Zurück“. Aber allen Hindernissen zum Trotz: Wir haben das Schiff ohne Beulen an die Pier gelegt. Ohne Schlepper. Ohne Verstellpropeller. Ohne Bugstrahlruder. Und mit Minimaltiefgang. Nur seemännisches Können und exakt ausgeführte Maschinenmanöver verhinderten eine Kollision mit der Kaimauer oder den dort liegenden Jachten. In so ein Loch ist noch nie ein Schiff dieser Größe hineingezwängt worden. Alle atmeten auf, als dieser Akt erfolgreich beendet war. Die örtlichen Zeitungen berichteten auf den ersten Seiten über dieses Ereignis und doch war etwas sonderbar ...

Entró en el Fomento a las cuatro y media

COMPLICACIONES EN EL

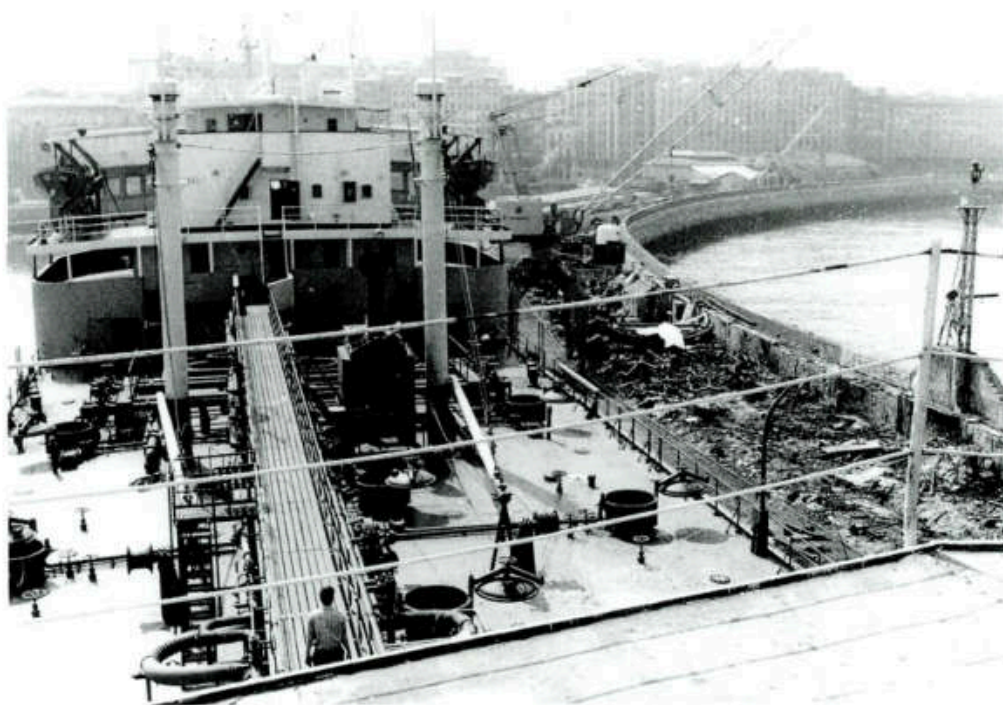
ATRAQUE DEL

«MERSEBURG»

Zeitungstext: **„Komplikationen beim Anlegen der MERSEBURG** – Der deutsche Tanker stieß gegen eine Mauer des örtlichen Hafenbeckens – Gestern in den frühen Nachmittagsstunden, ungefähr um 16.30 Uhr fuhr der unter deutscher Flagge fahrende Tanker MERSEBURG planmäßig in das örtliche Hafenbecken von Fomento ein. Beim Anlegen gab es einen kleinen Unfall. Im Moment des Einfahrens, auf der Höhe des Leuchtturmes, lösten sich die Trossen des

Schleppers, der am Bug der MERSEBURG fest war. Die MERSEBURG stieß gegen eine Mauer, aber glücklicherweise zog dieser Unfall keine größeren Konsequenzen nach sich.“

An anderer Stelle: „Der unter deutscher demokratischer Flagge fahrende Tanker MERSEBURG hat im örtlichen Hafenbecken von Fomento zur Verschrottung festgemacht. Das Einlaufen wurde von zwei Lotsen geleitet und von wesentlich mehr Leuten verfolgt, als erwartet und war ein wirklicher Erfolg. Im letzten Moment musste der Bugschlepper, als der Tanker die Hafeneinfahrt passierte, die Leine, angeblich wegen Ruderschadens kappen.“



Der letzte Ankerplatz im Hafen Gijon

Fakt war, die MERSEBURG hatte die Kaimauer nachweisbar nicht berührt. Wäre es dazu gekommen, hätten wir mit einer saftigen Schadenersatzklage und Seeamtsverhandlung rechnen müssen. Der Erlös wäre um etwa 50 Prozent niedriger ausgefallen.

Unsere Vermutung war: Die Reporter wurden von Leuten informiert, die mit äußerster Gewissheit eine Havarie vorausgesagt hatten. Das Einlaufen wurde bewusst auf einen Sonnabend-nachmittag gelegt, damit für diesen Fall genügend Zuschauer anwesend waren. Es wurde nicht auf die Flut und damit auf bessere Wassertiefen gewartet, sondern 45 Minuten vor Beginn der Flut sollte das „Schaumanöver“ beginnen. Vielleicht standen auch Rundfunk und Fernsehen bereit. Interessant ist auch, dass schon am Abend des 2. September die ersten Zeitungen im Hafenkiosk erhältlich gewesen sein sollen.

Die mit der Übernahme beauftragten Spanier waren jedoch höflich und korrekt und voll des Lobes über die Ordnung und Sauberkeit am und im Schiff. Die Besatzung wurde in drei Etappen nach Hause geflogen. Damit endete eine 15 Jahre währende Geschichte über ein zuverlässiges, seetüchtiges Schiff unter Flagge der DSR.

Mein Kapitel Seefahrt

In einem Dorf, 30 Kilometer von Karl-Marx-Stadt entfernt, im „Tal der Ahnungslosen“ aufgewachsen, war Seefahrt für mich eigentlich kein Thema. Als Tochter des LPG-Vorsitzenden und der Direktorin der Kreislandwirtschaftsschule sollte es für mich eine andere Zukunft geben. Zu zwei größeren Jungs im Freundeskreis empfand ich eine heimliche Liebe und als dann beide zur See fuhren, war meine Neugier für die Seefahrt geweckt. Trotz fehlender Westverwandtschaft hatte ich jedoch denkbar schlechte Voraussetzungen. Aufgrund meiner schulischen Leistungen und wahrscheinlich meiner Abstammung erhielt ich eine Delegation zur Erweiterten Oberschule. Danach dominierte die Devise „Jedem Abiturienten seinen Studienplatz“ und ich war zu schwach dagegen anzugehen. So begann ich 1981 an der Humboldt-Universität zu Berlin ein Mathematik-Physik-Pädagogik-Studium. Irgendwie hatte es mir zwar gefallen, doch im Hinterkopf stand immer: Du verpasst etwas.

Nach zwei Semestern bewarb ich mich bei der Deutschen Seereederei in Rostock und erhielt auch sofort die Absage. Meine Nachfrage ergab, dass man niemals jemanden, der irgendwie mit der Volksbildung zu tun hat, einstellen könne. Ich sollte doch erst einmal in der Gastronomie arbeiten. Der Tipp war gut, doch eigentlich nicht durchführbar. Exmatrikuliert wurde man nur, wenn man einen Arbeitsplatz nachweisen konnte, doch kein Betrieb durfte einen einstellen, wenn man ein volkswirtschaftlich notwendiges Studium abbrechen wollte. Glücklicherweise konnte ich über Bekannte zur Kaderabteilung von *Interhotels Dresden* vordringen und die suchten Mitarbeiterinnen für die Rezeption. Da kam ich gerade recht, denn damals sah man die Arbeit am Hoteltresen als Kampf an der Front. Es war wichtig, dass man keine Westverwandten hatte und mit abgeschlossenem Abitur ausgerüstet, war ich damals wie ein Fünfer im Lotto. Damit ich eingestellt werden konnte, wurde dem Amt für Arbeit beim Rat des Stadtbezirks Mitte eine geplante Exmatrikulation aus gesundheitlichen Gründen vorgelegt. Mit der von diesem Amt erteilten Einstellungserlaubnis konnte ich die Universität verlassen und so arbeitete ich ab September 1982 in den Hotels an der Prager Straße in Dresden und erwarb 1984 den Facharbeiterabschluss. So gerüstet wagte ich einen erneuten Versuch mit einer Bewerbung bei der DSR und wurde wieder enttäuscht. Und das ohne jegliche Erklärung.

Meinen Wohnsitz verlegte ich 1982 „illegal“ nach Dresden. Eine Zuzugsgenehmigung gab es nicht, da meine Eltern durch den Umzug ins nahe gelegene Coswig ein Zimmer für mich hatten. So wohnte ich also bei meinem Opa und als mir kurz nach dessen Tod im Mai 1985 ein Kollege vom MfS nachts beim Kaffee sagte: „Meinen Segen hast du, mach was draus“, konnte ich mir dies erst nicht erklären. Nachfragen beantwortete er nicht. Dieses nächtliche Kaffeetrinken fand auch nur mit einem der vielen „Sicherheits-Kollegen“ statt, denn er war einfach ein Kumpel. Im Interhotel mussten ja alle Gäste einen Meldeschein ausfüllen und oft wurden diese Zettel, bevor sie zur Polizei gingen, von einem „übergeordneten“ Mitarbeiter durchgesehen.

Kurz darauf erhielt ich von der DSR die Mitteilung, dass ich in Kürze einen Termin für die Seetauglichkeitsuntersuchung bekomme. Danach ging alles sehr schnell. Die Untersuchung verlief problemlos, nur der Urintest musste wiederholt werden. Mein Trick mit den sechs Tassen Kaffee gegen meinen niedrigen Blutdruck hatte geklappt und der schlechte Urin war wohl die Folge. Als ich 1990 meine Personalakte bekam, konnte ich sehen, dass sich ganz viele Menschen und Instanzen mit dem zu wiederholenden Urintest beschäftigt hatten. Da dieser dann positiv ausfiel, war endlich der Weg zur Seefahrt für mich frei. In der Personalakte las ich später, dass meine Bewerbung weiter bearbeitet wurde, nur ohne mein Wissen.

