



Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

BORD- GESCHICHTEN VIII

BORDGESCHICHTEN VIII

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

DSR-Seeleute e.V. Freiberg
und
Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock

Freiberg / Rostock
2009



Start frei Richtung Süden

(Foto: V. Gagalon/MS GÖRLITZ)

Buchreihe **BORDGESCHICHTEN** des DSR-Seeleute e.V. Freiberg und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock. Ausgabe Nr. 8/2009, limitierte Auflage von 1500 Exemplaren

Impressum

- Herausgeber:** DSR-Seeleute e.V. Freiberg
Postfach 1244; 09582 Freiberg
Tel.-Nr. 03726/712292
DSR-Seeleute-Homepage <http://www.seeleute.de>
Bankverbindung: Volksbank Chemnitz
BLZ: 870 962 14 Konto-Nr. 321 013 724
und
Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock
Schwaaner Landstraße 162; 18059 Rostock
Tel./Fax: 0381/400 37 86
e-mail: j.stahlmaritim@freenet.de; SGO-Homepage: <http://www.sgo-news.de>
Bankverbindung: Ostseesparkasse Rostock
BLZ: 130 500 00 Konto-Nr. 2050 14089
- Redaktion:** Lothar Vogel, Falkenau u. Friedrich Seibicke, Altenburg (verantwortliche Redakteure)
Kurt-Werner Langer, Güstrow, Heike Metz, Dresden und Ingo Bochert, Chemnitz
e-mail: bordgeschichten@seeleute.de
- Umschlagentwurf:** Lothar Vogel
- Gesamtgestaltung und Druck:** druckspecht, offsetdruck & service GmbH, Chemnitz/Dresden
- Preis:** 10.50 Euro, bei Versand 12.- Euro gegen Vorkasse
- Redaktionsschluss:** 31. Dezember 2008

© 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

Fern- und Heimweh. Im Jahre 1974, also vor mehr als drei Jahrzehnten, fuhr ich mit dem MS J. G. FICHTE über den Atlantik. Nicht als Lehrling und auch nicht als Student der Hochschule für Seefahrt in Warnemünde, nein, ich war Schauspieler und für mich erfüllte sich ein Lebenstraum.

In der ersten Serie des Fernsehens der DDR „Zur See“ wurde ich mit der Rolle des Chiefmate Schulze besetzt. Eigentlich sollte ich meinen Reservedienst bei der Nationalen Volksarmee antreten, aber diese Reise nach Kuba wollte ich mir nicht nehmen lassen. Mit großer Anstrengung erreichte ich eine erneute Rückstellung. Zwei Jahre später wurde ich dann doch noch als Mot.-Schütze eingezogen, doch da lief die Serie bereits und mauserte sich zum Straßenfeger.

Aber im Jahr 1974 konnte ich mein Fernweh nach der großen, weiten Welt endlich ausleben. Noch heute zehre ich von den Bildern: das Meer, der weite Himmel, die Sonnenauf- und Sonnenuntergänge und die Sterne. Später bin ich noch mehrmals auf dem Urlauberschiff ARKONA zur Unterhaltung der Passagiere gefahren, aber das war nicht zu vergleichen.

Hier auf der FICHTE freundete ich mich mit dem damaligen Zweiten Offizier und späteren Kapitän Jürgen Wendler an. Unsere Freundschaft hat die Jahre und die Wendungen bis heute überdauert. Und es war mir eine innere Genugtuung, die 4-8 Wache mitzugehen, um den Beruf des Nautikers zu begreifen.

Für die Profis bedeuteten die drei Monate keine lange Reise und doch kam bereits in Kuba langsam aber sicher das Heimweh angekrochen. Ein Problem, mit dem die Fahrensleute aller Zeiten zu tun hatten und haben. Und ich bewundere sie alle. Ich bewundere ihren Mut, ihren Umgang mit Fern- und Heimweh. Und ich bin beeindruckt von dem Zusammengehörigkeitsgefühl, das sie nun schon zum wiederholten Male nach Reinsberg in Sachsen kommen lässt. Und ich bin glücklich, ein klein wenig dazuzugehören und wünsche dem „Vereinsschiff DSR-Seeleute e.V.“ immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel und das nötige Fern- und Heimweh für noch viele Bände „BORDGESCHICHTEN“.

Toi, toi, toi für die Zukunft!

Wilfried Pucher

Berlin, im September 2008

Friedrich Seibicke

Der Brief

Bei der Seefahrt gab es nichts, was es nicht gab. Karli, der Steward, wurde von seinem holden Ehegespons nicht gerade mit Post verwöhnt. Als er nach Wochen den ersten und einzigen Brief der Reise in der Hand hielt, stand darunter: „Viele Grüße auch von Karli“. Seine Frau hatte zeitgleich auch an eine Freundin geschrieben und beim Eintüten die Briefe verwechselt. Sein enttäuschter Kommentar: „Es kommt gewiss sehr selten vor, dass der Mensch sich selber grüßt.“

The letter

When you spend your life at sea, nothing much comes as a surprise. Karli the steward had never been exactly deluged with post from his lovely spouse. When, after many weeks, he received the first and only letter of the voyage from her, he noticed that it concluded with the words: "Karli also sends his greetings." His wife had written to a female friend at the same time and put the two letters in the wrong envelopes. He summed up his disappointment as follows: "It must be a very rare occurrence for a correspondent to greet himself."

来信

海上航行的旅途中，什么奇怪的事都可能发生。乘务员凯尔利从他娇媚的新娘那没收到什么信。他在几周后接到此次旅行当中第一封，也是唯一一封信时，下面落款写着“凯尔利也问候你”。他太太当时正给一个女朋友写信，在装信时将信封弄混了。他失望地评论说：“一定很少有人自己问候自己的。”

Seeleute der DSR!

„Eine Sammlung von Anekdoten und Maximen ist für den Weltmann der größte Schatz, wenn er die Ersten an schicklichen Orten ins Gespräch einzustreuen, der Letzten im treffenden Falle sich zu erinnern weiß.“

Johann Wolfgang von Goethe

Wir Seeleute als Weltmänner und -frauen haben einen Ruf zu verlieren, folgen wir nicht dem Wort des Dichterfürsten, unserer internationalen Leserschaft in einer globalisierten Welt die Erinnerung an unsere Seefahrt zu hinterlassen!

Wir rufen euch auf, kurze oder längere charakteristische, heitere Geschichten aus dieser Epoche aufzuschreiben und für die Nachwelt zur Veröffentlichung in den „BORDGESCHICHTEN“ einzureichen.

Eure Redaktion

Inhaltsverzeichnis

Redaktion	Trauriges Ende einer Kapitänschule	6
Hubert Wazlawik	Die große Feier/Dessous mit OMO gewaschen/Der Hase	9
Reinhard Lachs	Kakerlaken-Fallbeil	11
Jürgen Fisker	Das Rennen der Westafrikaschiffe	13
Hans-Georg Anders	Kann man einen 10.000-Tonner mit einer Hand manövrierunfähig machen?	14
Manfred Standke	Bordaffe Fritzchen	16
Willi Miksch	Im Orkan	18
Hardy Riedel	Muttchens Träume	23
Andreas Basedow	Seefahrt über Raum und Zeit	26
Helmut Schoppa	Die HALBERSTADT – Traum oder Albtraum?	28
Lothar Deppner	Ein Piratenüberfall	33
Frank Glaß	Bankraub auf die weiche Tour	34
Roland Mahnke	Verkauf des Holzframes OELSA	36
Eberhard Richter	Der Fluch des Rettungsbootes der CAPELLA	40
Lutz Dittrich	Kapitän wollte ich werden	45
Horst Rickert	Damals auf der ZSCHOPAU	48
Ernst Richter	Ersatzteillager MS MAGDEBURG	51
Wolfgang Wendrich	Das Kartoffel-Reibe-Relais KRR-174/64	58
Peter Ermisch	Freundschaft auf Umwegen	60
Steffen Roscher	Nicht nur Mittelmeer	62
Horst Sachse	Der Postmeister	67
Michael Olejnik	Die Geschichte einer Äquatortaufe	70
Redaktion	Taufgeschichten in Bildern	74
Walter Hess	In geheimer Mission mit MS COLDITZ	82
Wolfgang Landgraf	Der „Haiphong-Zwischenfall“	87
Gerd Stange	Maschinenteile zum einmaligen Gebrauch	90
Gustav Meyer	„Sozialistische Hilfe“ bei einem Kubaner in Luanda	94
Jörg Renelt	Stippvisite auf der BLANKENBURG – oder mein erster Kontakt zu DSR-Seeleuten	96
Berndt Gückel	Eine Entdeckung	99
Karin Müller	Trommeln und Fanfaren	100
Joachim Müller	Angeln mit fatalen Folgen	102
Matthias Bellmann	Mit der POEL in Westafrika	106
John Paetke	Mit dem Tanker LEUNA I zu den Fischern im Nordatlantik	110
Norbert Porsch	Aus den Tropen in die eisige Kälte	115
Walter Jangel	MS FRIEDEN unter Eis	122
Irmgard Fritzsche	Das verflixte Morsezeichen	130
Friedrich Seibicke	Made in India	132
Dieter Talke	Das Ende der Träume	140
Frank Thiele	Wer will heut' ins Kino gehen?	144
Rainer Zessin	Wie ein Heizer zum Bäcker wurde	146
Wolfgang Jacob	Schiffsporträt – Die RoRo-Schiffe vom Typ RO15	148
Matthias Kress	Nachdenken über meine Zeit auf See	154

Trauriges Ende einer Kapitänsschule

In der Zeitschrift „Das Parlament“, dem Blatt des Deutschen Bundestages, erschien in der letzten Ausgabe des Jahres 1993 ein engagierter Beitrag von Manfred Hessel, ehemals Dozent an der Seefahrtsschule Wustrow:

Das Fischland ist eine der schönsten Küsten Mecklenburg-Vorpommerns. Seefahrt und Tourismus prägen den schmalen Landstrich, an dessen engster Stelle rechts und links das Meer blinkt. Im Hauptort Wustrow hatte bislang die Ingenieurhochschule für Seefahrt (IHS) Warnemünde-Wustrow ihren Sitz. Damit ist es jetzt zu Ende. Das Kultusministerium in Schwerin hat die Schule geschlossen, die Ausbildung für künftige Kapitäne soll anderenorts konzentriert werden.

Seit knapp 200 Jahren gibt es auf dem Fischland Unterweisung für künftige Schiffsoffiziere (Steuerleute) und Kapitäne der Handelsschifffahrt. Am 10. November 1846 trat anstelle der privaten Ausbildung die staatliche maritime Ausbildung mit der Eröffnung der Großherzoglichen Navigationsschule zu Wustrow. Im „grauen Schloss am Stegberg“ an der Parkstraße im Ostseebad Wustrow, unmittelbar am Meer, lernten von 1846 bis 1945 2688 Steuermanns- und 1806 Schiffer-(Kapitän)schüler und erwarben ihr Patent „Steuermann – bzw. Kapitän auf großer Fahrt“. 1916 wurde die Schule in Seefahrtsschule umbenannt. Immer wieder wehrten sich Bewohner des Ortes und Lehrkräfte – 1896/97, 1918/19, 1925 und 1946/47 – erfolgreich gegen die Schließung ihrer traditionsreichen Schule.

Wider Erwarten bestand die Fischländer Kapitänsschule auch nach dem Zweiten Weltkrieg weiter. Mehr noch, in den Jahren 1949 bis 1989 hat maritime Ausbildung in Wustrow ihre bedeutsamste Periode erlebt. In dieser Zeit schufen die Angehörigen der Seefahrtsschule Wustrow, ab September 1969 zusammen mit der Ingenieurschule für Schiffstechnik zur Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde-Wustrow weiterentwickelt, zahlreiche Ausbildungsinhalte, die ihresgleichen suchten. Stipendium, Studenteninternat, Kabinettsunterricht, Praxisverbindung, Forschungsarbeit, Bordausbildung auf Fracht- und Trainingsschiffen sowie Erwerb des Hochschuldiploms für Schiffsführung, Schiffsmaschinenbetrieb oder Seefunkingenieur. Schließlich bot die IHS den Promotionsabschluss; damit war sie die erste Hochschulbildungseinrichtung für Handels-Schiffsoffiziere und Kapitäne auf deutschem Boden.

Mit dem Zusammenbruch der DDR begann die systematische Dezimierung der IHS. Besonders schwer traf es den traditionellen Standort Wustrow. Ungeachtet des Engagements Wustrower Bürger, von Abgeordneten und Lehrkräften, wurden schon im vergangenen Jahr (1992 – die Red.) von der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern die Lichter im Hochschulteil Wustrow endgültig gelöscht. Inzwischen ist der Rest abgewickelt. Damit starb die fast zweihundertjährige maritime Ausbildung, ein Stück Kulturgut und vor allem die wichtigste ökonomische, soziale und kulturelle Basis einer ganzen Region.

Das Leben ist ärmer geworden. Es fehlen die 450 Wustrower Studenten und die 90 liquidierten Arbeitsplätze. Ein großer Teil der hiesigen Hochschulmitarbeiter, oft waren sie 20 oder auch 30 Jahre dabei, stand plötzlich vor einer sozialen und moralischen Katastrophe. Man wurde nicht mehr gebraucht. Von der jüngsten Küchenkraft bis zu gestandenen Kapitänen und Pädagogen mussten sie in die Arbeitslosigkeit, in den Vorruhestand oder ins berufliche Abseits. Andere Arbeitsplätze, etwa in der Landwirtschaft, im Krankenhaus oder in der Feriengästebetreuung, sind kaum noch vorhanden. Die Arbeitslosenquote liegt derzeit bei 22 Prozent.