Ich erhielt im August 1985 die Aufforderung, mich mit Gepäck am 2. September in Rostock einzufinden. Ich fühlte mich im siebten Himmel, endlich wird es ernst und vor allem, es geht gleich auf Reise. Die Zugverbindung nach Rostock war nicht toll und so musste ich einen Tag vorher losfahren. Ich wusste, dass im „Haus Sonne“ die Seeleute schlafen und buchte mir vorsorglich die Übernachtung. Im Zug nach Rostock studierte ich wieder einmal die Hafenpositionen der DSR-Schiffe in der „Sächsischen Zeitung“ und es gab etliche, die im Hafen Rostock lagen. Welches würde es sein? Wohin geht die Reise? Ich wusste nur, dass ich einen Arbeitsvertrag für den Flottenbereich Asien/Amerika bekommen sollte. Es war eine kurze Nacht. Pünktlich 7 Uhr zahlte ich meine 5,40 Mark für die Übernachtung und bestieg die Straßenbahn. Ich verfluchte den schweren Koffer und tröstete mich mit dem Gedanken, bald auf großer Fahrt zu sein. Pünktlich angekommen, staunte ich nicht schlecht. So viele besteigen heute ein Schiff? Nach unserer Begrüßung und einleitenden Worten wurde mir jedoch schlagartig klar – ich war immer noch nicht bei der Seefahrt gelandet. Wir sollten alle auf dem neuen Passagierschiff ARKONA arbeiten. Leidenschaftliche ARKONA-Fahrer mögen mir verzeihen, doch schon damals spürte ich, da gehöre ich nicht hin. Denn zur See fahren bedeutete für mich etwas anderes. Nach den Formalitäten, wie Abgeben aller Ausweise der verschiedenen Organisationen, Unterschreiben der vielen Formulare, erfuhren wir, dass wir noch zwei Lehrgänge besuchen mussten. Der Abschluss als Rettungsbootsmann und als Feuerschutzmann war Bedingung und für die nächsten 14 Tage unser Zeitvertreib. Untergebracht waren wir im „Haus Sonne“ und so schleppte ich meinen Koffer wieder dahin zurück. Trotz der Enttäuschung, dass die Seefahrt wieder verschoben war, wurden es ganz tolle Tage.

Am 23. September 1985 versammelten sich die Neuaufsteiger der ARKONA in Rostock-Schutow. Dort bekamen wir einen großen Kleidersack mit den entsprechenden Kleidungsstücken. Bald merkte ich, dass mich nicht nur mein Koffer belastete. Als Empfangssekretärin gemustert, bekam ich alle vorhandenen Varianten für Frauen. Man konnte sich irgendwie nicht festlegen, was wir an der Rezeption tragen sollten. Später auf dem Schiff musste ich feststellen, dass mir das Wichtigste fehlte, nämlich die offizielle Ausgangsuniform der Reederei. So kam ich die ersten Reisen nicht in den Passagierbereich. Insgesamt waren es für mich über vier Monate auf der ARKONA und ich wollte dieses Schiff endlich verlassen. Ich habe dort viele liebe Menschen kennen gelernt, auch gute Bekannte aus meinem Hotel traf ich. Alle Interhotels mussten damals Kellner und Kellnerinnen zur Verfügung stellen, da die Reederei nicht über so viele Fachkräfte verfügte. Das Leben und Arbeiten auf der ARKONA war ein Erlebnis, doch mein Bild von Seefahrt passte hier nicht. Die Passagiere verstärkten dieses Gefühl. Was interessierten mich belegte Liegestühle, die von anderen benutzt wurden! Anfangs hatte ich noch den Willen, wenigstens einmal am Tag das Tageslicht zu sehen. Doch dies verflachte. Ich lebte in einer Innenkammer im D-Deck. Nach drei Ostseereisen und zwei Kubareisen wollte dann Frau Reiter von der Einsatzleitung die Unterschriften für die ARKONA-Stammbesatzung. Ich habe nicht unterschrieben. Es wurde böse gestritten und zur lukrativen Wertzeit sollte ich Urlaub machen. Man bot mir dann an, mich an den Flottenbereich Afrika zu verborgen. So konnte ich nach drei Monaten Urlaub endlich auf einem Frachter fahren.

Es war das MS FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN, also von einem Flaggschiff zum nächsten. Auf dem „Flieger“ begann mein Leben als Stewardess. Über die eigentliche Arbeit wusste ich anfangs nichts, doch glücklicherweise merkte dies keiner. In besonderer Erinnerung geblieben sind mir die vielen Spielabende. Für das erste Skatturnier hing ein Zettel aus und die willigen Mitspieler sollten sich eintragen. Dies tat ich. Pünktlich zum Termin ging ich in die Messe und wurde lächelnd vom Kapitän, dem Chieftmate und dem Politoffizier empfangen. Man meinte, es hätte noch nie eine Stewardess mitgespielt und deshalb würde ich erst einmal kurz auf die Probe gestellt. So spielte ich also gegen den Kapitän und den



1986, MS SIGMUND JÄHN - Silvesterparty Jambo Kenia

Chieftate. Der Polit verfolgte das Spiel. Danach bekam ich die Erlaubnis, am Turnier teilzunehmen. Am Ende des Abends haben die Herren dies bestimmt bereut, denn ich belegte den ersten Platz und bekam eine Flasche Sekt, die sonst immer an einen des Trios ging. Die von mir befürchtete Rache bei der Äquatortaufe blieb jedoch aus. Vielleicht war mein Bitten mit einem ziemlich langen Gedicht von Vorteil. Ich hatte damals ganz, ganz lange Haare und um die galt es zu

kämpfen. Ich habe immer gemerkt, dass Männer gerade lange Haare bei Frauen lieben. Wenn dazu noch eine emanzipierte Frau gehört, die nicht mal willens ist, sich einen Mann an Bord zu erwählen, dann ist die Männerwelt wahrscheinlich überfordert. Die normale Balzerei brachte keinen Erfolg und so begann man auf anderen Wegen Aufmerksamkeit zu erkämpfen. Nun war mein langer Zopf das Thema. Man begann den anzufassen und zu prüfen, ob er echt sei. Vielleicht auch nur, um mich zu necken. Ich habe daraufhin klar gesagt: „Wer mich an den Haaren zieht, bekommt eine gescheuert.“ Vielleicht hat unser Kapitän dies nicht gehört oder er dachte, er ist der Chef und darf alles, doch er sollte dann auf einem Grillabend erfahren, dass ich tue, was ich sage. Während einer späteren Springerzeit im Rostocker Hafen habe ich dann gehört, dass eine Stewardess den Kapitän verkloppt hätte, weil er sie an den Haaren zog. So schlimm war es nicht, doch nun hatte auch ich meine Geschichte bei der Reederei. Dreimal Ostafrika und zurück. Es wurde Zeit, mal das Schiff und die Reiseroute zu wechseln. Die anschließenden Wochen zu Hause waren spannend, denn es trafen viele Telegramme ein. Es ging turbulent zu. An einem Vormittag hatte ich telefonisch nach einem möglichen Schiff gefragt, mittags kam ein Telegramm mit der Bitte anzurufen. Also ging ich wieder zur Telefonzelle, erfuhr dann aber nur, dass ich noch im Urlaub bleiben soll. Es kamen aber auch Telegramme mit der Aufforderung, sich am Soundsovielten auf einem Schiff zu melden. Am nächsten Tag traf dann erneut ein Telegramm ein, mit der Mitteilung, dass das Telegramm vom Vortag nicht mehr gilt. Letztendlich bekam ich den entscheidenden Bescheid: anmustern am nächsten Tag 8 Uhr in Wismar auf dem MS SCHWERIN. Eine Stunde Zeit alles zu packen, die Nachbarn und die Familie zu informieren und schon ging es los. Wieder eine Nacht im



1986, MS SIGMUND JÄHN - der Letzte macht die Musik aus

„Haus Sonne“. Diesmal hatte ich ein ganz besonderes und laut Aussagen der Rezeptionsdamen einmaliges Erlebnis. Ich bezog ein Zimmer mit großem Doppelbett und ging auch ausnahmsweise einmal vor Mitternacht schlafen. Am Morgen weckte mich das Geräusch eines Rasierapparates. Da stand doch wirklich ein junger Mann am Waschbecken. Meine Frage, was er hier in meinem Zimmer will, ließ ihn nur erschrecken. Er erklärte mir, dass er nach Mitternacht von der Rezeption dieses Zimmer zugewiesen bekommen hatte und um den schon schlafenden Matrosen nicht zu wecken, hatte er kein Licht gemacht und war nur ganz schnell ins Bett gekrochen. Dass da eine Frau an seiner Seite schlief, hätte er nicht für möglich gehalten, da das laute Schnarchen eigentlich nur einem versumpften Kumpel zuzuordnen gewesen wäre. Wir haben gemeinsam gefrühstückt, doch bis heute weiß ich nicht, wie der Mann in meinem Bett hieß. Vielleicht liest er diese Zeilen und ich kann diese Wissenslücke schließen. Laut Telegramm sollte ich also um 8 Uhr in Wismar sein, dies erschien mir doch übertrieben, denn meine Nachfrage am Abend brachte die Information, dass die SCHWERIN um 23 Uhr noch auf Reede lag. Also nichts überstürzen. Gegen Mittag traf ich in Wismar ein. Aber immer noch kein Schiff in Sicht. Schließlich war es dann doch soweit und ich bezog mein neues Zuhause und erlebte zwei unvergessliche Reisen nach Japan.

Die dritte Reise ging nach Mittelamerika und mehrere Tausend Fässer mit Butteröl waren in Havanna zu löschen. Dort war man mit der Ladung völlig überfordert. Während dieser langen Liegezeit wurden die Pesos knapp. Doch wie immer hat der Seemann auch dafür eine Lösung. So wurde die Sero-Box der FDJ geplündert und die Schnapsflaschen mit einem eigens für Havanna kreierten Dusch-Das gefüllt. Dazu haben wir Fit mit Weichspüler gemischt, dies roch gut und schäumte außerdem ganz toll. Ich erkundete die Stadt mit den normalen Linienbussen. Diese waren oft so überfüllt, dass ich kaum die Chance bekam, überhaupt mitgenommen zu werden. Nette kubanische Männer waren da eine große Hilfe. Sie zogen mich zum Bus und hielten mich dann an der Tür fest, auch wenn wir eigentlich nicht mehr reinpassten. Jede Kurve war ein Erlebnis, denn ich dachte immer, da bleibe ich am Straßenrand hängen. War aber nicht so, mit jeder Haltestelle kam man dem Inneren des Busses näher. Die selbst organisierte Badefahrt zum Strand in Bacarunau war der Höhepunkt. Wir alle hatten schon die ganz alten Amischlitten bewundert, doch dass die noch fahren, hätten wir nicht gedacht. Die Busse waren mehr als überfüllt und so leisteten wir uns so ein Gefährt. Nach etwa drei Kilometern brannte es im Motorraum. Kein Problem für unseren Fahrer, kurz gelöscht und es ging weiter.

Nach einer Hafenliegezeit von 46 Tagen schipperten wir mit dem größten Teil der Fässer überstürzt nach Matanzas, um Kaffee zu laden. Dort hatten wir Kontakt mit Seeleuten der UdSSR. Neben den obligatorischen Fußballspielen kamen immer mittags ein paar von den sowjetischen Matrosen zu uns, um Videos zu sehen. Nach einem Tag stand fest, ab 13 Uhr gibt es in der Messe „Erotisches zur Nacht“. Ein Mitschnitt der Serie vom Fernsehen der DDR. Da lachte der DDR-Seemann nur, hatte er ja ganz andere Filme in Hamburg gesehen. Doch für unsere



1988, MS SCHWERIN - Stewardessenkleidung mal ganz seemännisch

Nach einer Hafenliegezeit von 46 Tagen schipperten wir mit dem größten Teil der Fässer überstürzt nach Matanzas, um Kaffee zu laden. Dort hatten wir Kontakt mit Seeleuten der UdSSR. Neben den obligatorischen Fußballspielen kamen immer mittags ein paar von den sowjetischen Matrosen zu uns, um Videos zu sehen. Nach einem Tag stand fest, ab 13 Uhr gibt es in der Messe „Erotisches zur Nacht“. Ein Mitschnitt der Serie vom Fernsehen der DDR. Da lachte der DDR-Seemann nur, hatte er ja ganz andere Filme in Hamburg gesehen. Doch für unsere

sowjetischen Freunde war es ein Highlight. Als Dank fürs Videoeinlegen bekam ich wunderschöne Riesenmuscheln. Diese wollte der Politoffizier für den nächsten Solibasar in Schwerin. Ich blieb jedoch standhaft. Sie haben den Weg nach Dresden geschafft. Danach folgten viele Wochen Urlaub sowie ein Kurzaufenthalt auf der NIENBURG, um Kartoffeln aus Riga zu holen.



1989, MS ORANIENBURG - am Strand von Mangalore



Aufseher beim Laden in Madras



Chittagong, Andrea Matrak und Heike (links)

Meine letzte Reise führte mich mit der ORANIENBURG nach Indien. Vor allem zwei Erlebnisse blieben mir in Erinnerung. Alle an Bord wussten, dass dies meine letzte Seereise war. Mir zu Liebe verzichtete der eine oder andere auf eine Ausfahrt, damit ich mitfahren konnte. An dieser Stelle noch mal Danke! Auf der Fahrt nach Kandy gab es wundervolle Korbregale und ich war hin und weg. Für den Kleinbus waren sie eigentlich zu groß, doch man fand in der Truppe eine Lösung. Ich durfte mir das Regal kaufen und alle stiegen ein. Anschließend wurde das Regal von hinten in den Minibus geschoben und alle Köpfe fanden irgendwo in den Regalfächern ihren Platz. Man konnte die Landschaft vom Bambusgeflecht umrankt nur erahnen, bequem war es jedenfalls nicht. Dieses Regal steht noch heute bei mir in der guten Stube. Auch wenn es sich nicht richtig putzen lässt, zehn Seeleuten habe ich dieses Teil zu verdanken und ich finde es immer noch wunderschön. Neben den lieben und rücksichtsvollen Matrosen lernte ich dort den für mich besten Obersteward kennen. Karsten kannte alle Tricks und hat regelmäßig und gerecht das RP-Kontingent des Kapitäns auf die Besatzung erweitert. So gab es manche zusätzliche Fla-

sche Schnaps zur Coffeetime und für seine lieben Stewardessen ab und zu mal eine Flasche Sekt außer der Reihe. Er hat mit uns die Gänge gewischt und auch „Farbe gewaschen“, sprich alle Spretarcartwände in den Aufbauten gereinigt. Das war für ihn kein Thema.

Den letzten Einlaufsekt in Höhe der Mole Warnemünde am 26. Mai 1989 werde ich nie verges-



MS ORANIENBURG, eine Party mit Zuschauern von der Gangwaywache

sen. Mein Entschluss, mit der Seefahrt aufzuhören, kam dabei gehörig ins Wanken. Doch einmal gefasste Entscheidungen mache ich nie rückgängig. Vier Jahre Seefahrt, eigentlich hätte ich noch viel länger dabei sein wollen. Doch meine Fahrnszeit begann eben erst mit meinem 23.

Geburtstag und eine Familie zu haben war mir wichtiger. Ich hatte unter den Seemännern nicht den Mann fürs Leben gefunden. So beendete ich meine Fahrerei auf den Meeren auf eigenen Wunsch nach allen in Anspruch genommenen Urlaubstagen zum 9. Oktober 1989. Glücklicherweise hatte ich so mehrere Monate Zeit, mir an Land einen Arbeitsplatz zu suchen. Es war von der Wende noch nichts zu spüren, jedenfalls für mich. Meine Welt war in Ordnung und als ich im August während meines Urlaubs in Budapest von den ganzen Menschen in der Botschaft erfuhr, konnte ich dies erst gar nicht richtig begreifen.

Um meinen Arbeitsvertrag aufzulösen und meine Runde zum Einsammeln aller Ausweise zu absolvieren, wollte ich am Mittwoch, dem 4. Oktober, mit dem Nachtzug ab 20 Uhr von Dresden nach Rostock fahren. Doch auf dem Bahnhof war irgend etwas los. Die große Flügeltür wurde bewacht und ein netter Polizist meinte, ich soll lieber nach Hause fahren. Er erklärte mir, dass jetzt die Züge mit den Flüchtlingen aus Ungarn kommen und auf dem Bahnhof der Teufel los ist. So fuhr ich wieder nach Hause. Am Donnerstag rief ich in Rostock an und wollte mich entschuldigen. Meine Erklärungen, dass es nicht möglich war, nach Rostock zu fahren, weil ich nicht in den Bahnhof gelangen konnte, wurde mit dem Satz kommentiert: „Wir haben schon vieles gehört, doch so etwas hat sich noch niemand einfallen lassen.“ In Rostock wusste man noch nichts und das „Tal der Ahnungslosen“ hatte sich territorial verlagert. Meine neue Arbeit im Hotel „Bellevue“ begann ich mit zwei Urlaubstagen, denn am Montag holte ich Versäumtes in Rostock nach. Alle wollten wissen, was in Dresden los war, doch so richtig konnte ich keine Auskunft geben. Ich sammelte alle meine Ausweise wieder ein. Bei der FDJ entschuldigte man sich, dass die Marken für das laufende Jahr noch nicht eingeklebt waren. Sie sind es bis heute nicht.

Übrigens bin ich seit vielen Jahren mit einer Landratte von der Küste verheiratet und Kinder gibt es auch. Alle müssen Mamis Schwärmerei von der Seefahrt ertragen und staunen doch immer wieder, was es alles so zu erleben gab. Mein Mann darf einmal im Monat beim Seeleute-Stammtisch erfahren, was es heißt, zur Familie der Seefahrer zu gehören und es gefällt ihm.

Vorbereitung des Magnetkompasses zur Äquatorüberquerung

Wir waren 1979 mit der GEORG WEERTH nach einem Werftaufenthalt in Göteborg unterwegs nach Buenos Aires/Argentinien. Während alle Besatzungsmitglieder alte Hasen waren, gab es eine Ausnahme – den Funkassi. Ihn hatte ich auf einer Familienfeier in Halle kennengelernt und ihm dabei so viel von der Seefahrt vorgeschwärmt, dass er auch Fernweh und nach anstrengenden Familiendiskussionen letztendlich die Freigabe durch seine Frau bekam. Von der Ausbildung her war er Diplomingenieur für Hochfrequenztechnik. Also bewarb er sich als Funker. Nach einem Schnellkurs an der Seefahrtsschule folgte ein Praktikum an Bord.

In einer fröhlichen Runde ließen wir, das waren der Bootsmann Rainer Ratz, der II. Ingenieur Hartmut Schlegel und ich und natürlich der bewusste Funkassi, den Abend angehen. An Backbord kam uns ein etwas größeres, sehr tief gehendes Schiff mit guter Schornsteinbeleuchtung entgegen. Man konnte erkennen, dass es sich hierbei um die Schornsteinmarke BP trug. Ohne uns abgesprochen zu haben, bekamen wir alle schlagartig trockene Lippen beim Anblick des Schiffes. Entsprechende Bemerkungen weckten natürlich bei unserem Funkereleven die Neugier, um was für ein Schiff es sich denn handelt, weil wir alle unwahrscheinlich gern darauf fahren würden. Natürlich setzten wir ihn darüber in Kenntnis, dass es sich um einen Tanker handele, allerdings mit einer ganz speziellen und sehr kostbaren Ladung – Bayrisch Pils, daher BP. Unser Assi war beeindruckt, was doch alles so um die Welt verschifft wird. Weitere Erläuterungen hinsichtlich der Ladung betrafen dann die allgemein bekannten 10.000er Ballen mit Moskitofellen, FroVo-Leder und Elefantenv...häuten. Er fand diesen Crashkurs in Ladungskunde sehr beeindruckend. Als uns keine weiteren Spezialladungen mehr einfielen, bekam die ganze recht zotenhafte Unterhaltung wieder eine, dem täglichen Dienstgeschehen entsprechende Wendung. In wenigen Tagen stand die Überquerung des Äquators bevor und erfahrungsgemäß begannen dann ja alle technischen Systeme verrückt zu spielen. Die Strudel in den Tages- und den Brennstoffvorrattanks sowie im Trinkwasserbereich kehrten sich um, da ja nach den Gesetzen der Physik jetzt alle Vorgänge in einer entgegengesetzten Richtung abliefen. Somit hätten der Wachingenieur und seine Wachassis den ganzen Tag zu tun, wenn sie eine störungsfreie Wache haben wollten. Alle Regler müssten neu justiert, die Pumpen wegen der Strudel überwacht werden, damit keine Luft angesaugt wird. Es sei jedenfalls immer ein mächtiger Aufwand erforderlich, wenn so ein Schiff über den „Strich“ geht. Unser Freund betrachtete dies allerdings mehr von der theoretischen Seite: „Da fliegen die Wissenschaftler durchs All, landen auf dem Mond – nur auf der kleinen Erdkugel finden sie keine Lösung für solche Dinge!“ Wir mussten alle mächtig an uns halten, sonst hätten wir ihn vom wahren Glauben abgebracht.

Der Tag der äquatorialen Querung kam und es begannen die Probleme. Neu für uns war bis zu diesem Zeitpunkt, dass auch der Magnetkompass in Mitleidenschaft geraten war. Dies wurde durch den Chiefmate Staudte als richtig erkannt. Er kam mit einem hoch technisierten Messgerät und überzeugte den Funker, Pitt Krügel, von der Wichtigkeit der Überprüfung der elektromagnetischen Ströme des Magnetkompasses. Unser Funker war gern bereit, den Funkassi zu verleihen, nur könne dies im Prinzip auch ein anderer versierter Kollege tun, denn der Assi war eigentlich zu hochqualifiziert. Jedenfalls trat unser angehender Funker an, man lernt ja nie aus und der Kompass ist nun einmal auch für ihn Neuland. Zur Messung der elektromagnetischen Ströme wurde der Funkassi mit dem Messgerät vertraut gemacht. Es setzte sich aus folgenden Elementen zusammen: Die Kopfhörer vom Funkpeiler, gekoppelt an ein Gasprüfgerät der Firma Dräger (Lübeck). Zur Stromversorgung diente eine Umhängetasche mit Batterien, die über ein Kabel mit dem Gasprüfer verbunden waren. Auf dem Peildeck legte der Chiefmate einen Zoll-

stock steuerbordseitig vom Kompass an. Den Balg ständig drückend, wurde unser Messgerät über den Zollstock bewegt. Immer wenn es im Kopfhörer knackte, musste der Funkassi den Abstand vom Kompass angeben. Der Bootsmann verglich dann anhand einer Kladde die Werte mit den vorangegangenen. Die Werte steuerbord- und backbordseitig waren nach Einschätzung des Chiefmates noch zu akzeptieren. Er war allerdings nur vertretungsweise an Bord und regte sich sehr darüber auf, dass diese Kontrollmessungen in der Vergangenheit sehr leger gehandhabt wurden. Unser Prüfer schätzte nun ebenfalls ein, dass dies eigentlich sehr fahrlässig sei. Das Prüferteam begab sich vom Peildeck auf die Back. Erfahrungsgemäß ist hier die Messstrecke etwas länger, daher wurde noch ein zweiter Zollstock zwischen Vorsteven und Ankerspill angelegt. Eigentlich war dies umsonst, denn auch hier stimmten die Werte laut Bootsmann, mit den letzten Eintragungen überein. Sehr zufrieden mit der Messreihe, begaben sich nun alle zum letzten Messpunkt, Mittschiffsklüse am Heck. Ausgerechnet diese Werte waren durch Schweißarbeiten während der Werftliegezeit in Göteborg vollkommen aus dem Ruder gelaufen. Aber ein Seemann weiß sich zu helfen und man hilft sich ja untereinander. Der Storekeeper holte schnell seinen größten Moker mit 15 Kilo Gewicht. Der stammte noch vom vorherigen Reeder. „Kabelede“ Rommel brachte schnell einen Tampen und eine Messlatte.