Kultusministerin Schnoor begründete die Entscheidung mit der Behauptung: „Zu teuer.“ Freilich kostet Kultur und Bildung Geld. Aber die rasch wachsenden Gefahren auf See –

man denke an die zahlreichen Tankerunglücke – sollten einen Ausbau einer qualifizierten Ausbildung von Schiffsoffizieren bedingen. Aber bei allem Abwägen fiel die Entscheidung auch in Bonn. Dort hatten die Beauftragten von Hamburger und Bremer Seefahrtsschulen eine größere Lobby als Vertreter aus Wustrow, Warnemünde oder Rostock. Ob das repräsentative Wahrzeichen vom Ostseebad Wustrow mit 450 Wohnunterkünften, 19 großen Seminarräumen, einer Aula, dem modernen Planetarium der Spitzhacke geopfert wird, ist noch offen. Es wäre eine der schändlichsten „Havarien“ in der deutschen Schifffahrtsgeschichte, eingedenk des Wortes von Otto von Bismarck: „Es gibt keine Handlung, für die niemand verantwortlich wäre.“ Wer heute auf das Fischland kommt, könnte im ersten Moment denken, dass diese „schändlichste Havarie“ nicht stattgefunden hat. Nach wie vor thront der Turm des grauen Schlosses über dem flachen Land. Doch wer näher hinsieht, wird enttäuscht. Die Seefahrtsschule ist eine tote Ruine geworden. Der ehemalige Student Ulf Ahrendt berichtete: „Als ich im Oktober 1999 einen Wochenendausflug auf das Fischland machte und in die Parkstraße einbog, traute ich meinen Augen nicht. Ein Abrissbagger war gerade dabei, den Westflügel des Gebäudes der Seefahrtsschule einzureißen. Die Aula war schon niedergemacht. Eine riesige Staubwolke hüllte das ganze Szenario gespenstisch ein. Das alles bei strahlendem Sonnenschein unter einem blauen Himmel.“



Die Hochschule im Dornröschenschlaf – 2006.

(Foto: www.vimudeap.de)

Im April 2006 machte er sich noch einmal auf den Weg zum Fischland. Diesmal mit dem Ziel, Fotos auch aus dem Inneren der Ruine für ein Forschungsprojekt der Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (FHTW) zu machen. In der Sprechstunde des Bürgermeisters wurde ein Ortstermin vereinbart. Ahrendt dazu: „Der Bürgermeister von Wustrow, Wolfgang Permien, führte mich durch die Räume und erinnerte an den ursprünglichen Verwendungszweck. Kapitän Permien war viele Jahre Dozent an der Seefahrtsschule und berichtete vom Vorhaben der Gemeinde, zur Nutzung des Gebäudes einen neuen Investor zu finden. Man hätte das Haus soweit zurückgebaut, dass es einer wirtschaftlichen Verwendung wieder

zugeführt werden könne. Während ich den Erzählungen lauschte und meine Fotos machte, erinnerte ich mich wieder daran, dass man in diesem ehemals großen Gebäude alle für einen Studenten wichtigen Stätten trockenen Fußes erreichen konnte, sowohl die Bibliothek als auch die kleine Kneipe". Der Bürgermeister machte auch auf den Status des Denkmalschutzes aufmerksam: Der Dachstuhl sei vollständig aus Betonelementen zusammengesetzt. Selbst die Dachlatten, die normalerweise aus Holz sind.



Nach Auskunft von Wolfgang Permien im März 2009 sind nach einem Flächentausch mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern inzwischen Land und Gebäude der ehemaligen Seefahrtsschule in Gemeindehand übergegangen. Das Gebäude soll an einen Investor veräußert und das Land in Erbpacht abgegeben werden. Welche von den zahlreichen Bewerbern ein ernsthaftes Interesse

entwickeln, dem Gebäude neues Leben einzuhauchen, muss sich noch zeigen. Das jedem Seefahrtsschüler so vertraute Gemälde im Speisesaal, der schon einmal darunter nach Nierenragout anstand, soll auf jeden Fall erhalten bleiben und das Planetarium auf dem Turm als ein weiterer kultureller Höhepunkt in der Ostseegemeinde wieder eröffnet werden.



Speisesaal der IHS 2006.

Möge dies gelingen, damit die Legende von der Seefahrtsschule auf dem Fischland auch für die Zukunft einen steinernen Beleg hat.

Bleibt noch anzumerken, dass nach Bildung der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow im Jahre 1969 in Wustrow lediglich die Grundlagenausbildung angesiedelt war. Die Fachausbildung fand im Hochschulteil Warnemünde statt. Dieser Hochschulteil ist als Fachbereich Seefahrt der Hochschule Wismar erhalten geblieben und nach wie vor in der Ausbildung von nautischen und technischen Schiffsoffizieren mit Erfolg tätig.

Die große Feier

Es war Anfang der sechziger Jahre, als ich auf die J. G. FICHTE aufstieg. Man fragte mich nach meinem Vornamen. Der war auf dem Schiff schon vergeben. Deshalb sollte ich den Namen meines Vaters nennen. Dieser hieß Josef. Kurzerhand wurde ich künftig von allen nur noch „Josef“ gerufen. Mein Aufgabenbereich lag in der Kombüse.

Nach einer Kubafahrt hatten wir im Hafen von Rostock fleißig Farbe gewaschen. Das bedeutete, die Kombüse tipptopp zu reinigen. Als kleine Belohnung wollten wir am Abend groß ausgehen. Natürlich waren die Plätze in den Lokalitäten zur Sommerzeit in Rostock und Warnemünde ausgesprochene Mangelware. Glücklicherweise gehörte zu unserer Kombüsen-Besatzung auch ein Bäcker. Ich nenne ihn mal Karl. Dem fehlte die rechte Meinung zur anstehenden Aufgabe, Farbe zu waschen, so dass ihn der Chef mit einem besonderen Auftrag betraute. Karl sollte an Land fahren und alles Notwendige für unsere Fete organisieren. Diesen Sonderauftrag erhielt Karl, weil er etwas älter war als wir und vor allem, weil er über ein Auftreten wie ein Manager verfügte. Karl zog in seinem weinroten Anzug los und kehrte am Nachmittag zurück mit der Meldung: „Alles perfekt!“

„Zieht alle euren besten Zwirn an, denn wir fahren ins Strandhotel nach Warnemünde!“ Dort war es um diese Zeit eigentlich unmöglich, Plätze zu bekommen. Doch Karl hatte uns beim Geschäftsführer als französische Delegation angemeldet. Nun machten wir uns alle „landfein“.

Zu unserer Truppe gehörte auch ein älterer Kollege, den alle nur „Vater“ statt mit seinem richtigen Namen Minx nannten. Er wohnte in Rostock und wurde von seiner Familie recht kurz gehalten. Minx war ein echt armer Hund, denn er war verheiratet und hatte mächtig viel Angst vor seiner Schwiegermutter. Die Gute wog wohl so gute zweieinhalb Zentner. „Vater“ brauchte also etwas Hilfe und deshalb staffierten wir ihn nach unseren Möglichkeiten aus. Er bekam von allen etwas. Obwohl nicht alles perfekt passte, sah der „Vater“ am Ende ganz passabel aus.

Um den rechten Eindruck zu erwecken, hatte Karl für jeweils zwei Leute eine Limousine der Marke WOLGA bestellt. Man muss es ihm lassen – alles klappte. Als wir nun in bester Laune mit unserer Eskorte durch Rostock fuhren, tauchte „Vater“ im Auto plötzlich ab. Auf unsere Frage, was denn los sei, erklärte er uns: „Ich habe große Angst, dass meine Schwiegermutter mich sieht.“ Seine Furcht, entdeckt zu werden, war nicht unbegründet.

In Warnemünde angekommen, stiegen wir aus und wurden stilvoll vom Personal unter der Regie des Chefs des Restaurants empfangen. Sie waren auf die französische Delegation sehr gespannt. Wir hielten uns vornehm zurück und überließen die Sache Karl. Als letzter stieg „Vater“ aus dem Auto.

Bis dahin ging alles gut. Doch plötzlich rief die Garderobenfrau. „Was denn? Gehört der Minx auch zur französischen Delegation?“ Damit war die Bombe geplatzt. Die Fahnen der DDR und Frankreichs wurden ruck, zuck vom Tisch geräumt. War damit der Abend gelaufen?

Karl hatte für alle Fälle eine Stange Zigaretten mehr mitgenommen und so wurden wir dem Geschäftsführer doch noch sympathisch. Wahrscheinlich verstand er auch Humor. Wir verlebten einen wunderschönen Abend, hatten viel Spaß und haben später auf der Reise noch oft darüber gelacht.

Zum Chef des Strandhotels hatten wir auch in Zukunft einen guten Draht und nie wieder Probleme Karten zu bekommen.

Dessous, mit OMO gewaschen

Ich, Josef, fuhr als I. Koch mit einem Dampfer nach Südamerika. Die II. neu aufgestiegene Stewardess schien etwas Besonderes zu sein. Man merkte es an ihrem Auftreten und ihrem Doppelnamen. Sie war etwas älter als mancher von uns. An Land hatte sie als Assistentin bei einem Professor in Jena gearbeitet und machte ihre erste Reise. Der Bootsmann ärgerte sie gern, aber es lag ihr nicht, mit einer passenden Antwort zu kontern. Eines Morgens fragte ich Steffi, die mit ihr in einer Kammer wohnte: „Sag mir mal, was Schreiber-Neumann für Unterwäsche trägt.“ Steffi sah mich verdutzt an und wollte mit einem hintergründigen Lächeln den Grund für meine Neugier wissen. Vielleicht dachte sie, ich will was von der Nebelkerze. „Sag es mir einfach.“ Steffi verriet es mir. Beim Frühstück richtete ich einen durchdringenden Blick auf Schreiber-Neumann und sagte: „Sie haben heute einen weißen Slip und einen schwarzen BH an.“ Steffi wäre vor Lachen fast die Tasse aus der Hand gefallen. Schreiber-Neumann wurde blass. Sie wollte unbedingt herausbekommen, woher ich das wusste. Ich meinte: „Das weiß doch jeder hier. Sweetly, der kleine Wachmann, hat es mir erzählt. Der weiß doch in jedem Hühnerstall Bescheid. Vielleicht hat er Ihnen beim Anziehen durchs Bulley zugesehen.“ Am nächsten Morgen das gleiche Spiel. Ich sagte nur: „Rot, Weiß“. Jetzt begann sie, sich zu schaffen. Das Schlüsselloch wurde verklebt, die Gardinen wurden mit Band festgezogen, die Wände abgetastet und alle anderen Möglichkeiten überprüft. Steffi kam lachend zu mir und sagte: „Die rotiert.“ Sehr selbstzufrieden lächelnd saß sie am nächsten Morgen am Tisch. Ich sagte wieder nur: „Rosa-Weiß.“ Das Finale stand an. Sie stellte Sweetly zur Reede und sagte zu ihm: „Du hast einen Verstand wie ein Gänserich. Ich bin zwar älter als du, aber nicht blöder.“ Sweetly war aber von mir bereits instruiert worden und spielte voll mit. Er zuckte nur mit den Schultern und sagte zu ihr: „Du Torte bist auch nicht die Hellste.“ Alle lachten. Am Abend verklebte Schreiber-Neumann die Klimaanlage und ließ die Panzerblenden herunter. Da hatte Steffi die Schnauze voll. „Ich kann nicht mehr atmen, weil sie aus unserer Kammer einen Luftschutzbunker macht. Alles ist dunkel und dicht.“

Na gut, wir erzählten ihr die Geschichte. Schreiber-Neumann war glücklich, versprach mir aber, mich irgendwann dran zu kriegen.

Die Reise war fast zu Ende. In Hamburg ging sie zweimal recht bepackt an Land. Auf meine Frage: „Was schleppen Sie denn da an Land?“, sagte sie mir: „Na was schon, die Ihnen bekannten Dessous. Meine Tante hier wäscht alles so schön mit OMO. Das riecht dann so gut.“ Ich sah sie mitleidig an, gab ihr zehn Mark mit und bat sie, mir Rasierklingen, Zahnpasta und Kaugummi mitzubringen. Ich wollte wissen, ob sie das Geld nimmt. Sie nahm es und schaute mich lange an, in ihren Augen flackerte die Angst. Sie wusste, dass ich sie durchschaut hatte. Ich gab ihr die Hand und wünschte ihr viel Glück. Wie erwartet, kam sie nicht wieder. Nach einiger Zeit erhielt ich die bestellten Sachen doch noch. Sie wurden mir mit einem langen, netten Brief nach Hause geschickt. Später erfuhr ich, dass Schreiber-Neumann Medizin studierte und eine sehr gute Pathologin geworden sein soll.

Der Hase

Im Stewardsbereich war eine Wirtschaftshilfe aufgestiegen, die manchmal in der Kombüse Kartoffeln schälte. Da sie ein hübsches Mädchen war, versuchten einige, sie neckend auf den Arm zu nehmen. Doch ihnen war kein Erfolg beschieden.