Unser Funkassi wurde nun beauftragt, kräftig auf den Backbord-Doppelpoller zu schlagen, um die „elektromagnetischen Ströme des Magnetkompasses“ im Heckbereich des MS GEORG WEERTH wieder in die richtige Richtung zu bringen.

Es wurde kräftig gerichtet und intensiv gemessen. Unser „Funkrichter“ kam ins Schwitzen und wurde erst durch den Obersteward Pfitzner erlöst, als dieser für die Bordchronik Bilder schoss. Da unser Funkassi aber auch einen Spaß vertragen konnte und nicht nachtragend war, spendierte er für diesen gelungenen Gag eine Kiste Bier eine Flasche WBS. Und wir, wir hatten wieder neuen Gesprächsstoff.



Vom Fichtelberg aufs Filchner-Schelf

„Hallo, meine Maus, ich wünsche Euch einen wunderschönen guten Morgen. Wir haben gefrühstückt und werden jetzt mit den nächsten 80 Kilometern weiter auf 3200 Meter fahren, dann sind wir auf 5,0 Ost und 76,0 Süd. Bei uns ist schöner blauer Himmel, minus 36 Grad, kein Wind. Heute in zwei Monaten, wenn alles gut geht, bin ich wieder bei Euch. Ich grüße Euch und noch einen schönen Sonntag.“ Das war der seltsame Sonntagsgruß eines Seefahrers und doch kein Seemannsgarn wie jenes sagenumwobene Mittagsbesteck, das die Kölner Dornplatte als Position des Schiffes ermittelte. Folgt mir für des Rätsels Lösung zurück zu den Wurzeln einer jahrzehntelangen Seefahrerkarriere in der Kombüse und dorthin nicht nur zwischen laue Bockwurst, heiße Grillorgien und scharfen Curryreis!

Im Schatten des Fichtelberges, in der Rechenkünstlerstadt Annaberg-Buchholz aufgewachsen, bin ich einer von jenen, die eher durch Zufall als durch eine langfristige Berufs- oder Lebensplanung zur christlichen Seefahrt gestoßen sind. Das Meer war weit weg. Bis eines Tages die Ostseeküste rief, um dort mit einer Delegation in der Tasche während der Sommersaison „sozialistische Hilfe“ als Bäcker/Konditor zu leisten. Ich sah den Rostocker Hafen und sah Schiffe ein- und auslaufen, die als Heimathafen den Namen der Hansestadt am Heck trugen. Das gab es bei uns auch? Und auf den Schiffen, die nicht nur rechts um die Ecke fuhren, sondern richtig weit weg, sollte es sogar Bäcker geben? Die Überwindung der Mauer sollte auf diesem Wege so einfach möglich sein? Möglich war es schon, einfach nicht, wie viele wissen. Andererseits war es doch auch wieder einfach. Ich musste mich nur bewerben und warten, warten, bis einer von den vielen Leuten, durch deren Hände meine Bewerbung gegangen war, am Ende „Ja und Amen“ oder „Nitschewo“ sagte. Im Winter 1965 hieß es für mich „Ja“. Bei meiner Einstellung im damaligen „*Haus der Schifffahrt*“ mussten alle Grünschnäbel von Stuhl zu Stuhl rücken, um die einzelnen Papiere zu unterschreiben und sich dabei vor der „Verlockung“ hüten, nicht in jede der Organisationen einzutreten, die da FDJ, DSF und Partei der Arbeiterklasse hießen. Die entsprechenden Stühle konnte ich auslassen, wie das gelang, weiß ich heute auch nicht mehr. Nur in den FDGB mussten alle eintreten, sonst war es gleich wieder vorbei mit der Seefahrt. Irgend einer stellte die Frage: „Wie lange wollen Sie denn zur See fahren?“ „Na ja, drei Jahre.“ Und wie viele sind daraus geworden? 40 Jahre! Auf etwa 45 Schiffen, davon etwa 35 Schiffe unter der Flagge der Deutschen Seereederei Rostock. Nach der Wende war ich dann auf acht Schiffen der *Reederei F. Laeisz* gemustert. Und als ich im Jahre 2000 schon ans Aufhören dachte, bekam ich noch die Fähre PETERSBURG, ex MUKRAN von *Scandlines* unter die Füße. Angesichts des abzusehenden Besatzungsaustausches durch Litauer war auch hier klar, dass die Musterung nicht für ewig sein konnte. Und wie es das Schicksal wollte, bei der Hochseefischerei, deren Blüte zu DDR-Zeiten längst vorbei war, konnte man noch Köche gebrauchen. Während der Einsätze auf den Fangplätzen kam es automatisch zu Kontakten mit anderen Fischerei-Reedereien. Dadurch ergaben sich weitere Einsätze bei *Ocean Food* aus Bremerhaven.

Der Gedanke, der Seefahrt adieu zu sagen, hatte sich durch den Eindruck, gebraucht zu werden, erst einmal wieder verflüchtigt. Wie sollte es weitergehen? „Versuch es doch mal bei *Superfast Ferries*, the youngest and fastest fleet!“ Die hatten im Jahre 2001 mit neuen, modernen Fährschiffen der gehobenen Klasse die schnellste Verbindung auf der Ostsee von Deutschland nach Finnland eröffnet. 2002 wurde diese griechische Reederei mein Arbeitgeber und

sie blieb es bis ins 40. Jahr meiner Fahrzeit. Zwischen die Musterungszeiten auf all diesen Schiffen fiel noch ein 18-monatiger Aufenthalt auf der deutschen Forschungsstation *Neumayer* in der Antarktis, zu dem eine halbjährige Vorbereitungszeit beim *Alfred-Wegener-Institut* in Bremerhaven und ein Überlebenstraining auf einem 3300 Meter hohen Gletscher in Österreich hinzukamen.

Vier Jahrzehnte Seefahrt, eine Zeit mit Höhen und Tiefen, mit persönlichen Erfolgen und Niederlagen. Wer behauptet, nach seiner Einstellung bei der DSR das erste Mal an Bord geklettert zu sein, ohne großen Stolz empfunden zu haben, der hat wahrscheinlich nach der ersten Reise wieder gekündigt. Ich war stolz und habe als Neuling alles akzeptiert, was einem in guter oder böser Absicht angetragen wurde. Man war zu nervös und unsicher, um die gängigen Scherze von gut gemeinten Ratschlägen zu unterscheiden. Aber Nervosität und Unsicherheit hatten sich bald gelegt. Ich begann mich in den Bordalltag einzubringen, lernte die Verantwortung für meinen Arbeitsbereich kennen und stellte bald fest, dass ich als Kochsmaat/Bäcker sehr gut zu einem gesunden Bordklima beitragen konnte. Hatte ich nach der Devise „Gutes Essen – Gute Stimmung“ meinen Anteil an der Zufriedenheit der Bordkameraden erbracht, dann war auch das eigene Lebensgefühl bei Arbeit und Freizeit in Ordnung. Allerdings waren die Rahmenbedingungen auf jedem Schiff andere, das musste ich auf all den Schiffen, die ich befuhr, jedes Mal von neuem feststellen. Man traf auf neue Besatzungsmitglieder und Vorgesetzte mit den unterschiedlichsten Charakteren. Eines wurde mir erst nach der Wende bewusst: Mag der eine oder andere von denen seine persönliche Macke gehabt haben, wir waren alles „ostdeutsche Typen“ und das war gut so.

Jeder an Bord hatte seine Aufgaben für einen sicheren Schiffsbetrieb. Mein Job als Kochsmaat/Bäcker im Bereich Wirtschaft bestand anfangs darin, mich unter den gegebenen Bedingungen logischerweise mit der Herstellung von Backwaren zu befassen und dem I. Koch zur Hand zu gehen, Reinschiff in der Kombüse und in den Provianträumen zu machen, bei den Proviantübernahmen mit an Bord zu sein und alles am richtigen Platz einzustauen. Das ist mir auf meinem ersten Schiff, dem MS *FLAMINGO*, nicht so richtig gelungen. Später auf dem MS *HIDDENSEE*, dann auf der *UNSTRUT* und der *VOGTLAND* (1) lief es viel besser. Doch das erste Schiff machte mir große Probleme. Nach dem Auslaufen war ich sofort seekrank. „Was für ein kleines Schiff, alles Mist, ich höre wieder auf!“ Der erste Hafen war Szczecin. Erster Landgang. Erste Flucht aus der „Kaskade“. Dort gab es viele Frauen und ich hatte noch keine Strumpfhosen oder Nylonmäntel aus Antwerpen zum Verscheuern dabeigehabt. Vielleicht war es auch der Schock über die sich eröffnenden unbegrenzten Möglichkeiten. Am zweiten Tag dann schon mutiger und für neue Taten entsprechend besser ausgerüstet. Die Neugierde hatte gesiegt. Jetzt war die Welt in Ordnung. Nur an die Seekrankheit konnte ich mich als „Gebirgsjäger“ nicht so schnell gewöhnen. Das Drama währte die ganze Reise, die über Oskarshamn nach Klaipeda gehen sollte. Wieder in Rostock angekommen, war es mit der Seekrankheit vorbei und der Wunsch aufzuhören war wie weggefliegen, zumal meine Ablösung mir gleich einen neuen Heuerschein für das MS *HIDDENSEE* mitbrachte. Es sollte nach Westafrika gehen. Dies war Musik in meinen Ohren. Da konnte man nicht einfach die Koffer packen und wieder nach Hause fahren.

Außerdem machte ich eine gewagte Rechnung auf. Es waren mehr Leute an Bord als auf der *FLAMINGO*. Das bedeutete zwar mehr Arbeit, aber auch mehr Möglichkeiten zum Ausleben gewisser Bedürfnisse. Denn je mehr Leute an Bord waren, desto umfangreicher war das Wirtschaftspersonal und das bedeutete in der Regel wiederum, dass mehr Stewardessen an Bord

arbeiteten. Damit entbehrte die Zugehörigkeit zur Wirtschaft nicht des gewissen Vorteils, mit dem weiblichen Geschlecht mehr als andere Besatzungsmitglieder auf „Tuchfühlung“ sein zu dürfen. Wenn man dann im Reiseverlauf nach dem anfänglichen heftigen Balzgebaren der gesamten Crew zu den Gewinnern gehörte, war es ein schönes geregeltes und ausgeglichenes Fahren. So lange, bis man den Platz räumen musste, weil ein gewiefterer Typ das Terrain erobert oder aber die geliebte „Mieze“ erkannt hatte, dass es auch noch Besserverdienende an Bord gab. Der ewigen Liebe wurden ja auch dadurch Grenzen gesetzt, dass das Umsteigen auf einen anderen Dampfer nicht immer für zwei Personen gleichzeitig realisierbar war und damit mussten sich zwangsläufig auch die Wege trennen. Neues Schiff, neues Glück.

Das war natürlich nicht der einzige Grund, um sich nach einer neuen Heuer umzuschauen. Die Schiffe wurden immer größer, immer moderner und damit wuchsen mit jedem Mal die persönlichen Anforderungen und auch die Herausforderungen. Aber bevor ich das Glück hatte, auf einen Neubau der DSR aufzusteigen, sollte ich doch wirklich noch eine Heuer für die alte „EMA“, das DS ERNST MORITZ ARNDT, bekommen. Im Nachhinein muss ich sagen, es war das beste Fahren! Ich hatte zum Glück aber auch noch nicht viele bessere Frachter kennen gelernt. Die „EMA“, das alte „Libertyschiff“, war etwas ganz Besonderes. Ein noch mit Dampf betriebener Frachter, 44 Mann Besatzung, im Maschinenraum noch richtige Heizer, die der Hauptmaschine mit Hilfe von Masut alles entlockten, um eine Reisegeschwindigkeit von neun Knoten zu erreichen. Die Kombüse war mittschiffs, keine Küchenmaschinen, kein Backofen. Gebacken und gekocht wurde auf und im mit Öl beheizten Küchenherd. Kaffeewasser wurde in einem Topf gekocht, der an der Wand montiert und mit einer Dampfleitung verbunden war. Es gab ja sowieso nur am Donnerstag und Sonntag Bohnenkaffee.

Für die Abrechnung und Inventur vor Einlaufen in Rostock hatte es sich mein I. Koch zu leicht gemacht. Er hat vorher alles schön über Bord entsorgt, sodass nur noch ein Rinderhinterviertel in der Fleischlast hing. Ich hatte dadurch zwar ein leichtes Arbeiten beim Großreinschiffmachen, aber er hatte fünftausend Mark Minus. Für die letzte Westafrikareise unserer „EMA“ kam dann ein neuer Koch, mit dem ich mich prima verstand. Wir zogen uns noch eine richtige Takkoradi-radi-radi-Macke ein. Der Verkauf der ERNST MORITZ ARNDT an eine griechische Reederei war dann nicht mehr so traurig.

Nach der „EMA“ ging es, nun schon vertraut mit der Seefahrt, auf dem MS UNSTRUT weiter. Bäcker waren immer gefragt und für eine der beliebten Kubareisen konnte ich bei der Arbeitskräftelenkung nicht „Nein“ sagen. Auch als gestandener Seemann hatte ich nichts dagegen, in Kuba die Vorzüge des guten „Havanna Club“ zu genießen. Und auch dem Transport von Rumextrakt in Holzfässern als Decksladung war ich zugetan, denn die Fässer konnte man gut anbohren, sich sein Fläschchen abfüllen und wieder ordentlich verschließen. Das war öfters Praxis auf DSR-Schiffen. Auf der Heimreise waren die Verluste durch schwere See weit größer als durch das Abzapfen, denn selbst zentnerschwere Rumfässer schwammen sich über das Schanzkleid hinweg frei. Vielleicht haben sie Wochen später für gute Stimmung bei einer Beach-Party auf Teneriffa gesorgt. Zum Glück kam niemand von der Besatzung zu Schaden, weder durch den Seegang noch durch den Rum. Das Schiff lief heil in Rostock ein und brach nach der Kubareise sogleich ins Mittelmeer auf.

Was wollte ich mehr, ich hatte bereits einige Fahrtgebiete der DSR-Flotte kennen gelernt. Es gibt Lebenslagen, da ist die Mark plötzlich nur noch 50 Pfennige wert. Eine solche tritt erfahrungsgemäß dann ein, wenn man sich mit dem weiblichen Geschlecht einlässt. Das war

für mich auf MS UNSTRUT Realität geworden. Vom Ich zum Wir! Und so bot sich alsbald eine Gelegenheit, im Doppelpack auf die GEORG BÜCHNER aufzusteigen. Schon allein Kapitän Herbert Schickedanz im vollen Einsatz zu erleben, war es wert, auf diesem Schiff zu fahren. Es gab sehr viel Abwechslung und die Möglichkeit vielfältiger Aktivitäten in der Freizeit. „Sport an Bord“ wurde groß geschrieben. Jeder konnte sich im Schwimmbad austoben, jeden Abend war an der Mannschaftsbar etwas los. Die Arbeit in der Kombüse war natürlich völlig anders als auf den vorherigen Schiffen. Immerhin wollten so an die 300 Personen verpflegt werden. Ich hatte zwar noch keine Vergleichsmöglichkeiten, aber hier waren die Verhältnisse wohl ähnlich wie in einer großen Betriebsküche an Land. So lernte ich immer wieder dazu. Selbst das Zuckerrohr-Ernten wurde uns beigebracht. Eines Tages musste das Schiff in Kuba ausgegast werden. Die gesamte Besatzung wurde evakuiert und auf eine Hazienda verfrachtet. Kapitän Schickedanz schlief als männlicher Beschützer in der Unterkunft der Frauen. Kein leichter Job.

Der Wirtschaftsbereich war personell gut besetzt und alle teilten sich die verwaltungstechnischen Aufgaben zur Proviantbestellung, zur Abrechnung und Inventur. Wenn ich in meiner Karriere weiterkommen wollte, musste ich mich wohl doch wieder nach einer Heuer auf einem „richtigen“ Frachtschiff umsehen.

Das MS RUDOLF BREITSCHIED wurde auf der 17. Reise mein sechstes Brotschiff in fünf Jahren, bevor ich die Chance bekommen sollte, die Gangway eines modernen Frachters aus der XD-Serie zu erklimmen. Das MS RONNEBURG – mein „Starschiff“ bei der DSR.

Auch wenn der Dampfer nicht den Namen KARL MARX oder SIEGMUND JÄHN trug – wir waren einfach gut. Interessante Reisen, angenehme Kapitäne, engagierte, leider verheiratete Stewardessen, ein versierter Koch als Kollege, der eine gute Küche machte. Zur Patenstadt



MS RONNEBURG 1972, l. Koch Horst Wünsche (links), Kochsmaat Jörg Zander (mitte) und der Autor (rechts)



MS RONNEBURG 1974, I. Koch Pogorzalek (links) und Kochsmaat Frank Richter (rechts)

Ronneburg bestanden vielfältige Kontakte. Besuche in Ronneburg fanden statt und die Spitzen der Gesellschaft des Wismut-Städtchens konnten auch einmal eine Seereise nach Klaipeda genießen. Diese Umstände trugen dazu bei, dass Koch und Kochsmaat ein angenehmes Arbeiten hatten. Wir konnten experimentieren, Neues versuchen und Altes weiterentwickeln. Das führte dazu, dass sich alles, was ich bisher im Kom-

büsenbereich gelernt hatte noch einmal verfestigte. So habe ich dann auch an der Proviantbestellung oder an der Gestaltung des Speiseplanes mitgearbeitet. Ich nutzte auch die Zeit, um mich mit Inventur und Proviantabrechnung zu befassen. Mithin war ich bestens gerüstet, irgendwann einmal die Verantwortung als I. Koch auf einem Schiff zu übernehmen. Eigentlich fehlte nur noch die Legitimierung – der Berufsabschluss als Facharbeiter Koch. Auf der RONNEBURG sollte es aber auch ohne diesen gehen. Der I. Koch musste unerwartet absteigen und plötzlich stand ich vor vollendeten Tatsachen. In einer Nacht- und Nebelaktion schlug mich die Arbeitskräftelenkung zum I. Koch. Nahtlos gingen die Geschäfte über. Zum Glück bekam ich einen guten Kochsmaat an die Seite gestellt. Jetzt lag es an mir, den Küchenablauf sicherzustellen, mit allem was dazugehört.

Nun hatte ich die Freiheit, in meinen Speiseplänen verschiedene Angebote für Gerichte aus anderen Weltregionen einzubringen. Das war mir wichtig. Meine bisher gesammelten Erfahrungen auf diesem Gebiet konnte ich hier gut „an den Lord“ bringen. Allerdings musste ich mich hüten, den Bogen zu überspannen. Etwas Fingerspitzengefühl sollte schon gewahrt werden eingedenk eines abgewandelten Sprichwortes „Was der Seemann nicht kennt, das frisst er nicht.“ Der hatte eben seine Lieblingsgerichte, die ein Muss waren. Unter dieser Verantwortung verging die Zeit schnell und die acht Reisen in vier Jahren auf der RONNEBURG mit Höhen und Tiefen habe ich ohne Schäden an Leib und Seele überstanden. Dazu trugen interessante Ziele in Fernost und Südamerika, immer über den Äquator hinweg, nicht unwesentlich bei.

Eines Tages sagte doch wirklich die Arbeitskräftelenkung zu mir: „Sie gehen jetzt bei 345 freien Tagen in den Urlaub!“ Das war tragisch, wie sich herausstellen sollte. Mit der Seefahrt und dem Kochen kannte ich mich inzwischen aus, aber wenn es dem Esel zu wohl wird, geht er aufs Eis tanzen und ich setzte mich im Landurlaub auf eine Motorsport-Rennmaschine. Der Erfolg stellte sich bald ein. Im Mai 1974 hatte ich einen Unfall, der mir zwei Jahre Pause einbrachte. Juni 1976 saß ich wieder im Zug gen Hamburg, um dort auf die FRIEDRICH ENGELS als I. Koch aufzusteigen. Erst mal wieder fahren – das war mir das Wichtigste. Es war aber auch an der Zeit, Versäumtes nachzuholen. Den Befähigungsnachweis zum Koch nachzuholen, war jetzt angesagt. Gesagt, getan. Ich meldete mich zur Ausbildung an und los ging es. Vorher fuhr ich noch mit der NIENBURG und der GEORG HANDKE in die Werft und 1978 ging

es dann auf die Schulbank, um im „Haus Sonne“ kochen zu lernen. Ich wurde allerdings nach Graal-Müritz versetzt, um im Kur- und Hotelwesen meine Fachkenntnisse zu erweitern. Als halber Fischkoch und frischer Facharbeiter sollte es, wieder einmal im Doppelpack, auf die J. G. FICHTE gehen. Das war nicht so gut, denn wer vom Lehrgang oder von der Schule kam, der wollte natürlich seine neuen Kenntnisse anwenden. Aber auf der FICHTE ging das nicht, denn es gab dort zu viele Leute, die einem unbedingt erklären mussten, wie es in der Kombüse zu laufen hatte. Zum Glück sollte es nur die eine Reise werden. Bei Ankunft in Rostock wartete schon die GEORG HANDKE, die ich als I. Koch übernehmen sollte. So ging es dann die nächsten Jahre weiter. Reise für Reise, Schiff für Schiff – MAGDEBURG, ERNST SCHNELLER, ORANIENBURG, BLANKENBURG, KARL MARX und FREYBURG.