Eines Tages war ich beim Blumenkohl putzen, als ich ganz nebenbei zum Bootsmann, der zum Schott reinschaute, sagte: „Erst schleppen sie die Kaninchen an Bord und wir müssen uns dann darum kümmern. So ist das mit den Patenstädten.“ „Genau, das stimmt!“, meinte

der Bootsmann, der mich sofort verstanden hatte. Als er sagte: „Ich nehme das Futter gleich mit“, wurde unsere Schöne hellhörig, fragte nach den vermeintlichen Hasen und ob sie diese füttern dürfe. Der Bootsmann nahm sie mit vor zum Kabelgatt. Dort ließ er ihr samt dem Blumenkohl höflich den Vortritt und sperrten sie danach mindestens eine halbe Stunde in stockdunkler Nacht allein ein. Dann schickte der Bootsmann den nichts ahnenden „Kabelgeist“ nach vorne, um angeblich etwas holen zu lassen. Als der das Schott aufmachte, guckte sie wie ein geblendeter, frisch angeschossener Karnickel heraus und der Kabelgeist fing erst mal eine den Örtlichkeiten angemessene fürchterliche „Back“-Pfeife. Wir beobachteten das Spiel aus sicherer Entfernung und freuten uns diebisch. Die Kleine hatte den schönen Namen Christa, wurde aber an Bord nur noch „der Hase“ gerufen.



Der Autor auf Fotojagd.

Reinhard Lachs

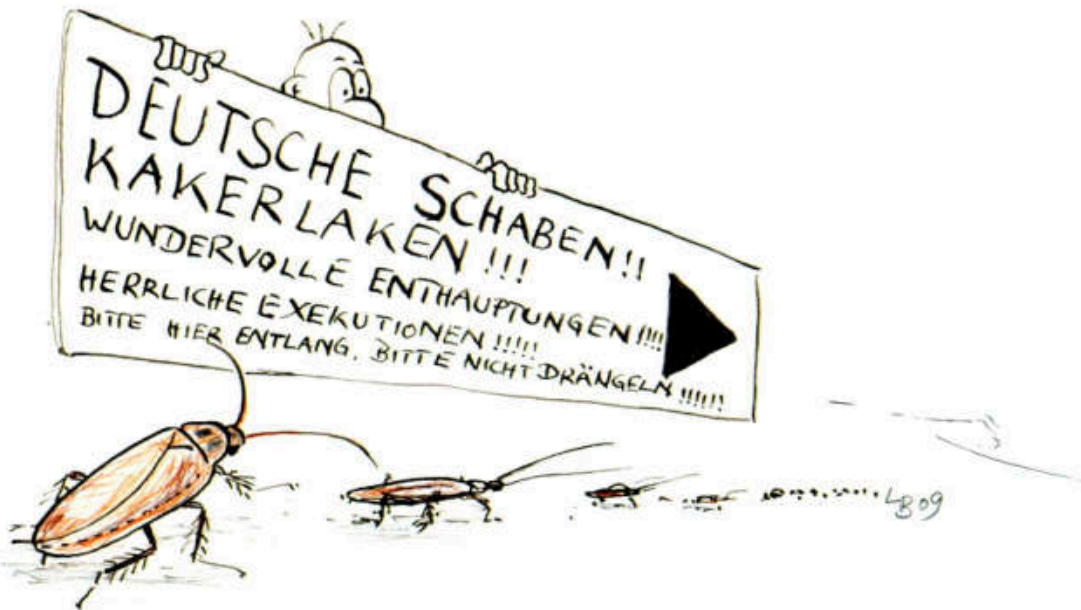
Kakerlaken-Fallbeil

Einem Seemann den Begriff Kakerlake zu erklären, würde auf höhnisches Gelächter stoßen. Beide liegen seit Urzeiten in einem hartnäckigen Clinch. Deshalb wurden diese wirbellosen Eierpaketler früher in manchen Landesteilen voller Abneigung auch Franzosen oder Russen genannt.

Auf meinem ersten Typ IV-Schiff, der ERFURT, führten wir im Tagesproviантаraum gleich neben der Kombüse ein Kakerlaken-Fallbeil mit. Es war absolut tödlich für jede Kakerlake, wenn auch als Massenvernichtungsmittel, gegen das die FDJ an Bord sofort Unterschriften gesammelt hätte, völlig ungeeignet. Der Vernichtungsapparat befand sich im Kühlschrank für den täglichen Proviantbedarf, der oft am Tage benutzt wurde. Der Zustrom von Kakerlaken war hier am größten, weil die Kombüse für diese Insekten das Land der Verheißung darstellte.

Im Kühlschrank befand sich ein Schütz, ein ferngesteuerter Schalter, der über einen Thermostat den Motor der Kühlanlage startete. Kernstück dieses elektrischen Bauteiles war ein lamellierter Ringmagnet, auf dem die Schützspule saß. Der Magnet bestand aus einem festen Teil und dem beweglichen Schaltarm, zwischen denen sich im Ruhezustand einige Millimeter Platz befanden. Sollte der Motor starten, bekam die Spule Spannung, mit einem Klack schloss sich der Ring und die elektrischen Kontakte wurden geschlossen. Nun war es hier besonders warm, weil das Schütz oft betätigt wurde und die Schützspule eine ziemliche Wärme entwickelte. Die Kakerlaken krabbelten daher auch oft zwischen die beiden Teile des Magneten und wurden beim Einschalten des Motors mit dem bewussten Klack wie der Mops in der Küche gnadenlos zu Brei geschlagen. Jedem Tierschützer sei versichert, das ging kurz und schmerzlos vonstatten. Je mehr Kakerlaken erschlagen wurden, um so dicker wurde die braune Schicht der Kakerlakenleichen. Irgendwann schlossen die Schützkontakte nicht mehr, der Kühlschrank kühlte nicht mehr, die Schützspule brannte durch, der Koch wurde nervös, weil sein Proviant verdarb und brüllte daher wieder einmal „E-Mixer!“ Nachdem uns nicht nur eine Spule auf diese Weise verbrannte, waren wir nicht mehr gut auf die vielbeinigen Gesellen zu sprechen. Helfen konnte uns nur eine vorbeugende Reinigung der Schütze, indem wir jede Woche nach einem kurzen Gebet die sterblichen Überreste der Krabbeltiere zwischen den Magnetkernen entfernten.

Wie viele von ihnen damit noch platter gemacht wurden als sie schon waren, es wurden nicht weniger. Eines Tages hob sogar in meiner Kojе das große Krabbeln an. Nach einem fröhlichen Abend, der Webs beförderte den Tiefschlaf, stellte ich frühmorgens fest, dass mir *Phyllodromia germanica*, so der lateinische Name für die Deutsche Schabe, einen Trampelpfad durch die Brusthaare gelegt hatte. Bei ihrer Nachtwanderung mussten sich hier mehrere Armeen durch die Büsche geschlagen haben. Wie konnte ich auch vorausahnen, dass diese Viecher bei ihrem jährlichen Ostermarsch gegen Aufrüstung und für die friedliche Koexistenz zwischen Seeleuten und Kakerlaken aus purer Rache mitten durch meine Kojе zogen.



Das Rennen der Westafrikaschiffe

Das MS SONNEBERG erreichte abends die Ansteuerung des Bony-River (ein Flussarm im Mündungsdelta des Niger, Nigeria). Die SONNEBERG stand zu dieser Zeit unter dem Kommando eines frisch gebackenen Kapitäns, der seine erste Reise in dieser Funktion machte. Wir hatten ausreichend Zeit, da vor dem Hafen Port Harcourt erfahrungsgemäß immer mit einer Liegezeit auf einer sehr kleinen Reede zu rechnen war. Deshalb entschloss sich der Kapitän, uns bis zum Anbruch des neuen Tages im Bereich der Ansteuerungstonne Bony-River treiben zu lassen. Auch das MS STOLLBERG war für Port Harcourt avanciert. Alle Versuche, mit der STOLLBERG UKW-Kontakt aufzunehmen, blieben erfolglos. Im Morgengrauen bei leichtem Nebel, wie er in der Niger-Mündung häufig anzutreffen ist, liefen wir mit langsamer Fahrt in Richtung Ansteuerungstonne, um dann den Bony-River flussaufwärts zu fahren. Die Sicht besserte sich und wir liefen mit hoher Fahrtstufe entgegen dem Strom. Da tauchte plötzlich aus dem Dunst die Silhouette eines Typ Afrika-Schiffes auf und näherte sich mit schäumender Bugsee und hoher Fahrtstufe, um möglichst vor uns im River zu sein. Das spornte natürlich unseren Kapitän ebenfalls an. Auch wir nahmen höhere Fahrt auf, ging es doch darum, vor Port Harcourt auf der für damalige Verhältnisse (1974 bis 1978) ohnehin zu kleinen Reede einen möglichst guten Ankerplatz zu bekommen. So entwickelte sich ein spektakuläres Rennen zweier Typ Afrika-Schiffe auf dem Bony-River. Beide liefen wir zu dieser Zeit 16 bis 17 Knoten.

In einer Flussbiegung kam uns ein etwas betagtes Schiff unter Zypern-Flagge entgegen. Ich hätte nicht die Schrecksekunde des dortigen Kapitäns miterleben wollen, als er zwei moderne Schiffe gleichen Typs mit schäumender Bugsee auf gleicher Höhe im Fluss entgegenkommen sah. Er konnte nun wählen, zwischen uns beiden hindurch oder rechts bzw. links vorbei in die Mangroven und Sandbänke zu laufen.

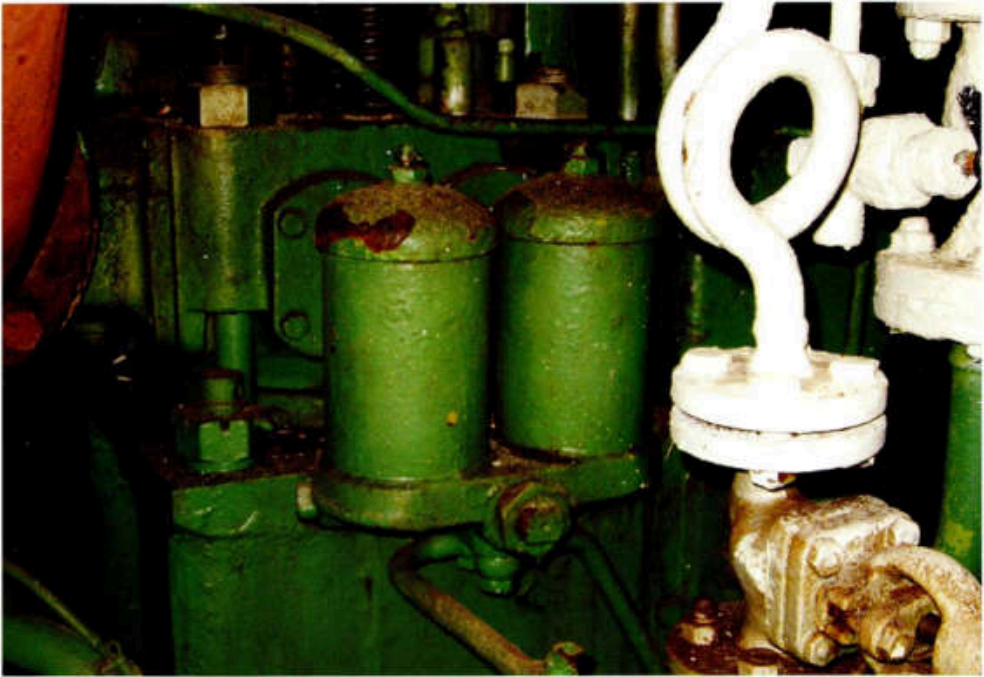
Unser Kapitän reagierte aus Sicherheitsgründen und in guter Seemannschaft, schließlich hatte der Zypriote den Strom „mit“ und deshalb voraussichtlich auch die schlechtere Steuerfähigkeit. Er nahm also die Fahrt aus dem Schiff, so dass der Entgegenkommer gefahrlos passieren konnte. Auf der Reede hatte sich die STOLLBERG damit den besten Platz gesichert.

Als es nach Ausführung der Ankermanöver beider Schiffe zum Austausch über UKW kam, war der Kapitän von der STOLLBERG sichtlich überrascht, dass nicht sein langjähriger Freund und Mitlehring vom alten Dampfer VORWÄRTS als Kapitän auf der SONNEBERG fuhr - den schätzte er als erfahren genug ein, um derartige Manöver zu fahren - sondern ein junger Kapitän.

Kann man einen 10.000-Tonner mit einer Hand manövrierunfähig machen?

Es geschah auf einer Reise mit dem MS DRESDEN (1). Sie führte von Oktober 1960 bis März 1961 von Rostock über Polen, Frankreich, Großbritannien, Ägypten und Malaya (ab 1963 Malaysia) nach China.

Ich fuhr als Maschinenassistent. Unsere Aufgabe bestand in der Überwachung, Wartung und Pflege der Technik, vorrangig im Bereich des Maschinenraumes. Eines Tages erhielt ich vom Wachingenieur den Auftrag, die Kraftstofffilter der Hilfsmaschinen, welche die Generatoren für die Stromversorgung antrieben, zu reinigen. Ergänzend sei erwähnt, dass auf Marschfahrt der Energiebedarf so groß war, dass zwei der drei Hilfsmaschinen/Generatoren benötigt wurden. Jede Hilfsmaschine besaß zwei Filter, die durch einen Dreiwegehahn miteinander verbunden waren, um auch bei laufendem Betrieb jeweils einen Filter abschalten zu können.