Schaue ich auf diese Jahre zurück, muss ich lächeln – welch ein Gewese um die Starköche im TV gemacht wird, die auf die feinsten Zutaten zugreifen können. Niemand hat uns einen „Koch-Stern“ verliehen, wenn wir einfallsreich aus dem Wenigen noch etwas gezaubert hatten. Schon damals habe ich mit dem „guten“ alten Hafenbräu meine Soßen abgebunden. Das, richtig verkauft, ist eigentlich einen Stern wert. Was heute das Beste für die Schickimicki-Gesellschaft ist, war für uns eigentlich stinknormal.

Nach 17 Jahren trat dann etwas ein, was ich noch nicht mitgemacht hatte. Dieses Malheur fehlte mir noch. Mein Seefahrtbuch wurde eingezogen. Und das ausgerechnet nach einer Kubareise, die keinen der sonst üblichen Anlässe wie Kontakte mit ausländischen Kollegen oder Ähnliches als Grund geboten hätte. Aber es gab damals doch etwas für uns brave DDR-Bürger zu holen. In einer Lagerhalle stapelten sich Hunderte nagelneue tschechische Autoreifen, die ganz zufällig auf einen PKW „Wartburg“ passten. Fünf Stück davon sollten mein werden. Einer an Bord hatte wohl keine abbekommen. Daraufhin durfte ich sie nach Einlaufen in Rostock beim Zoll wieder abliefern. Mit den Reifen war dann leider auch mein geliebtes Seefahrtbuch weg.

Nachdem ich in den folgenden zwei Jahren im „Haus Sonne“ zweimal „Aktivist der sozialistischen Arbeit“ geworden war, bekam ich 1986 ein neues Seefahrtbuch, womit ich bis nach der Wende im Fahrtgebiet Mittelmeer fuhr. Das waren schöne Zeiten. Selbst die MALCHIN mit sieben Mann Besatzung war ein Gedicht. Wir haben unseren Leim auf dem umgebauten Kumo über Belgien nach Schweden gefahren. Nach einer Woche waren wir wieder in Wismar, schlossen den Dampfer ab und gingen an Land. Landgänge in Wismar waren auch viel interessanter und aufregender als in Rostock. Zu diesen Zeiten nach der Wende war schon zu merken, wie es in der Mittelmeerflotte zu bröseln begann. Also hieß es wieder einmal, sich zu kümmern, um diesmal nicht den Anschluss an die „neuen Konzepte in der modernen Seeschifffahrt“ zu verlieren. Dem Kümmern folgten zwangsläufig neue Aufgaben, neue Qualifizierungen, auch wenn es nur die Schulungen am Computer waren. Dies alles wurde nun von denen verlangt, die bei der DSR Rostock GmbH, bei Senator Line oder später bei F. Laeisz bestehen und weiter fahren wollten.

Nun bekam ich einen Änderungsvertrag als „Alleinkoch“, obwohl ich die letzten Jahre im Mittelmeer sowieso schon als solcher gefahren war. Bis 1996 schipperte ich im „Round the World-Service“ dahin. Zuerst mit dem MS EUROPE über England in Richtung Jeddah und weiter über Hongkong nach Amerika. Mit den weiteren acht Schiffen der Senator Line, auf manchem doppelt gemustert, fuhr ich nur noch in die entgegengesetzte Richtung. Erst in die Staaten und dann über Fernost nach Bremerhaven, unserem neuen Heimathafen. Die Ablösung der Besatzung erfolgte mit dem Bus. Ein Gutes hatte diese Linie: Ich konnte mich für die nur fünfzehn Mann Besatzung richtig ins Zeug legen. Sonst blieb alles das Gleiche.

Das Extra-Highlight auf dieser Route waren die Passagiere, die wir zuweilen für eine ganze

Rundreise ab Amerika an Bord hatten. Hier war oft deutsche Hausmannskost gefragt. Beliebte waren unsere „Barbecue“, wie auch schon in früheren Zeiten auf den DSR-Frachtern. Damals hießen sie noch Grillabende. Ein Grillabend während dieser Fahrerei in 83 Tagen rund um die Welt war auch der Anlass, mir 1995 im November einen Durchhalteorden für mein 30-jähriges Dienstjubiläum auszuhändigen. Eine letzte Feier, eine „Trauerfeier“ gab es dann am 16. Juni 1996. „Beendigung des Heuerverhältnisses“ war deren Motto. Man konnte auch Kündigung dazu sagen. Das Aus nach 31 Jahren Seefahrt.

Aber irgendwie hatte ich wohl schon immer ein kleines Stück vom Glück gepachtet. Ich bekam wieder einen Arbeitgeber. Über einen Fürsprecher in Bremerhaven, Eberhard Wagner, hatte ich eine Anfrage erhalten, ob Interesse an einer Überwinterung auf einer Forschungsstation in der Antarktis bestünde. Nach dem Einholen entsprechender Informationen war mein Interesse geweckt. Gerne wollte ich mich dieser Herausforderung stellen. Ich bewarb mich beim *Alfred-Wegener-Institut* (AWI) in Bremerhaven für den Job als Koch und technischer Betreuer auf der Station. Nun setzte sich eine Maschinerie in Gang, die mich auf dieses Abenteuer ausreichend vorbereiten sollte. Die Schulungen begannen im Sommer 1997 und sollten sich bis November 1997 hinziehen. Dazu gehörte auch ein Überlebenstraining der neunköpfigen Mannschaft in Österreich. Es war ein Bergkurs auf dem Ötztalgletscher zum Erlernen von Sicherheitstechniken im Eis. Nebenher hatte ich bereits die Aufgabe, die Bestellung von Proviant für etwa zwei Jahre Aufenthalt zu organisieren. Das ließ sich nicht aus dem Ärmel schütteln, denn es war eine Unmenge zu beachten. Es ging ja nicht nur um den Proviant, sondern auch um Toilettenartikel, Reinigungsmittel, Getränke aller Art. Nach mehrmaligen Absprachen mit der Logistik des AWI und unter Berücksichtigung der persönlichen Wünsche und Bedürfnisse der Crewmitglieder füllten sich vier Container mit Proviant und zwei weitere mit Ausrüstungsgegenständen vom Zahnstocher über Gummibärchen bis hin zu Fleisch und Eiern. Alles



musste bedacht werden. Da mich erhebliche Aufgaben auf der Station erwarteten, fuhr ich schon im November 1997 als Erster der Mannschaft ins Eis. Zuerst mit dem Flieger nach Kapstadt. Am 9. November legte die *POLARSTERN* mit 43 Besatzungsmitgliedern und 78 Wissenschaftlern von der Duncan Pier in Kapstadt mit Kurs Antarktis ab. Meine Container mit Proviant waren bereits an Bord wie auch alle Ausrüstungsteile und Treibstoffe. Alles, was für die Überwinterung gebraucht wurde. Frischproviant und die Eier für ein reichliches Jahr waren erst in Kapstadt an Bord gekommen. Die Eier waren geölt. So sollten sie sich über ein Jahr lang halten. Das war neu für mich und stellte sich später als Handicap für das Bemalen von Ostereiern heraus. Am 21. November 1997 um 15.15 Uhr betrat ich den Kontinent der Superlative. Im Januar kam dann der Rest der Crew auf die *Station Neu-*

mayer. Erst im März 1999 sollten wir dann die Glücklichen sein.

Der Stationsalltag in den Röhren neun Meter unter dem Eis begann. Die Station bestand aus zwei rund 90 Meter langen parallelen Stahlröhren von acht Metern Durchmesser. Darin waren Container mit Wohnräumen, Küche, Messe und Hospital, verschiedene Labore, Werkstatt, Funkraum, Sanitärräume, zwei Energiezentralen und eine Schneeschmelze untergebracht. Eine ebenso lange Querröhre beherbergte Vorrats-, Abfall- und Tankcontainer. Ein Tunnel verband die Hauptstation mit einer weiteren Halle, die vom Motorschlitten bis zur Schneefräse alle Fahrzeuge der Station aufnehmen konnte. Ohne Sonnenlicht von Mitte Mai bis Ende Juli war es ein Arbeitsplatz, der es in sich hatte. Den teilten mit mir neben dem Stationsleiter und Arzt auch zwei Meteorologen, zwei Geophysiker und ein Elektriker sowie Wolfgang Kaiser, ehemaliger Funkoffizier bei der DSR, der für den Funk zuständig war, und Winfried Förster als Ingenieur, ehemaliger Technischer Offizier bei der DSR.

Leben und Treiben auf einer Polarstation über die Monate im Detail zu schildern, ginge über den Rahmen dieser „Lebensbeichte“ hinaus.

Ende März konnte ich die Crew zum Funkergeburtstag in einem windstillen Eckchen bei frühlingshaften minus 10 Grad und beim Abspielen von Seemannsliedern mit einer zünftigen Grillparty a la Achterdeck MS RONNEBURG verwöhnen. Wenn die Wetterverhältnisse es zuließen, die Rampe zu öffnen, schwärmten alle „Röhrenbewohner“ mit Ski-doo's (kettenbetriebenes Moped) oder Pistenbullys aus, um Dinge irgendwo hinzufahren oder Schnee zu räumen.

Am 20. Dezember 1998 brachen sieben Mann mit Schlittenzügen in die Kottas-Berge des Dronning-Maud-Landes zu einer Expedition ins Inlandeis auf. Die Kottasberge sind eine 400 Kilometer von der Küste entfernt liegende Bergkette, die aus dem Eis herausragt. Am 24. Dezember im Kottas-Camp angekommen, wurde eine Gebirgsweihnacht



Mit Wolfgang Kaiser zu Besuch bei den Pinguinen

vor der beeindruckenden Bergkulisse fast wie im „Arzgebirg“ zelebriert. Nach zwei Tagen ging es weiter. Wir folgten der „line of beauty und grace“ ins Inlandeis. Langgestreckte Hügel, die sich bis auf etwa 2400 Metern Höhe hinziehen. Dann das Inlandeis auf 2900 Meter Höhe über Null und unter uns Eis von über 3000 Metern Mächtigkeit. Die Sicht war so klar, dass Wolken von der Horizontlinie durchschnitten wurden, ideale Voraussetzungen für ein kleines Mittagsbesteck. Von diesem Ort rührte die eingangs erwähnte Mail her.

Ende Januar wurde ich zur Beteiligung an der Bergung der *Filchner-Station* zur POLARSTERN ausgeflogen. Diese sollte der finale Höhepunkt meines Antarktis-Aufenthaltes werden. Die Station trieb wie ein Geisterschiff auf einer abgebrochenen Eistafel durch das Weddellmeer, nachdem sich am 13. Oktober 1998 ein etwa 150 mal 35 Kilometer großer Eisberg vom Ronne-/Filchnerschelfeis gelöst hatte, der weiter zerfiel.