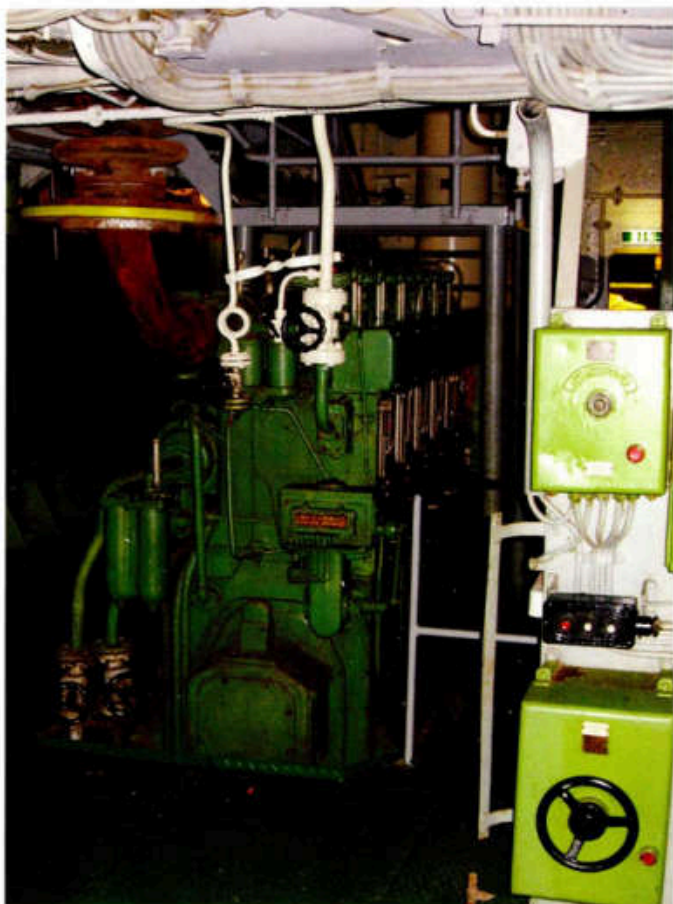
Die zwei Filter mit Dreiwegehahn der Hilfsmaschine.

Ich machte mich also an die Arbeit und drehte an diesem Hahn, um den zu reinigenden Filter aus dem Kraftstoffzulauf zu nehmen – allerdings mit einem falschen Schlüssel. Ich rutschte ab und der Hahn stand schließlich so, dass beide Filter abgeschaltet wurden.

Vielleicht lag es an meiner Ungeschicktheit oder aber an meinem körperlichen Zustand durch die Seekrankheit, die mich wieder einmal plagte, oder an beidem.

Ich gehörte übrigens zur Kategorie III der Seekranken. Kategorie I: Seekrank, was ist das? Kategorie II: Man gewöhnt sich langsam daran. Kategorie III: Bei jeder Schaukelei hundekotzübel. Auf jeden Fall bekam der Diesel keinen Sprit mehr. Die Drehzahl fiel ab. Der Schaltschütz kam, übertrug die Last auf die andere Hilfsmaschine. Die wurde natürlich überlastet. Auch ihr Sicherheitsschalter knallte raus. Aus! Nur noch die Notbeleuchtung brannte. Keine

Kühlung und Schmierung für die Maschine, kein Strom für die Ruderanlage und den Rest des Schiffes. Die Hauptmaschinen mussten per Hand abgeschaltet werden. Damit war das Schiff manövrierunfähig und das alles in der Inselregion der Philippinen, in der gutes Manövrieren größte Bedeutung besaß. Neben Frachtschiffen waren dort immer viele kleine Fischerboote unterwegs. Eine ungewohnte Stille folgte. Nur das Brückentelefon schrillte. Dann donnerten schnelle Schritte über die Plattengänge. Kommandorufe ertönten. Pressluft zischte. Die Hilfsdiesel und Hauptmaschinen wurden wieder angefahren. Mir fiel ein Brocken vom Herzen, das inzwischen in der Hose hing. Dank der Umsichtigkeit meiner Kollegen liefen



nach wenigen Minuten, die mir wie eine Ewigkeit vorkamen, alle Maschinen wieder normal. Ich war wie geschockt und erwartete nun, dass man mich kielholen würde. Zumindest aber befürchtete ich eine mächtige Disziplinarstrafe oder eine „Abreibung“ durch den Alten oder den Chief. Aber wie es im Leben manchmal so ist, es passierte genau das Gegenteil, nämlich nichts. Lediglich der Wachingenieur ließ sich berichten, wie es passiert sei und ließ mich kopfschüttelnd stehen. Dafür durfte ich mir aber in der Mannschaftsmesse von der Decks-gang einiges anhören.

Es gab jedoch noch ein Nachspiel. 1985 veranstaltete das Fernsehen der DDR eine Unterhaltungssendung mit dem Moderator Hans-Joachim Wolfram (Außenseiter-Spitzenreiter) unter dem Titel: „Wer hat den größten Bock geschossen?“. Hier sollte meine Geschichte noch einmal eine Rolle spielen. Die Veranstaltung wurde am 20. September 1985 in Suhl aufgezeichnet. Ich berichtete von dem Zwischenfall auf See. Man amüsierte sich, Beifall. Die Aufzeichnung ging dann einige Tage später über den Sender – aber wo war die Geschichte von der DRESDEN? Ich recherchierte telefonisch beim Fernsehfunke, warum diese Szene rausgeschnitten wurde. Dort eierte man herum. Herr Wolfram hätte mich zu oft unterbrochen, die Geschichte sei dadurch nicht klar genug übergekommen. Aber irgendjemand ließ dann doch den wahren Grund durchblicken. Man konnte schließlich der Welt nicht mitteilen, dass ein „sozialistisches“ Schiff mit einem einzigen Handgriff manövrierunfähig gemacht werden konnte. Die Angst um das Image unserer Republik trieb schon manchmal seltsame Blüten.

Bordaffe Fritzchen

Meine erste Reise mit dem MS KARL-MARX-STADT dauerte sieben Monate und ging über Shanghai. Auf der Heimreise übernahmen wir Teilladung in Haiphong (Nordvietnam). Unter anderem auch lebende Fracht wie Hirsche, Schlangen, Affen und einen Panter für verschiedene Zoos in der DDR. Die großen Affen blieben die ganze Heimreise in ihren Käfigen. Die jungen Äffchen bekamen ab und zu Ausgang und durften an Deck herumtollen.

Unser Kabelgattmatrose Fritz Prell hatte von den Vietnamesen einen jungen Rhesusaffen erworben und ihn mit Erlaubnis des Kapitäns an Bord gebracht. Ob das Äffchen ein Er oder eine Sie war, wusste keiner von uns. Wir haben auch nicht nachgesehen. Da sein Besitzer Fritz hieß, haben wir das Äffchen mit viel Hafenbräu auf den Namen Fritzchen getauft.

Fritzchen durfte an Bord bleiben und machte zwei Kubareisen auf der KARL-MARX-STADT mit. Der kleine Affe war ein niedliches und possierliches Tier, dem der Schalk spitzbübisch aus den ach so treuen und unschuldigen Augen schaute. Mit einem Wort, er war ein rechter Lausbub, der uns Freude machte, aber mitunter die ganze Mannschaft auf Trab halten konnte.

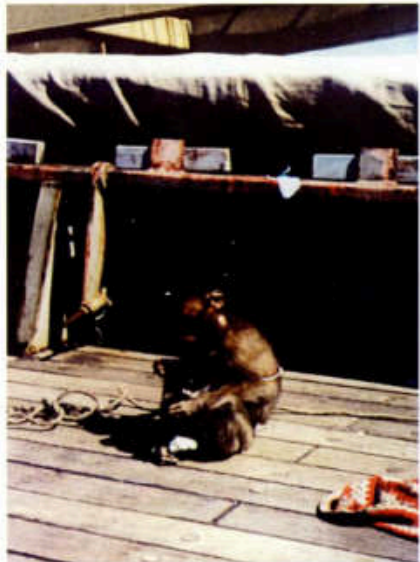
Zu unserer ersten Kubareise liefen wir im Juli 1961 von Rostock aus mit dem Zielhafen Havanna. Fritz Prell kümmerte sich liebevoll und fast rührend um sein Äffchen. Das hätte man dem kräftigen, raubeinigen jungen Mann gar nicht zugetraut. Wenn er Fritzchen in den Armen hielt, schmiegte sich dieser an ihn und es war dem Äffchen anzusehen, dass es sich wohl und geborgen fühlte. Wenn man es richtig besah, war der große Fritz seine Mutter.

Ab Ausgang Ärmelkanal wurde es richtig warm. Fritzchen war Tag und Nacht an Deck. Mit einem

um den Bauch gebundenen Seil, war er an der Reling vom Bootsdeck zum Aufbaudeck Luke V festgemacht. Das Seil war so lang, dass er sich bequem auf dem Bootsdeck, den beiden Niedergängen zum Aufbaudeck und auf der Hälfte von Luke V bewegen konnte. Natürlich musste er das Seil als sehr lästig empfinden, denn er fingerte ständig an dem Knoten herum und bekam ihn ab und zu auch auf. Er suchte nach Fritz, seiner Mutter, ließ sich aber mit Leckereien schnell wieder einfangen.

Auf unserer zweiten Kubareise befand er sich schon im Halbstarkenalter und benahm sich auch so. Wieder an seinem Stammplatz angeleint, war er ständig bemüht, die Knoten zu lösen, um auszubüchsen. Jetzt aber nicht mehr, um seine Mutter Fritz zu suchen, sondern um umherzutollen und auf Entdeckungsreise zu gehen.

Am Heck auf dem Hauptdeck war die Separatortonne festgezurt. In dieser Tonne wird ein übel riechendes, pastartiges Gemisch aus Ruß und Öl, das aus dem Motorenöl der Hauptmaschinen abgetrennt wird, während der Hafenliegezeit zwischengelagert, um später entsorgt zu werden. Wir lagen schon einige Zeit im Hafen von Havanna und die Separatortonne war gut gefüllt. Fritzchen nutzte seine Freiheit, um diese Tonne von innen zu untersuchen und in dieser schwarzen, breiigen Masse herumzustapfen. Er sah wenig später topfschwarz aus, genau wie der Inhalt der Tonne. Zu allem Unglück hatten wir zu diesem Zeitpunkt das



Schott im Schornstein offen, von dem aus Fritzchen über einen schmalen Niedergang in den Maschinenschacht vordringen konnte. Heißa, muss das Spaß gemacht haben, von Rohr zu Rohr zu schaukeln und zu springen! Wir hatten den Maschinenschacht gerade erst weiß gepönt. Jedem Farbanstrich geht immer Farbwaschen voraus, um den Ölfilm, der sich durch den Öldunst der Motoren auf Wänden und Rohren abgelagert hat, zu entfernen. Wer schon einmal mit der P3-Brühe diese Schweinearbeit auf einer Stelling mit Sicherheitsgurt um den Bauch bei etwa 35 bis 38 Grad Celsius verrichtet hat, weiß, wovon ich spreche. Die Eroberung des Maschinenschachtes durch unseren lieben eingeschwärzten Affen lag so zwischen fünfzehn und sechzehn Uhr, also kurz vor Ende des Tagestörns. Fast die ganze Maschinengang beteiligte sich an der Affenjagd. Alles vergeblich! Für Fritzchen war es eine Freude, durch den Maschinenschacht zu toben. Unsere Arbeit wurde vollends zunichte gemacht. Der Maschinenschacht bot ein Bild des Jammers. Wir schäumten vor Wut. Unser liebes Fritzchen war nun ein verfluchtes Mistvieh. Unser Fehler bestand darin, ihn einfangen zu wollen. Dadurch haben wir ihn erst richtig zum Toben angeregt. Auch seine Mutter Fritz konnte ihn durch viele angebotene Leckereien nicht zur Aufgabe seiner Unternehmung bewegen. Wir stellten die Jagd ein. Wenn ihn der Hunger plagte, würde er schon aufgeben. Am nächsten Morgen um sechs Uhr hatte ich den Kessel anzufahren, um warmes Wasser für die Kombüse und die Mannschaft zu machen. Fritzchen saß in der Ecke des Kesselraumes, in der die Brennstoffleitung für den Kessel aus dem Tank, der im Schornstein steht, in den Kesselraum führte. Er hatte den Entlüftungshahn der Brennstoffleitung geöffnet und ließ den warmen Diesel als Dusche über sich laufen. Das furchtbar nach Separatordreck und Diesel stinkende Fritzchen ließ sich nun willig einfangen. Auch im Kesselraum hatte er Schaden angerichtet. Einige hundert Liter Diesel schwappten in der Kesselraumbilge. Fritzchen wurde nach gründlicher Reinigung wieder an seinem Stamplatz angeleint. Jeder, der sich in seiner Nähe befand, hatte ständig die Knoten in seiner Leine zu kontrollieren. Natürlich arbeitete Fritzchen weiterhin an seiner Befreiung und knüpfte emsig an den Mehrfachknoten herum. Wenn er dabei überrascht wurde, schaute das kluge Tier geflissentlich zur Seite, trommelte mit den Fingern seiner rechten Hand auf Deck und tat ganz uninteressiert. So nach dem Motto: „Was wollt ihr von mir? Ich bin doch ganz brav!“ Aber wie das so ist mit der Kontrolle. Wenn nichts passiert, schläft die Wachsamkeit ein. Es war also nur eine Frage der Zeit, bis eines Morgens der Ruf über das Schiff schallte: „Hilfe, der Affe ist los!“ Auch diesmal hatte es ihm die Separatortonne angetan. Das Schott zum Schornstein war zum Glück dicht. Damit war ihm der Zutritt zu seinem alten Spielplatz verwehrt. Da alle Typ-IV-Schiffe keine Klimaanlage besaßen, waren natürlich alle Bullaugen geöffnet, um die nächtliche und morgendliche Kühle in die Kammern zu lassen. Fritzchens Abenteuerdrang führte ihn aus der Separatortonne durch das offene Bullauge in die Kammer des Kühlmaschinenisten. Der hatte große Wäsche und seine fertig gebügelten acht bis zehn weißen Hemden auf der Backskiste in kleinen Stapeln ausgelegt. Die Warnung, dass der Affe frei sei, kam für unseren „Eisbär“ zu spät. Seine Kammer sah furchtbar aus. Fritzchen hatte überall schwarze Tapsen hinterlassen. Die oben liegenden weißen Hemden waren nicht mehr zu gebrauchen. Gerade als Fritzchen die Kammer so verlassen wollte wie er gekommen war, bekam ihn der „Eisbär“ zu fassen und warf ihn in seiner Wut in das Hafenbecken. Wenn ich mich noch recht erinnere, war es Jürgen Dalüge, ein Maschinen-Assi, der nachsprang und Fritzchen rettete. Wieder im Heimathafen Rostock angekommen, wurde Fritzchen wegen seiner Schandtaten abgemustert. Fritz Prell brachte das Äffchen bei seiner Schwester unter. Diese hat ihn dann, so erzählte es mir später der Bäcker der KARL-MARX-STADT, an einen Zoo verkauft. Sie wurde mit Fritzchen auch nicht fertig. Er hatte aus ihrer Wohnung eine „mexikanische Würfelbude“ gemacht. Fritz Prell konnte sein geliebtes Fritzchen aber später vom Zoo wieder zurückkaufen.

Im Orkan

Zwischen 1964 und 1968 hatte sich der Schiffsbestand der Deutschen Seereederei sehr vergrößert, unter anderem waren in Schweden zwei Tanker gekauft worden. Alte Schlorren, die damals sechzehn bis achtzehn Jahre zählten. Die Republik brauchte Öl und das sollte überwiegend aus Litauen und Lettland abgefahren werden. Grundsätzlich waren diese Tanker mit 13.500 Tonnen Tragfähigkeit, die auf LÜTZKENDORF und SCHWARZHEIDE getauft wurden, sehr zuverlässig. Die Namen gingen nach ihrem Verkauf auf später in Dienst gestellte weitaus größere Tanker bis etwa 80.000 tdw über.



Auf der SCHWARZHEIDE (1) war ich als Leitender Technischer Offizier eingesetzt. Die Reisen waren kurz, ebenso die Liegezeiten. Trotzdem konnte man ab und zu mal zu Hause reinschauen. Es gab auch Zeiten, in denen diese Schiffe keinen Einsatz bekamen, weil man ihnen Mittelmeereinsätze nicht zutraute. Dann lagen wir in der Wismarer Bucht (Wohlenberger Wieck) friedlich vor Anker. Auch darüber gäbe es lustige Geschichten zu erzählen. Eine weniger lustige mussten wir zum Jahresbeginn 1967 erleben.

Der damals achtzehn Jahre alte Tanker war noch recht seetüchtig, jedoch hätte er eine große grundlegende Reparatur nötig gehabt. Die Spanten und Trennschotten waren schon stark angerostet. Aber dafür besaß die Reederei kein Geld. Nun war aber doch einmal Ladung abzufahren und die Schifffahrtsbehörden taten sich schwer, ohne Werftreparatur eine weitere Betriebsgenehmigung zu erteilen. Nach langen Verhandlungen erhielten wir doch grünes Licht für eine Reise nach Milford Haven. Das lag an der Küste von Wales. Wir mussten um die südwestliche Spitze der britischen Insel herum und einige Seemeilen in den Atlantik hinein. Stürme waren zu erwarten. Doch zunächst ging alles gut. Der Englische Kanal wurde rückreisend passiert und das Schiff bewegte sich nun, beladen mit etwa 13.000 Tonnen, in der Nordsee heimwärts. Binnen zweier Tage hätten wir in der Elbe-Mündung den Nord-Ostsee-Kanal erreichen können. Unser Funker hatte schon täglich mehrfach Sturmwarnungen für die östliche Nordsee empfangen und so wurde alles vorbereitet, um einen Sturm zu überstehen. Unerwartet ging es nachmittags los. Der Wind nahm rasch zu und erreichte

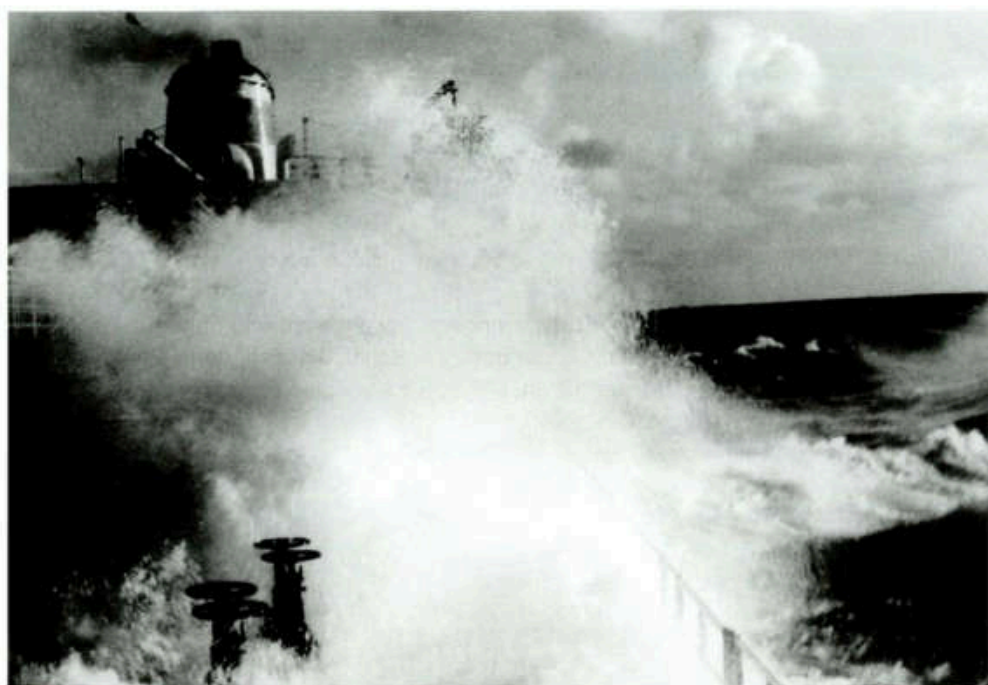
in Böen orkanartige Geschwindigkeiten. Starker Regen und Schneetreiben schränkten die Sicht sehr ein. Die Maschine wurde zunächst auf ‚Halbe Fahrt‘ beordert. Plötzlich lag in sehr beängstigender Nähe ein großer Frachter vor unserem Bug. Er hatte, wie sich später herausstellte, einen Ruderschaden. Unserem Wachoffizier blieb keine andere Möglichkeit, als durch hart Ruder legen einen Zusammenstoß zu vermeiden. Ein Aufstoppen wäre unmöglich gewesen. Durch das harte Rudermanöver geriet unser Schiff in starke Schlingerbewegungen. Dabei machten sich schon einmal einige Gegenstände, zum Beispiel die Bierkisten unter der Back, selbstständig. Noch wurde dies unter einer Art Ulk verbucht, denn es handelte sich lediglich um Leergut, welches schon zur Abgabe für Rostock bereitstand.

Wir hatten die westfriesischen Inseln mitsamt Feuerschiff Texel passiert und bewegten uns nun in Richtung Borkum und Norderney, also auf die ostfriesische Inselgruppe zu. Aus Navigationswarnungen erfuhren wir, dass bei den Feuerschiffen Elbe 1 bis 3 bereits der Lotsendienst eingestellt worden war. Der Kapitän hatte daraufhin die Möglichkeit, entweder ohne Lotsen Cuxhaven zu erreichen oder auf See abzuwettern. Er entschied sich für die zweite Variante.

In der folgenden Nacht hat niemand richtig geschlafen. Der schwere Nordweststurm entwickelte sich zum Orkan. Auf der Brücke und im Maschinenraum wurden Doppelwachen angeordnet, sodass ständig zwei nautische und zwei technische Offiziere ihren Dienst versahen. Damit es dabei nicht zu Überforderungen kam, wurde die alte, auch auf Kriegsschiffen übliche Segelschiffswache gegangen. Im ständigen Wechsel hatte jeder dreimal vier Stunden Dienst und dreimal vier Stunden für die Ruhe, Körperpflege und das Essen frei. Wir gerieten immer mehr in die Sturmflut hinein und das Schiff wurde sogar von Kreuzseen attackiert. Welcher Kurs auch gesteuert wurde, das Deck stand immer unter Wasser. Durch Grundseen wurden sogar fast kindskopfgroße Steine an Deck geschleudert. So allmählich ging alles zu Bruch, zuerst die Sonnendächer, dann die Reling und die recht kräftigen Holztüren zu den Aufbauten mittschiffs. Ein Rettungsboot riss sich aus der Halterung und nur unter Einsatz eines „Alle Mann“-Manövers war es noch zu bergen. Rohrleitungen gingen in die Brüche und auch die Treppe zur Brücke holte sich Rasmus. Die Gangway, eine Treppe aus Aluminium, um an Land zu gehen, wickelte sich um einen Tankdeckel. Das hätten fünf starke Schmiede auch nicht besser hinbekommen. Gegen Morgen bestand keine Telefonverbindung mehr zwischen Brücke und Maschinenraum, in den vorderen Aufbauten gab es keine Türen mehr und keine Heizung. Der Kapitän hatte in Pelzmantel und Woldecken gehüllt die Nachtstunden auf der Brücke ausgeharrt. 21 Schiffe gerieten in dieser Nacht in Seenot und 80 Seeleute ertranken.

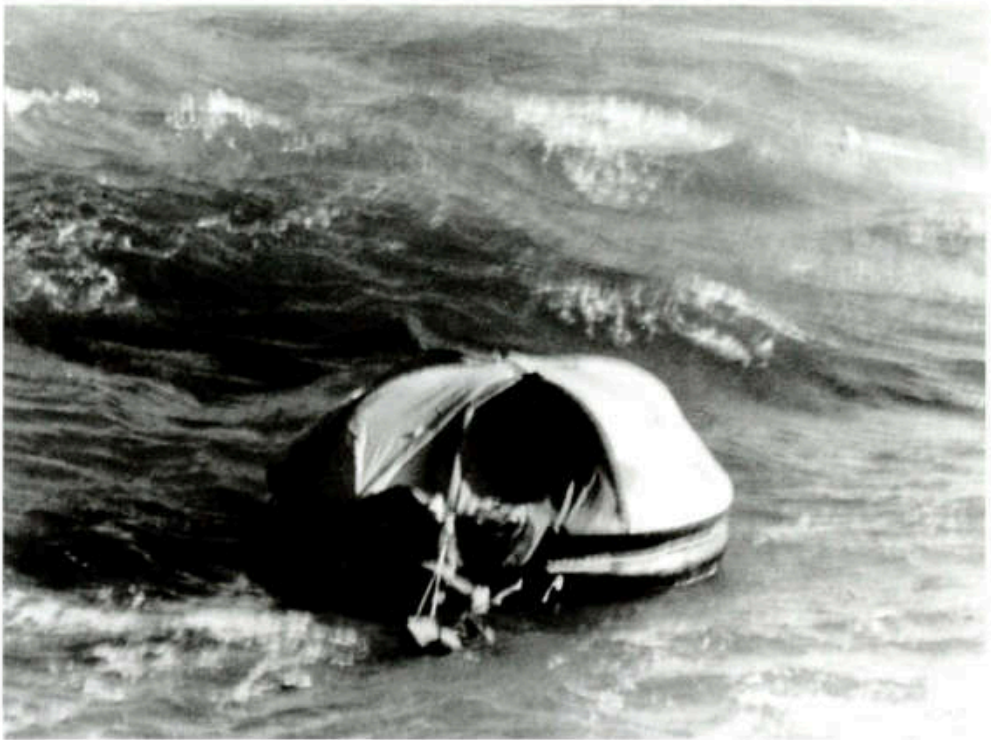
Es war die Nacht der Nächte. Im Binnenland richtete die Sturmflut schwerste Verwüstungen mit Personenschäden an. Sie ging als die Niedrigwasserorkanflut vom 23. Februar 1967 mit den bis dahin in der Nordsee höchsten gemessenen Windstärken bis zu 14 Beaufort, auch als Adolph-Bermpohl-Orkan bekannt, in die Geschichtsbücher ein. Die Besatzung des deutschen Seenotrettungskreuzers ADOLPH BERMPOHL, benannt nach dem Begründer des strukturierten Seenotrettungswesens in Deutschland, kam bei diesem Orkan zusammen mit drei bereits geretteten holländischen Fischern auf ungeklärte Weise ums Leben.