Nach der Bergung trafen wir mit der POLARSTERN am 27. Februar wieder an der Eiskante vor der Atkabucht ein. Zu einer großen Abschieds-Grillparty brachen dann am 1. März alle Neu- und Altüberwinterer von *Neumayer* mit sämtlichen Pisten-Bullis zur POLARSTERN auf. Wir gingen an Bord, die Neuen blieben zurück, der Staffelstab war weitergereicht. Wenige Tage vor dem Wiedersehen mit der Familie gingen die Gedanken noch einmal zurück. Es war eine verdammt lange Zeit gewesen, die schnell vergangen war und unvergessen bleibt.

Unter Seefahrern heißt es: „Die Lügen der Schiffsköche sind faustdick ...!“ Aber diese Geschichte ist von vorne bis hinten so erzählt worden, wie sie erlebt wurde. 40 Jahre Seefahrt mit kleinen betriebsbedingten Unterbrechungen – das Happyend dazu muss noch geschrieben werden.

Die Minibulkcarrier ARTERN und COSWIG

Am 25. Juni und 15. Juli 1973 stellte der VEB Deutfracht-Internationale Befrachtung und Reederei die beiden Schwesterschiffe ARTERN (DDVW/Y5GW) ex GRONG und COSWIG (DDVX/Y5GX) ex GARLI in Dienst. Damit verfügte die Flotte des VEB Deutfracht nun über 14 Massengutfrachter, 9 Tanker, 3 Erz/Öl-Frachter und zwei Kühlschiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 634 088 tdw. Die beiden Minibulkcarrier vom Typ B 431 waren 1971 auf der polnischen Werft *Stocznia Gdanska im. Lenina, Gdansk* mit den Baunummern 431/101 und 431/102 gebaut worden. Auftraggeber und Voreigner war die norwegische Reederei A/S Turid, Trondheim, Mgr. Baschke & Co. Das bisherige Einsatzgebiet der zu dieser Zeit bereits zwei Jahre alten Schiffe umfasste unter norwegischer Flagge den Mittelmeerraum und den Nordatlantik bis Island sowie Kanada. Beim Ankauf dieser relativ kleinen Massengutfrachter mit einer Tragfähigkeit von 2959 Tonnen ging die Reederei davon aus, den bestehenden Befrachtungsbedarf in diesen Größenordnungen mit einem universell einsetzbaren Schiffstyp zu decken, um den Fremdbefrachtungsaufwand zu verringern, Trampschiffahrt mit verschiedenen Gütern zu betreiben, Massengutfahrten auf kurzen Strecken zu bieten und Ablader von kleineren Mengen für die Häfen Wismar und Stralsund zu gewinnen. Weitere Ankaufrkriterien waren ein 24-Stunden wachfreier Maschinenbetrieb, Beförderungsmöglichkeiten von Massengütern jeder Art und ein Tiefgang, der das Einlaufen in voll abgeladenem Zustand im Hafen Stralsund ermöglichte. Neben den üblichen Massengutschiffen nahmen sich die beiden Minibulker geradezu zwergenhaft aus.

Beide Schiffe waren 84,13 Meter lang und 13,60 Meter breit. Es handelte sich um Eindeckschiffe mit Kreuzerheck, Poop, kurzer Back und zwei Laderäumen sowie achterlichen Aufbauten und achtern liegendem Maschinenraum. Sie bekamen die Klasse: DSRK KM Eis 4 aut 24. Das Außergewöhnliche an diesen Schiffen war, dass sie als Minibulkcarrier auch Ladegeschirr (4x5-Tonnen-Ladebäume) hatten. Auf und in den Luken konnten auch Container transportiert werden, wobei dies auf den Luken nur mit einer gleichmäßigen Lastverteilung einer Lage von 20-Fuß-Containern möglich war. Die Hauptmaschine leistete 2000 PS und verlieh dem Schiff mit Verstellpropelleranlage eine Geschwindigkeit von 12,4 Knoten. Nach der Übernahme begann in der Werft von Frederikshavn/Dänemark die zusätzliche Schallisolierung sämtlicher Kammern im Hauptdeckbereich sowie der Mannschafts- und Offiziersmesse. Außerdem wurden die Schiffe während jeder Hafenliegezeit durch einen Hafendieselmotor, der unter der Back angeordnet war, mit Energie versorgt, sodass im Wohnbereich keine Lärmbelästigungen auftraten. Insgesamt waren zehn Einzelkammern und vier Zweimannkammern vorhanden. Damit war die Unterbringung von 18 Mann Besatzung möglich, wurde aber aufgrund der Automatisierung auf vorerst 16 Mann Besatzung festgelegt.

Zunächst begann der Einsatz für beide Schiffe im Ostseeraum mit dem Transport von Steinkohle zwischen Riga und Stralsund und dem Export von Salz im Nord-Ostseeraum. Hinzu kam die Verschiffung von Soda, Zellulose, Kaolin, Wasserglas, Flussspat, Gips, Briketts und Erzen. Die Hin- und Rückreise zwischen Stralsund und Riga dauerte als so genannte Kurzreise in der Regel 80 Stunden. Stralsund besaß einen Binnenwasserstraßenanschluss und eine spezialisierte Salzexportanlage. Komplette Ladungen Kohle, Metalle und andere Güter aus der Sowjetunion wurden auf Binnenschiffe zum Weitertransport umgeladen.

Am 1. Januar 1974 übertrug man die zwei Minibulkcarrier auf den VEB Deutfracht/Seereederei, Rostock und es erweiterte sich deren Einsatzstruktur. Am 9. März 1974 kam es zur Gründung des Internationalen Jugendobjektes „Brücke der Freundschaft“ zur Verbesserung des See-

transportes und Hafenumschlages zwischen Rostock und den sowjetischen Häfen Riga (Ro/Ro, Container), Klaipeda (Metalle), Murmansk (Apatit) und Archangelsk (Holz). Die ARTERN und COSWIG gehörten dabei mit zu den ersten sogenannten „Brückenschiffen“. Ziel war die Schaffung eines modernen Metalltransportsystems. Die Ladungen bestanden aus Roheisen, Blechen, Knüppeln, Coils, Walzdraht und ähnlichen Erzeugnissen der Metallurgie sowie Schrott. Speziell auf der Metall-Linie Rostock-Klaipeda eingesetzt, betrug die Reiseumlaufzeit bei sechs bis sieben Tagen Hafendurchlaufzeit zu Beginn noch immerhin 14 bis 16 Tage, 1979 nur noch neun Tage. Für die 334 Seemeilen von Rostock nach Klaipeda waren anderthalb Reisetage nötig.



MS ARTERN ex „Grong“- Baujahr 1971

Keines der beiden Schiffe blieb bei strengen Eiswintern von den berüchtigten Decksvereisungen verschont. So schön und bizarr sie anzuschauen waren, für das Schiff bestand durch die starke Gewichtszunahme und Gewichtsverlagerung die akute Gefahr des Kenterns. Um die gesamte Funktionstüchtigkeit an solchen Tagen wieder herzustellen, war ein kräftezehrendes Abschlagen und Auftauen angesagt. Zum Teil vereisten die Schiffe schon nach Verlassen der Rigaer Bucht und blieben es bis in die südliche Ostsee. Selbst in den Häfen der Ostseeländer war ein Ein- und Auslaufen in der Frostzeit nur mit Schlepperhilfe möglich. Nicht vergessen sind auch die Anläufe im kleinen französischen Hafen Le Treport, der eigentlich vorwiegend von Fischereifahrzeugen genutzt wird. Bei der Passage der zwei Schleusen mit einer Breite von 15 und 14 Metern ging es bei einer Schiffsbreite der Minibulker von 13,60 Metern recht eng zu. Hierbei zahlten sich die Vorteile einer eingespielten Stammgang voll aus.

Am 18. Juni 1990 wurden die beiden Schiffe auf die *Deutsche Seereederei Rostock GmbH* übertragen. Durch den Zusammenbruch des bisherigen bilateralen Verkehrs mit den traditionellen Handelspartnern der ehemaligen DDR auch im Bulkbereich und nach Einführung der Währungsunion war es vordringlichste Aufgabe, die Aktivitäten unter den Bedingungen der Marktwirtschaft neu zu ordnen und für die frei gewordene Tonnage alternative Einsatzmöglich-

keiten zu finden. Der schnellste Erfolg stellte sich bei den zwei Minibulkern ein. Die Chancen lagen in der Kleinen und Mittleren Trampfahrt auf dem Crosstradesektor sowie in zahlreichen Möglichkeiten bei Mengenkontrakten über die Verschiffung von Bulkgütern und Forstprodukten. Mit der 1990 begonnenen Umstrukturierung des ehemaligen Direktorates Flotte in den neuen Bereich Flotteneinsatz, ergab sich auch für die Minibulker ARTERN und COSWIG die Zuordnung zum Bereich Spezial (Inspektion 3). Abwechslungsreich blieben in den folgenden Jahren auch die Ladungsreisen. Düngersalzexport über Wismar nach den Niederlanden und Belgien, Schnittholztransporte aus Polen, Skandinavien und Russland nach Großbritannien und Westeuropa, Getreide von Frankreich nach Polen. Schließlich wurden Aluminium, Zellulose, Papier, Faserplatten, sowie Stück- und Schwergut quer durch Europa transportiert. Dabei lagen bis Oktober 1988 beim MS COSWIG die Häfen Balsta im Mälaren-See/Schweden und Riga/Sowjetunion unangefochten an der Spitze. Die Liste der Ladungsgüter und Hafenanläufe erweiterte sich bis zur Außerdienststellung beider Schiffe ständig.

Von ernstlichen Havarien und größeren Ausfällen blieben beide Schiffe während der Einsatzzeit bei der DSR verschont. Lediglich das MS ARTERN hatte am 3. Februar 1975 ein Festkommen bei der Ostansteuerung (Landtief) Stralsund zwischen den Tonnen 7 und 8 durch unbekannte Stromverhältnisse und am 31. Oktober 1981 eine Kollision mit dem sowjetischen Motorschiff BALTIYSKY-20 mit anschließender Grundberührung auf Innenreeede (Altefähr) Stralsund.