Am nächsten Morgen machten wir, der Kapitän und ich, gesichert mit Sicherheitsleinen und Gurten einen intensiven Rundgang durch die Pumpen- und Vorratsräume unter Deck. Hier bewies der Alte, dieser grande charmeur, dass er ein guter Seemann war. Da wir keine Schäden feststellten, welche die Schwimmfähigkeit hätten beeinflussen können, waren wir erleichtert. Trotzdem hatte der Tanker in der vorangegangenen Nacht schwere Schäden erlitten, zum Glück nur an Deck und an den Aufbauten. Wir standen mittlerweile zwischen Feuerschiff Texel und Elbe 1. Auch wenn der Sturm inzwischen abgeflaut war, stand noch eine heftige seitliche Dünung. Dadurch machte das Schiff starke Schlingerbewegungen.



An Bord herrschte eine ruhige, aber doch angespannte Atmosphäre. Alle versuchten, sich nach der durchwachten, anstrengenden Nacht so gut es ging zu entspannen. Der Chief machte noch einen umfassenden Rundgang durch alle technischen Betriebsräume und ging dann zur Brücke, um Vollzug zu melden. Der I. Offizier hatte in den frühen Morgenstunden, als der Sturm noch heftig tobte, versucht, die Brücke zu erreichen und stellte dabei mit Entsetzen fest, dass der Niedergang nicht mehr vorhanden war. In der Aufregung dachte er nicht daran, dass sich auch innerhalb der Aufbauten noch eine Treppe nach oben befand, sondern er hangelte sich wie ein Bergsteiger am Geländer empor.

Während sich Kapitän, Chief und Wachoffizier noch bei der Auswertung der Schadensbilanz befanden, wurde ein kleiner Küstenfrachter gesichtet, der den Bug des Tankers kreuzte, die Richtung um 180 Grad änderte und wieder vor unseren Bug lief. Dadurch wurden wir gezwungen, die Fahrtgeschwindigkeit zu verringern. Etwa gleichzeitig näherte sich schräg von vorn in etwa 45 Grad ein Hubschrauber unserem Schiff. Dieser änderte ebenfalls seine Richtung und flog den Tanker wiederholt an. Mittels Blinksignalen versuchte der Funker nun die drei Fahrzeuge auf eine Frequenz zu bringen, sodass eine Verständigung untereinander möglich wurde. Es stellte sich heraus, dass eine Rettungsinsel in der See trieb. Der kleine Küstenfrachter mit nur wenigen Besatzungsmitgliedern sah sich nicht in der Lage, die Insel zu bergen, weil er unbeladen mit dem Rumpf zu weit aus dem Wasser ragte.



ALARM – alle Mann auf Station, ein Mann-über-Bord-Manöver wurde eingeleitet. Der Leitende Ingenieur übernahm nun die Maschinenmanöver, der II. Nautische Offizier die Brückenwache, so dass I. und III. Nautischer Offizier das Manöver leiten konnten.

Mit extrem vielen Maschinenmanövern und viel Geschick am Ruder wurde der volle Tanker von etwa 150 Metern Länge an die treibende Insel heran manövriert. Wegen des noch starken Seegangs war es unmöglich, ein Boot auszusetzen.

Mittels Rettungsleinen, Leinenwurfgeräten und Bootshaken wurde die Insel an die Bordwand gezogen. Immer wenn diese Seite des Schiffes, an der nun die Insel lag, fast in die See eintauchte, griffen alle Männer zu und hielten sie fest. Dann bewegte sich der Tanker wieder auf die andere Seite und es wurde versucht, die Insel samt Inhalt festzuhalten. Diese hing an der Bordwand wie ein Kletterer an einer Felswand.

Dieses Spiel wiederholte sich so an die vier- bis fünfmal. Plötzlich rief der Wachoffizier: „Mensch, da hängt einer daneben!“ Unter Einsatz aller Hilfsmittel wurde diese Person auch mit der Insel an Bord gehievt. Die Enttäuschung war groß. Die vier Seeleute in der Rettungsinsel und der daneben hängende Seemann waren alle tot, erfroren nach etwa zwölf Stunden im nur drei Grad kalten Wasser der Nordsee. Es handelte sich um Kollegen eines dänischen Küstenmotorschiffes. Sie wurden an Deck aufgebahrt. Das Mittagessen schmeckte an diesem Tag keinem. Jeder machte seinen Dienst und hing seinen Gedanken nach. In allen Ehren wurden die toten Kameraden in der Schleuse Brunsbüttelkoog an Land gebracht. Alle Offiziere mussten an der Gangway in Gala-Uniform antreten und Spalier stehen. Die Flagge wurde auf Halbmast gesetzt. Eine Szene nach dem Geschmack unseres „Kommandanten“. Er war damals Anfang Fünfzig, hatte im 2. Weltkrieg bei der Kriegsmarine gedient, war Kommandant des Vorpostenbootes V 1806 geworden und hatte bereits 1941 als Leutnant zur See das Ritterkreuz erhalten. Darüber wurde bis 1990 kein Wort verloren, jedoch konnte die neu aufzubauende Handelsflotte auf solche Männer wegen ihrer Seererfahrung nicht verzichten. An Bord hieß er anerkennend: „Herr Kapitänleutnant a. D.“ oder „unser Ritterkreuzträger“. Zu Hause angekommen, wurden wir zunächst wegen der Schadensermittlung an einen Reserveliegeplatz gelegt. Meine Familie konnte zunächst nicht verstehen, warum wir nicht fröhlich an Land hopsten. Nach der Schadensermittlung wurde das Schiff gelöscht und ging danach für etwa drei Wochen in die Werft.



Der Autor.

Muttchens Träume

Im Frühsommer 1978 hatte die EISENBERG in Wismar festgemacht. In diesem Jahr war dies ihre erste Liegezeit in Wismar. Ich, Vollmatrosenlehrling im zweiten Lehrjahr, nutzte die Freiwache für einen ersten Erkundungslandgang. Die Stadt betrat ich durch das alte Wassertor am Hafen. Völlig ohne Ortskenntnisse fand ich schon bald den Marktplatz, den ich in seinem ganzen Umfang einmal abließ. Dieses Ritual diente der Orientierung. Ich wusste jetzt, wo ich mich befand und in welche Richtung ich weitergehen wollte. Meine Wahl fiel auf die Straße, die sich genau am entgegengesetzten Ende vom Ausgangspunkt meiner Runde öffnete. Hier endete schon nach kurzer Zeit meine Erkundung vor einer eher unscheinbaren Milchbar. Nichts ahnend trat ich ein.

Der Laden war verräuchert, das Licht im ersten Moment schummrig, erkannte ich erst recht spät den E-Mix meines Schiffes. Er, alles andere als ein Kind von Traurigkeit, hatte sich schon in aller Frühe nach Rostock zur regelmäßigen Seetauglichkeits-Untersuchung aufgemacht. Jetzt sah ich ihn hier in einer Milchbar vor einem Glas Milch sitzen. Jedoch wirkte er wie immer etwas angetrunken. Da stimmte etwas nicht!



Unsicher grinsend trat ich an seinen Tisch und versuchte einen Scherz: „Hat dir der Arzt endlich den Alkohol verboten?“ „Pah!“, winkte er ab, „das glaubst auch nur du, Saustift!“ Nebenbei hatte er aus seiner Lederjacke einen zerknüllten Zehnmarkschein herausgefischt und wedelte damit vor meiner Nase herum. Mit der anderen Hand führte er sein Milchglas zum Mund und kippte den restlichen Inhalt in einem Zug hinunter. Jetzt lallte er: „Hol' mal zwei Träume bei Muttchen!“

Zwei Träume bei Muttchen? Das klang wie die obligatorische Lehrlingsverarsche. In der Nähe der Bar schnappte ich dann die Wörter „Träume“ und „Muttchen“ auf. Also war doch etwas dran. Erst jetzt rief ich jener Frau, die ich nun für „Muttchen“ hielt, zu: „Zwei Träume!“

Mit zwei Gläsern Milch und wenig Wechselgeld kam ich zum Tisch zurück. Der E-Mix schien zufrieden zu sein. „Prost!“, die Gläser krachten zusammen. Er nahm einen tiefen Schluck, ich nahm einen tiefen Schluck. Erst jetzt wurde mir klar, die zwei Gläser Milch waren inhaltlich, nicht wie vorher geglaubt, zu teuer. Vielmehr hatte ich für mich den **Weißer Traum** entdeckt.



Anmerkung der Redaktion:

Viele ehemalige DSR-Seefahrer verbinden mit Muttchen und dem Weißen Traum die angenehmsten Erinnerungen an ihre Fahrzeit und den Aufenthalt im Heimathafen Wismar, nicht nur Uwe Rothe, der von 1978 bis 1980 im Flottenbereich Afrika auf der WISMAR fuhr, wenn er schreibt: „Auch ich war oft Gast bei Muttchen, der älteren liebenswerten Chefin der Milchbar. Zugegen war ich auch, als mein Bootsmann den damaligen Barrekord im Weiße-Traum-Trinken brach. Ich glaube, er schaffte 35 Gläser. Ab dem dreißigsten Glas ging damals alles aufs Haus. Das weiß ich noch.

Die Seeleute, die etwas zu viel Schlagseite bekamen, wurden von Muttchen in der Küche mit Spiegeleiern und Kaffee wieder auf Vordermann gebracht. Die Frau war einfach wie eine Mutter zu uns. Auch als ich später auf der JENA, WEIMAR, BURG und RADEBERG gefahren bin, kehrte ich oft in der Milchbar ein.

Damals gab es ein Ritual: Zuerst in die Milchbar, gegen zwanzig Uhr in den Seemannsclub und nach null Uhr in die ‚Mecklenburger Mühle‘, eine Nachtbar in der Nähe von Wismar. Es war eine schöne Zeit.



Muttchen (2. v. links) im Kreise ihrer Mitarbeiterinnen.

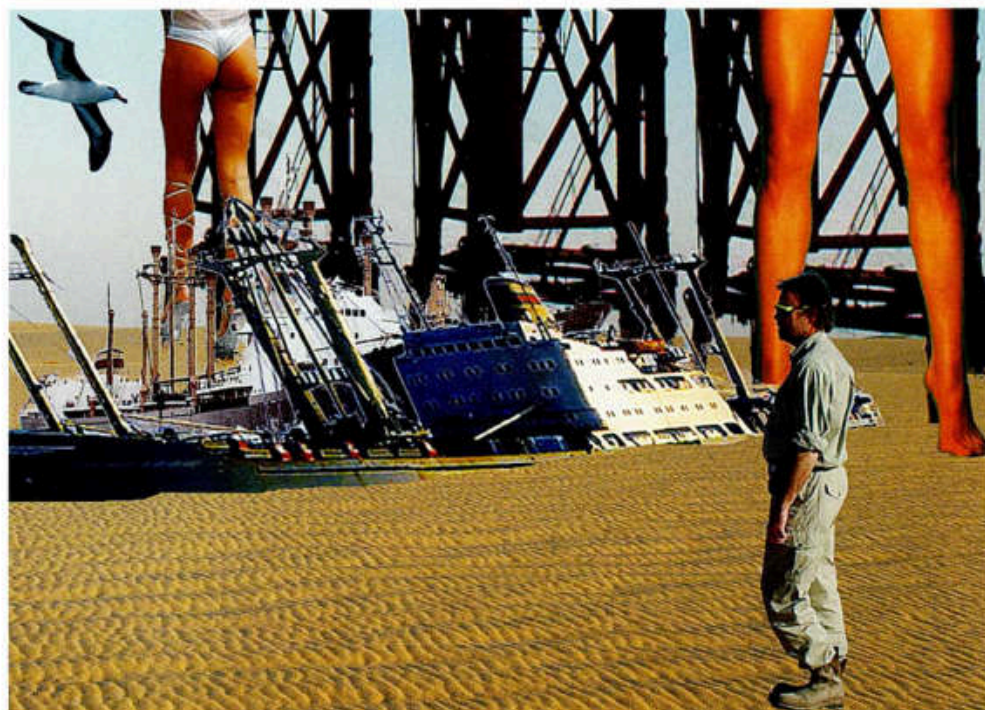
Herr Meier, Muttchens Nachfolger in der Milchbar übergab uns 2006 das Rezept von **Muttchens Weißer Traum**

Pro Person: 2 cl Korn, 2 cl Curacao, 2 cl Goldbrand (keine Goldkrone), eine Kugel Streicheis Vanille; 120 Gramm Milch. Normalerweise wurde Zitronenlikör für den Curacao genommen, dadurch bekam er seinen einzigartigen Geschmack. Da die Produktion aber eingestellt wurde, ist Curacao zu empfehlen. Für zehn Personen sollte man das Getränk ansetzen oder für drei. Bei zehn Personen etwas weniger Eis nehmen. Es sollte nach Möglichkeit Streicheis sein wegen des Geschmacks.

Seefahrt über Raum und Zeit

Eigentlich drehe ich oftmals zu dieser montäglich frühen Morgenstunde innerlich entspannt wie ein Brustschwimmer noch eine Runde durch lichte Sphären. Heute jedoch bin ich, wieso auch immer, mit einem neongelb angemalten Minol-„Schnelltanker“ auf dem sich leicht kräuselnden Wasser des Breitlings unterwegs. Plötzlich, wie Jesus Christ Superstar außenbords stehend, bestaune ich noch irgendwelche fortschrittlichen magnetischen Verriegelungen an der Ankerklüse, als der Schiffsführer auf einmal den Tanker per Knopfdruck wetterfest macht. Komplette mit einer Persenning straff abgedeckt, kann ich einfach nicht mehr an Bord entern. Der Skipper ruft mir noch durch die Flüstertüte zu: „Pass' gut auf, heute wird es stürmisch am Schnattermann!“ und braust laut knatternd in Richtung Rostocker Stadthafen davon.

Was soll ich denn jetzt nur machen, so mutterseelenallein auf dem Breitl... neeiii! Wo bin ich denn jetzt gelandet? Ach so, dort, offshore im Schwarzmeer, ohne Land in Sicht. Okay, dann werde ich einfach zur Satellitenplattform zurückwaten, von der ich eigentlich herkam. Aber was geht denn hier vor? Die ist mit einem Mal in so arg weite Ferne gerückt! Inzwischen sehe ich auch kein Wasser mehr, alles steht auf hellsandigem Boden, ähnlich wie in einer Wüste. Nein! Nicht schon wieder dieses unendliche „unten gelb und oben blau“! Es mag sicherlich in dieser Lage besser sein, gleich zur Zentralplattform zurückzulaufen, wo sich sowieso meine Mitreisenden verlustieren? Ich drehe mich um und – kann vor lauter Plattform-„Beinen“ die Zentralplattform gar nicht ausmachen! Mich als Mann stark irritierend, nehmen manche auch noch herrliche Formen an! Da kann ich meine Augen anstrengen wie ich will, ich sehe nicht mehr durch.



Der Autor inmitten des gefalteten Raum-Zeit-Kontinuums.

Etwas anderes erheischt dagegen um so mehr meine Aufmerksamkeit. Da drüben ragt doch etwas aus den Dünen, das wie Schiffsmasten aussieht! Ich stapfe leicht schwebend dorthin und bin über den Anblick, der sich mir bietet, wahrhaftig erstaunt. Liegt da nicht tatsächlich mit etwas verschrobener Schlagseite ein weitgehend vom Morast des Meeresgrundes befreites reedereigraues Typ X-Schiff in einer großen Grube? Wie kommt denn das hierher? Ich versuche, irgendwen auf dem alten, aber gut erhaltenen Schiff zu erspähen. Dabei gerät ein dahinter im Sand stehender „10-Masten-Zirkus“ in mein Blickfeld. Wie denn – ein Typ IV-Dampfer ist auch noch hier?

Ich düse hinüber, sehe fröhliches Treiben an Bord und steige fix auf. Die Leute hatten gerade Feierabend gemacht, stecken noch in ihren abenteuerlichen Arbeitsplünnen voller Labsal und Hempels Marine Paints und lassen es sich bei mindestens putengroßen Broilern und viel Bier gut gehen. Nee, nich? Nagelt da etwa der Chief gerade wie bei den Seeräubern den Alten an den Mast? Na, lass' die beiden man machen. Ich mische mich lieber unter die übrige Mannschaft dieses Geisterschiffes und erkenne auf einmal viele bekannte Gesichter wieder. Zugleich erstaunt und erfreut über dieses Wiedersehen bewege ich mich händeschüttelnd durch die Runde. Aber komisch, nicht alle auf diesem fliegenden Holländer sind mir dabei so wohlgesonnen, wie es mir bei dieser Zeitreise irgendwie vorschwebte, wenn sie mir sogar aus der Kombüse heraus mit dem Rosthammer drohen.

Ah, da ist ja auch Kurt, hier an Bord der Bootsmann. Er meint zu mir: „Warte mal, du bist doch dieser ...“. Den Rest seiner Rede erspare ich mir, aber traf er etwa des Lords Kern?

Bei den goldbraun brutzelnden Hähnchen steht eine knuddelige Messemieze aus früheren Zeiten mit kurzem Rock. Sie trägt zwei schwerwiegende Argumente, sich unbedingt an sie erinnern zu müssen, vor sich her. Hier und jetzt scheint sie allerdings noch ein gewichtiges Wort mitreden zu dürfen. Sie rätselt etwas herum: „Du warst seinerzeit in einem Club ... ähm, pull ..., swing ..., nein, aber an irgend etwas Spezielles kann ich mich bei dir erinnern.“ Nanu, ich hatte doch damals mit ihr nur herumgespaßt! Währenddessen lässt sich ein Lord zehn Hafenbräu herüberreichen und im Schiffstagebuch anschreiben. Ein anderer stolpert mit seinem Teller und der Buddel Bier in den Händen über eine Festmacher-Boa, so dass die heiße Soße überschwappt und seinen grünen Daumen benetzt. Unbeirrt setzt dieser Untote seinen Weg fort. Ich schaue wieder zu dem Mädels, dessen Blick jetzt auf einem Stück Stoff ruht, auf dem Rufzeichen zu sehen sind, ein Schiff auf hoher See und stilisierte Funkwellen. Ach ja, das war es: Die Funkerei hatte ich damals anfänglich für mein Arrivieren auf dem Kieker gehabt!

In diesem Moment frage ich die mir bedenklich auf den Leib gerückte Süße, ob ich mich in die Party mit einklinken darf. „Aber natürlich!“, und sie legt mir ein ordentliches Stück viel zu frisches Hähnchen auf einen nicht annähernd so frischen Teller und die Hand an die Hosennaht. Ich würde ja zu gerne auch eine Runde Bier schmeißen, verkünde ich, aber mein Geld läge im Hotel an Land. Und wie würde das Anschreiben wohl funktionieren, wenn ich nicht zur Mannschaft gehöre? Ich will doch nicht schon wieder knauserig tun ...

Um mir fleißig Kartoffeln, Gemüse, Soße und Buletten, Buletten, Buletten aufzupacken, drehe ich mich zu den babylonischen Fleischtöpfen des mit einer Takelhose bekleideten Chefs um und – wache auf! Aus, der Traum? Weit gefehlt! Wer ihn je erlebte, den Traum von Seefahrt, den lässt er nicht mehr los.

Die HALBERSTADT – Traum oder Albtraum?

Das Motorschiff HALBERSTADT, scherzhaft Halberstädter Wurstkuchen genannt, hat mehrfach Geschichte geschrieben. Im Mai 1961 in Dienst gestellt, war es das letzte Typ IV-Schiff, welches für die Deutsche Seereederei gebaut wurde. Zu Ehren der Halberstädter Maschinenbauer fiel das Schiff mit dem Namen dieser Provinzstadt aus der Reihe der anderen Typ IV-Schiffe mit bekannteren Namen. Doch der Name allein bewirkte nichts. Alle Schiffe dieses Typs hatten mit den gleichen Problemen zu kämpfen: Kolbenfresser, Risse in den Lagerstützen, Risse in den Kurbelwellen, ausgelaufene Lager.

Nicht selten lief der Dampfer nur noch sieben Knoten. Bei acht Knoten Fahrt ertönte eine Durchsage über die Bordlautsprecher, um dieses Ereignis gebührend zu feiern. Hurra, mit Rückenwind wieder ein neuer Rekord erreicht! Mit atemberaubender Geschwindigkeit trieben wir über alle Meere. Neptun war uns hold. Er tolerierte unser Treiben.

Es waren einmalige Reisen, nicht zuletzt durch eine starke und sich in allen Notlagen bewährende Stammbesatzung. Abgeschnitten von der Heimat, von der DSR abgeschoben und



Die Besatzung der MS HALBERSTADT am 1. Oktober 1971 in Haiphong.

abgeschrieben, der es offensichtlich davor grauste, die HALBERSTADT in Rostock zu sehen. Schlecht oder gar nicht versorgt gingen wir auf andere Schiffe der DSR, um unser täglich Brot zu erbetteln. Mit guter Moral und dem Glauben an eine glückliche Heimkehr hielten wir durch und bissen die Zähne zusammen. Trotz eines amerikanischen Bombardements in Haiphong am 17. April 1972 mit großen Zerstörungen am Schiff, tauchten der Dampfer strahlend schön und die Besatzung gut gelaunt wieder in Rostock auf.

Meine Anmusterung auf MS HALBERSTADT am 23. September 1968 war einem Zufall zu verdanken. Ich hielt mich gerade in Rostock auf. Vor dem Haus der Schifffahrt sprach mich Frau Brümmer an. Ich hatte einen guten Tag und sagte: „Ja, morgen melde ich mich.“ Am 2. Oktober 1968 lief das Schiff mit mir als Kabelede (Kabelgattmatrose) aus und kehrte nach einer siebenmonatigen Ostasienreise, einer damals normalen Reiselänge rund um Afrika, am 2. Mai 1969 zum Rostocker Überseehafen zurück. Während der Reise lagen wir Ende Januar 1969 vierzehn Tage in Shanghai. Hier stellte es sich heraus, dass zwei Kurbelwellen der vier Hauptmotoren Risse aufwiesen.

Das bedeutete Alarmstufe Eins. Wo ist die nächste Werft? Wladiwostock oder Hongkong? Am 15. Februar trafen wir morgens 7 Uhr in der Werft in Hongkong ein. Neue Wellen sollten hergestellt werden. Wie lange würde das Schiff wohl hier liegen? Tag und Nacht arbeiteten Maschinen- und Decksgang fieberhaft. Die Decksgang machte alles klar, um die Kurbelwellen über die Luke 5 an Land und die neuen von dort in den Maschinenraum hieven zu können.

Dann kam der Hammer aus Rostock. Kommando zurück und alles wieder zusammenbauen. Es käme ein Spezialist von einer Hamburger Werft, der würde die Risse verbohren, das heißt, am Ende des Risses wird ein Loch gebohrt. Dadurch kann sich der Riss nicht weiter ausbreiten. Somit wäre die Maschine wieder bedingt einsatzklar. Starke und plötzliche Manöver sollten vermieden werden. In Rostock kämen dann neue Kurbelwellen an Bord. Die Reise ging weiter nach Singapore, um zu laden und Brennstoff sowie Wasser zu übernehmen. Von dort brach das Schiff rund um das Kap der guten Hoffnung nach Antwerpen, Rotterdam und Rostock auf. Nach einer glücklichen Heimkehr lag die HALBERSTADT Anfang Mai 69 nun gute vier Wochen in Rostock. Neue Kurbelwellen ließen sich in so einem kurzen Zeitraum nicht beschaffen. Wartezeit mindestens ein Jahr. „Weil ihr so gut gewesen seid, liebe Kollegen, fahrt ihr schnell einmal ins Rote Meer“, sprach die Reederei. Ab ging es, ohne Klimaanlage rund um Afrika herum in eine der wärmsten Gegenden der Welt, dazu mit einer Luftfeuchtigkeit, die man erlebt haben muss.

Am 4. Juni legten wir ab und fuhren mit zehn Knoten und langen Gesichtern ins Rote Meer. Nach fünf Monaten tauchten wir doch tatsächlich, auch dank unseres Kapitäns H. W. Sass, wieder in Rostock auf. Hier konnte man uns jedoch nicht gebrauchen. Neue Kurbelwellen waren auch noch nicht in Sicht. Bloß weg mit der HALBERSTADT, am besten in die Wüste, dachte sich die Reederei. Kapitän Sass ging, Kapitän Rusch kam. „Fahrt doch einmal fix nach Afrika, drei Monate sind ein Katzensprung!“ Am 1. Dezember legten wir zum Anladen in Stettin an, um durch eine bessere Ladungsverteilung das Löschen in den westafrikanischen Häfen zu erleichtern. Nach zehn Tagen waren wir wieder in Rostock, um den Rest der Ladung an Bord zu nehmen. Am 9. Januar 1970, kurz vor Mitternacht, legten wir im Überseehafen ab und nahmen Kurs auf Casablanca, Conakry, Takoradi, Tema und Lagos und Apapa mit einer längeren Flussrevierfahrt. Westafrikanische Häfen waren schon für ein gesundes Typ IV-Schiff eine Zumutung und eine ungewöhnliche Reise, wie dann erst für ein angeschlagenes. Lange Flussfahrten, kleine Häfen ohne jegliche Schlepperunterstützung und keine Leute an der Pier, welche die Leinen um die Poller legen sollten. Das Schiff war für dieses Fahrtgebiet einfach zu groß und zu unhandlich. Seine Tragfähigkeit konnte es nicht ausnutzen. Das kann ich wohl aus eigener Erfahrung sagen, denn vorher war ich zwei Jahre auf der SPREEWALD (7000 t) und auch schon einmal mit der SCHWERIN und Kapitän Stock in Westafrika unterwegs gewesen. Schon dort verlief nicht alles reibungslos.



Einführung der Komplexbrigaden:
Bootsmann Günter Klose unterweist zwei Maschinisten.

Die Rückreise ging von Lagos mit Kakao und Nüssen sowie Holz aus Takoradi nach Amsterdam und Hamburg. Mit den riesigen Baumstämmen an Deck wurde es eine prächtige Schaukelreise. Die Stewardessen, die das Essen darüber hinweg ins Vorschiff tragen mussten, waren zu bedauern.

Als wir Europa erreichten, Amsterdam am 24. April und Hamburg am 10. Mai, staunten wir, wie begeistert die Empfänger vom Zustand unserer Kakao- und Nussladung waren. So eine gute Qualität hatten sie bei Anlieferung noch nie erlebt. Durch unsere Schleich- und Schaukelfahrt, schlappe zehn Knoten, konnten sich in den Luken keine großen Klimaunterschiede einstellen, das heißt, es bildete sich so gut wie kein Schwitzwasser. Der Übergang von der heißen und feuchten afrikanischen Luft hin zum europäischen Frühjahrsklima verlief kontinuierlich und weniger abrupt. Das bedeutete eine neue Erfahrung in Sachen Ladungspflege.