Schiffsliste der Minibulkcarrier ARTERN und COSWIG

Schiffsname	I.D.	A.D.	Einsatz DSR/DSR GmbH	Verbleib
1. ARTERN	25.06.1973	16.01.1993	19,7 Jahre	Am 16.01.1993 in Nantes an Saruatos Navigation Ltd., San Lorenzo (HND), Mgrs. El Faht Co. For International Trade S.A.E. übergeben und in AMAL umbenannt. Am 03.11.1993 vor der Einfahrt von Safi/ Marokko im Sturm gesunken. Das Schiff kam von Bejaja und sollte in Safi Phosphat laden. Vom Eigner aufgegeben. Von 14 Mann Besatzung kamen acht Mann ums Leben.
2. COSWIG	15.07.1973	11.02.1993	19,7 Jahre	Am 11.02.1993 in Alexandria an Pharmes Shipping Ltd., Limassol (CYP), Mgrs. El Fath Co. For International Trade S.A.E. übergeben und in AHMED R umbenannt. 1995 entfällt der Mgrs. 1995 an A. Jawher, A. Khader & Z. Jawher, Lattakia (SYR), Mgrs. Dina Maritime Co., umbenannt in HAJJI-KHADJA. 1997 als HAJJI-RAHMEH an A. & Z. Jawhar & T. Yousef, Lattakia, Mgrs. wie zuvor. 1996 neu vermessen, nun BRZ 1841/ 2959 tdw. 2006 noch in Fahrt

Die wichtigsten Hafenanläufe der Minibulkcarrier ARTERN und COSWIG

Land	Hafen
Ägypten	Alexandria
Belgien	Antwerpen, Gent, Ostende, Zeebruegge
BRD	Bremen, Bremerhaven, Brunsbüttel, Eilsfleet, Emden, Flensburg, Hamburg, Kiel, Lübeck
Dänemark	Aalborg, Aarhus, Fredericia, Frederikshavn, Horsens, Kolding, Norresundby, Odense, Randers, Skagen, Torshavn
Estland	Tallin
Finnland	Hamina, Hangoe, Inkoo, Kotka, Kemi, Mäntyluoto, Naantali, Pietarsaari, Raahе, Rauma, Tankoluoto, Tolkis, Toppila, Turku, Uusikaupunki, Valko, Varkaus, Vyborg
Frankreich	Bayonne, Bordeaux, Boulogne, Brest, Dünkirchen, Fecamp, Honfleur, Le Treport, Le Havre, Les Sables-d Ollonne, Nantes, Rochefort, Rouen, Saint Malo
Griechenland	Alexandropolis, Cavalla, Elevisis, Irakleion, Igoumenitsa, Kalamata, Milos, Mytilini, Patras, Piräus, Saloniki, Volos, Yerakini
Großbritannien	Aberdeen, Avonmouth, Belfast, Dundee, Dover, Felixstowe, Fowey, Garston, Grangemouth, Grimsby, Gunness, Hull, Immingham, Kings Lynn, Leith, Londonderry, Middlesbrough, Montrose, New Holland, Peterhead, Plymouth, Rochester, Seaham, Teesport, Tilbury
Irland	Cork, Foynes, Greenore, Limerick, New Ross
Italien	Chioggia, La Spezia, Palermo, Porto Empedocle, Pozzallo, Ravenna
Lettland	Riga, Ventspils
Litauen	Klaipeda
Marokko	Ceuta, Casablanca
Niederlande	Amsterdam, Dordrecht, Ijmuiden, Moerdijk, Rotterdam, Sluiskil, Zaandam
Norwegen	Porsanger, Ronnskär, Sarpsborg, Svolvär, Vaksdal
Polen	Gdansk, Gdynia, Szczecin
Portugal	Nazaire, Sagres, Santa Maria, Setubal, Viana do Castelo
Russland	Archangelsk, Leningrad/St.Petersburg
Schweden	Ala, Balsta, Helsingborg, Lulea, Motril, Norrköping, Norrtälje, Malmö, Ornskoldsvik, Oxelösund, Slite, Uddevalla, Varberg, Vasteras
Spanien	Alicante, Algeciras, Aviles, Bilbao, Barcelona, Bizerte, Cartagena, El Ferrol, Garrucha, Huelva, Ibiza, La Coruna, Pasajes, Sagunto, Santander, Tarragona, Torrevieja, Valencia, Vigo
Tunesien	Bizerte, La Goulette, Sousse, Sfax, Tunis
Türkei	Eregli, Gemlik
23 Länder	175 Häfen

Nachwort

Die **BORDGESCHICHTEN** erscheinen mit dieser Ausgabe **VII** erstmals im 4-Farbdruck. Aber erscheint das Buch auch so vielfarbig? Wir denken – es könnte noch viel bunter sein!

Wir bemühen uns als Herausgeber des Buches, aus der Geschichte der DSR **Geschichten** aufzuschreiben. Gemischt aus ALLEM was WIR erlebt haben. Nicht *einfarbig*, sondern *bunt*.

Viele von uns lesen natürlich gern über die heile Welt bei der DSR – wer wollte es ihnen verdenken. Es liegt in der menschlichen Natur, Unangenehmes zu verdrängen und das Schöne im Gedächtnis zu bewahren. Aber Pluralismus und Toleranz sind seit dem Alten Fritz die Tugenden einer Gesellschaft. Auf dieser Grundlage möchten wir unseren Lesern ein ausgewogenes Buch präsentieren, mit interessanten oder auch humorvollen Berichten, voller interessanter Themen und beeindruckender Bilder – und mit mancher sicher unbequemen Wahrheit – denn es gab auch eine große Zahl von Seeleuten bei der DSR, die von einem willkürlichen Berufsverbot betroffen waren oder die ihr Erleben bei der Seefahrt noch nicht in dieser Buchreihe wiedergefunden haben. Deshalb sollte es auch ein realistisches Buch sein.

Wenn die letzte Geschichte gelesen ist, sollte jeder spüren, selbst und genau so, die Zeit auf See bei der DSR erlebt zu haben.

Dabei ist nicht wichtig, ob wir den achteren Poller doppelt oder nur einfach belegt haben, ob wir im Scharnow-Törn oder im Olaf Dombrowski-Doppeltörn versiegelt sind! Wichtig sind unsere Erlebnisse, all unsere Erinnerungen, alle unsere Erfahrungen und unsere noch verbliebenen Bilder – also zwangsläufig die volle Bandbreite – die Historie Deutsche Seereederei Rostock.

Wir werden jetzt mit der Buchreihe ein Jahr pausieren. Diese Zeit hoffen wir nutzen zu können, um weiterhin Beiträge und Dokumente von Euch zu sammeln – und um ganz einfach im neuen Band sagen und schreiben zu können:

JETZT kommt das Buch VOLL in Farbe!

Unterstützt uns dabei! Uns und Euren Verein – den DSR-Seeleute e.V.

Es wird 2008 eine Nachauflage der ersten Bücher geben, und wir würden uns freuen, auch im darauf folgenden Jahr unserer treuen Leserschaft mit BORDGESCHICHTEN VIII eine Freude zu bereiten.

Wir danken allen, die mit ihren Beiträgen und Bildern zum Gelingen beitragen,

wie Lothar Ullmann von der Firma BOST-Immobilien-Thalheim für seine großzügige Unterstützung. Unser Dank geht diesmal auch an das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock, speziell an Frau Wernsdorf für die gute Zusammenarbeit bei der Bereitstellung seltener Fotomaterials, an Oskar Morgenstern und Joachim Meitzner stellvertretend für die vielen Bildautoren, an den Bildermacher Lichtblau aus Niederwiesa für die erfrischenden Illustrationen, an Gudrun Frohmader für ihr zeitaufwendiges und sicher nicht einfaches Korrekturlesen, an Kurt-Werner Langer der immer wieder wichtige Beiträge und Bilder ausgräbt und an die Frauen der Redakteure für ihr Verständnis.

Freiberg/Falkenau im Mai 2007

Das Redaktionskollegium
Wolfgang Jacob und Lothar Vogel

Aufgeh. am 05.01.81	Seefunktelegramm				Ud. Nr.
Um 1133 gmt					
Von y5m					
Durch bra.	Seefunkstelle	MS „Nordhausen“ DEVW			

PLZ / Aufgebotelegraphenstelle	Nr.	Wertzahl	Tag	MON	
nordhausen	36/19	27	4	1655	

udo heinemann y5bw y5m -

eine tochter am 4/1 0 uhr 30 geboren groesse 55 cm gewicht 3600 gramm normale geburt mutter und kind wohlauf viele gruesse -

vati +

Bestell-Nr. SV 0106 - VV Spremberg DSR-Nr. 8.8.1010-2 Ag 210 80 DOR 5479 III 16.3. 541 03

Mit Optimismus VOLL VORAUS und BORDGESCHICHTEN VIII entgegen

Abbildungsnachweis

- Zum Titelbild:** Blick aus dem Schwergutmast – MS DRESDEN (1), Sommer 1963
Foto: O. Morgenstern
- Zum Rücktitel:** Bilder:
l.o. MS FRIEDEN mit Decksladung auf der Reise nach Korea
r.o. MS FRIEDEN im Suezkanal mit Decksladung für Vietnam
l.u. MS DRESDEN (1) mit fünf jungen Elefanten von Calcutta nach Rostock
r.u. MS FRIEDEN mit Decksladung Pkw „Volvo“ nach Korea, 1974
- Fotos: Joachim Meitzner
- Grafik: DEWAG Werbung Rostock
- Innentitel:** Neugierig? Neugierig auf BORDGESCHICHTEN?
Foto: Friedrich Seibicke
- Zum Inhalt:** Foto: O. Morgenstern, J. Meitzner, M. Noack, F. Seibicke, K.-H. Flegel, F. Thürmer, J. Schneider, J. Prescher, R. Richter, R. Stolle, J. Müller, R. Schmelzkopf, B. Jezek.
- Sammlung: G. Schock, K. Holst, H.-J. Heinecke, P. Schumacher, H.-A. Wachtel, S. Dittrich, D. Haage, K.-F. Beese, H. Weinhold, P. Erbstößer, W. Miksch, H. Metz, J. Pogorzalek, H.-J. Marnau, W. Kramer, I. Cizek, K.-W. Langer, R. Schneider.
- Archiv: Schiffbau- u. Schifffahrtsmuseum Rostock, Mitteldeutscher Kartonmodell-Verlag,
Seite 84 Bundesarchiv Koblenz-Bild 183-F1004-0030-001, DSR-Seeleute e.V., W. Jacob, DSR-Archiv.

Urheberrechte für Zeichnungen, Grafiken, Malereien, Schiffsrisse, Illustrationen und Faksimile: Lichtblau, J. Prescher, W. Jacob, W. Kramer, K.-F. Beese, U. Heinemann, W. Miksch, L. Vogel, DSR-Archiv.

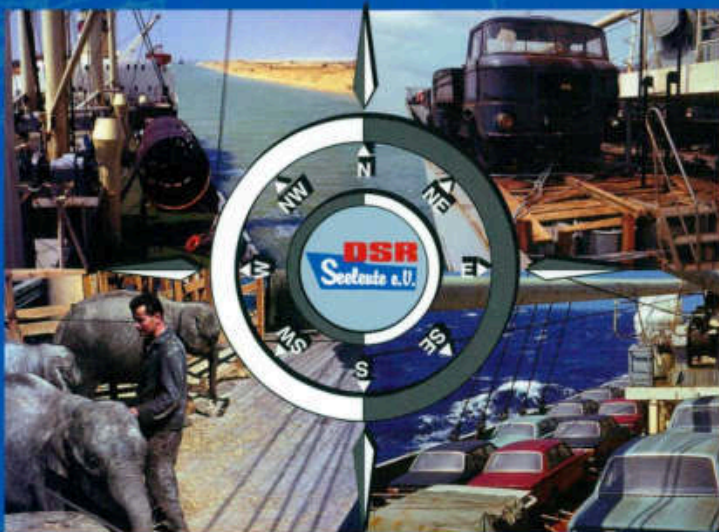
Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Diese Publikation ist nun schon der siebente 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 Vogel

Mit freundlicher Unterstützung durch:

Lothar Ullmann
FOST
Immobilien
THALHEIM