Als in Hamburg die letzte Hiev über die Kaikante ging und alles, was Seebeine hatte, sich schon auf die Heimat freute, bekamen wir einen herben Dämpfer. Egal wohin mit dem Dampfer, egal wie schnell der auch ist – in Rostock war die HALBERSTADT unerwünscht. Nach langem Hin und Her hieß es, gesackten Kali für Kuba laden. Das bedeutete für uns drei Wochen Liegezeit in Hamburg. Herz, was willst du mehr! Bei 10 000 Tonnen Sackladung gab es keine großen Probleme. Es bedurfte auch keiner großartigen Aufsicht und keiner speziellen Kontrollen. Ein Mann pro Wache reichte aus. Durch gute Absprache untereinander konnte jeder genügend Freizeit für sich in Anspruch nehmen. Manche Leute fuhrten für einen Kurzurlaub nach Hause. Jeder genoss die hereingebrochene „Große Freiheit Nr. 7“ auf seine Art. Einige machten einen großen Bummel durch Hamburg und Umgebung. Ich fuhr durch die halbe Bundesrepublik zu allen Verwandten und Bekannten. Niemand interessierte das. Hauptsache, man meldete sich ordnungsgemäß bei seinem Vorgesetzten ab und bei Rückkehr wieder an. Warum sollte man unter diesen Voraussetzungen abhauen wollen?

Die Liegezeit in Hamburg brachte uns persönliche Vorteile, aber neue Ausrüstung für den Dampfer gab es nicht. Die hätten wir dringend gebrauchen können, ursprünglich waren nur drei Monate Westafrika geplant. Man vertröstete uns auf Kuba. Andere Schiffe, auch die Lehrschiffe, die Kuba direkt anliefen, würden die benötigten Materialien und neuen Proviant mitbringen. Sie trafen ein, das war schon richtig. Aber keiner wusste etwas von den durstenden und hungernden Halberstädtern. Unser Dilemma sprach sich binnen vier Monaten auf der Insel herum. Danke an alle Kollegen, die uns damals unterstützt haben! Wir wurden immer wieder eingeladen, auf Reede und im Hafen. So lud Kapitän Sass die halbe Crew der HALBERSTADT zu sich auf die ERFURT ein und gab Proviant und Getränke ab.

Bis zum 18. Oktober, als wir in Postelillo ablegten, lagen wir seit unserer Ankunft in Havanna am 24. Juni 1970 in kubanischen Häfen fast vier Monate lang. Nach dem Einlaufen in Havanna wurden die Leyland-Busse aus London gelöscht. An der anderen Ladung bestand keinerlei Interesse. Wir lagen dreizehn Tage auf Reede. Anschließend wurden wir gefragt, was wir hier noch wollten. „10 000 Tonnen Kali löschen!“ „Wer hat dieses Zeug bestellt? Essen kann es keiner. Dünger können wir nicht gebrauchen.“ Wir hingegen wollten diese glitschigen, weißen Plastesäcke, die keiner richtig fassen konnte, so schnell als möglich loswerden, um wieder auf Heimreise gehen zu können. Wir machten am 7. Juli um 14 Uhr wieder in Havanna an der Pier fest und bis zum 20. Juli um fünfzehn Uhr nahm man uns mit mürrischen Gesichtern 500 Tonnen ab. Das erledigten keine Hafenarbeiter, sondern Taxifahrer und Zuhälter. Schon vom Zugucken wurde einem schlecht. Wir legten ab und schaukelten fortan von Hafen zu Hafen und von Reede zu Reede. Die revolutionäre Losung lautete damals: KUBA SI – YANKEES & HALBERSTADT NO. In Laufe der Monate lernten wir alle perfekt spanisch sprechen und singen. La Paloma ole!

Wir trödelten und trieben vier Monate um die ganze Insel und auch quer durch die Schweinebucht. Über sechs Häfen hinweg gelang es uns doch tatsächlich, den ganzen Kali aus dem

Schiff und 11 000 Tonnen Zucker in die Luken zu bringen. Wir besaßen kaum noch Sprit, kein Trinkwasser und keine Ausrüstung mehr. Für die Lade- und Löscharbeiten habe ich wirklich das allerletzte Material für Stropfen verbraucht. Gut, dass ich auf den letzten Reisen genügend Wasch- und Putzmittel gehortet hatte, sonst hätten wir uns selbst oder unsere Klamotten nicht mehr waschen können. Mein Geiz in diesen Dingen war bekannt.

Die persönlichen Reiseutensilien wurden auch immer weniger. Wenn man sich auf drei Monate einrichtet und die Reise wird länger und länger, dann wird alles andere immer kürzer und weniger.



Der Autor Helmut Schoppa.

Was machten wir in Kuba? Wir malten den Dampfer vom Allerfeinsten. In Landnähe war Landgang angesagt. Auf Reede wurden die Boote klagemacht und wir segelten, angelten oder tauchten. Natürlich wurde der Bacardi großzügig verkostet. Schach-, Shuffleboard- und Skatturniere lösten sich ab. Aus dem Arbeitsboot wurde durch den Einsatz von Edmund Chudaske, Günter Grünwald und mir ein schmuckes Segelboot. So ein Boot hatte zuvor noch niemand gesehen. Um zu segeln,

mussten sich die Freiwachen in Listen eintragen, da der Andrang zu groß war. Bis eines Tages beinahe unsere nautische Führung im Sturm untergegangen wäre. Das wäre dann ein weiterer Höhepunkt dieser Reise gewesen.

Wir legten in Postelillo ab und nahmen mit voll Schiff Zucker Kurs auf Stettin. Quer durch die Karibik sollte es endlich heimwärts gehen. Wir winkten und dachten: „KUBA NO – HEIMAT SI“. Doch am 20. Oktober pünktlich zur Mittagszeit zeigte sich Funker Jesky. Den hatte ich vorher noch nie so schnell laufen gesehen. „Jungs, es geht ins Mittelmeer, nach Lattakia, Syrien.“ Am Arsch des Mittelmeeres, tiefer geht es bald nicht mehr rein. Hurra! Also fuhren wir ins Mittelmeer und hatten jetzt schon keine Mittel mehr. Besorgt uns viele Mittel her, sonst bleiben wir auf immer im Mittelmeer. Dank meiner Sparsamkeit gab es im Kabelgatt wenigstens noch WOK, Linda und Putzlappen.

Der Atlantik hatte Mitleid mit uns. Er war bestimmt geschockt, als er solch ein schmuckes Schiff, das sich in all seinen frischen Farben im Wasser spiegelte, so langsam über die Wellen treiben sah. Sieben Meilen die Stunde, der Kapitän und der Chief hielten Wort. Es hätten auch weniger werden können. Bei gutem Wind und Seegang war auch alles gut. Wenn ich da an meine Reise an gleicher Stelle auf der SCHWERIN zurückdachte, von Coatzacoalcos in Mexiko nach Stettin, mit einer Schüttgutladung Schwefel bei Windstärke 12 und 49 Grad Krängung, nicht auszudenken, was da mit der HALBERSTADT passiert wäre.

Wir mussten Gibraltar zum Bunkern und Einkaufen anlaufen. Halb verhungert und verdurstet, fast nackt, ohne Sprit und ohne Wasser trudelten wir am 8. November ein. Der Lotse, der an Bord kam, war erstaunt über dieses schöne Schiff aus fremdem Lande. Unsere Republik kannte er nicht. Er fragte nur: „Ist das ein Neubau?“ Nach zwei Tagen verließen wir Gibraltar, Schiff und Besatzung neu ausgerüstet. Jeder besaß ein neues Hemd, eine neue Hose und – besonders notwendig – neue Schuhe. Die meisten liefen schon auf Sandalen, die aus

Gummischläuchen hergestellt worden waren. Am meisten werden sich die zehn Frauen an Bord gefreut haben. Ihnen ging es wohl am miserabelsten, bedenkt man, was eine Frau doch so alles braucht.

Kapitän Rusch hatte sehr großzügig eingekauft, was ihm später zur Last gelegt werden sollte. Ist aber irgendwie im Sande verlaufen.

Elf Tage von Gibraltar nach Lattakia – ein Witz. Kaum waren wir in Lattakia, begann das Löschen und auch die Ladearbeiten gingen zügig voran. Nach dieser Kubareise war es für uns eine angenehme Überraschung, als hoher Besuch eintrudelte. Generaldirektor Freiberg kam mit einer Delegation der syrischen Regierung für Handel sowie der DDR-Handelsvertretung an Bord. Stolz wie ein Gockelhahn zeigte er seinen Gästen, was für schöne und stolze Schiffe seine Reederei und die DDR habe. Es wurde ein wunderbares Büfett durch die Wirtschaft organisiert und ausgerichtet. Das war ja auch kein Wunder bei der guten Einkaufspolitik unseres Kapitäns mit Sachen, die eigentlich für die Besatzung und nicht für dieses Ereignis gedacht waren. Herr Freiberg soll noch später von diesem wunderbaren Service mit den ausgesuchten Spezialitäten geschwärmt haben. Es war hinlänglich bekannt, dass die DSR-Schiffe sehr gerne für Empfänge genutzt wurden, konnte man doch so auf heimische Lebensmittel zurückgreifen und den Ruf der guten deutschen Küche in der Welt verbreiten. Es war nur schade, dass er uns nicht in Kuba besucht hatte.

Auch für uns besaß die Liegezeit etwas Gutes. Wir unternahmen mehrere Ausflüge und besuchten Damaskus, Hama, Homs und Krak des Chevaliers, die letzte Festung der Christen im Heiligen Land.

Mit der übernommenen Ladung liefen wir mit sieben Knoten über Rotterdam, Bremen und Hamburg heimwärts. Mit Leerschiff fuhren wir durch den NOK nach Warnemünde und legten dort am 26. Januar 1971 am Passagierkai an. Vier Tage später haben wir die HALBERSTADT ins Dock gebracht. Ich ging vier Wochen in Urlaub, dann trieb es mich auf die ALTENBURG nach Südamerika. Doch die HALBERSTADT, sie ließ mich nicht mehr los. Am 2. Juli 1971 musterte ich wieder an. Bereit für neue Abenteuer.



Äquatortaufe auf der HALBERSTADT am 13. August 1971 (rechts Kapitän Kaufmann).

Ein Piratenüberfall der raffinierten Art

Eines der hochmodernen, neu in Dienst gestellten Semi-Containerschiffe der DSR befand sich Anfang Januar 1982 mit einer vollen Containerladung an Oberdeck von Fernost auf Heimreise. Aus gesundheitlichen Gründen musste der E.-Ingenieur im letzten südostasiatischen Ladehafen Penang zur stationären Behandlung an Land gegeben werden. Das Schiff ging also ohne E.-Ingenieur auf seine Heimreise Richtung westeuropäischer Kontinent via Suezkanal. Die Reederei bemühte sich um einen Ersatz und avisierte diesen für Colombo/Sri Lanka. Dorthin sollte der Ersatzmann eingeflogen werden. Vorher stand Colombo weder als Lösch- noch als Ladehafen in der Segelliste der Reise.

Nach dem Erreichen der Reede von Colombo ertönte plötzlich Schiffsalarm. Die wachhabende Brückenbesetzung, bestehend aus dem II. Nautischen Offizier und einem Wachmatrosen, hatte bordfremde Personen auf Vorderdeck in Höhe Luke III gesichtet. Es bestand der Verdacht eines Piratenüberfalles. Während der Auslösung des Alarms konnte noch beobachtet werden, wie Kisten und Kartons in ein auf Backbord-Seite liegendes Boot heruntergelassen wurden. Unmittelbar nach Auslösen des Alarms und nachdem die Stationen besetzt waren, ereignete sich auf dem Schiff ein totaler black out, ein völliger Stromausfall. Beide in Betrieb befindlichen Dieselgeneratoren setzten sich vom Bordnetz ab. Die Inbetrieb- und Zuschaltautomatik der beiden anderen Dieselgeneratoren funktionierte nicht mehr.

Auch die Start- und Zuschaltautomatik der Not-Generatoren zur Stromversorgung der wichtigsten Verbraucher, unter anderem der Notbeleuchtung, funktionierte nicht. Ringsum war rabenschwarze Nacht, totale Finsternis auf dem Schiff, mit Ausnahme minimalster Notbeleuchtung aus der Notstrombatterie. Beim Chief und der Maschinenbesatzung setzte Hektik ein. Erst nach geschlagenen sieben Minuten hektisch-intensiver Fehlersuche gelang es, die Stromerzeugerautomatik wieder in Betrieb zu nehmen. Das Bordnetz war wieder in Ordnung. Als Ursache für diesen nichtalltäglichen technischen Zwischenfall wurde ein ausgeschaltetes Relais an der Notschalttafel im Notdieselraum, der von Deck her frei zugänglich war, festgestellt. Das Relais war verantwortlich, sowohl für die 24-Volt-Steuerspannungsversorgung der Diesel-Startautomatik als auch für die Stromversorgung der Magnetventile in den Brennstoffleitungen der Dieselgeneratoren. Sehr, sehr merkwürdig und äußerst mysteriös. Während des black outs wurde die rasante Abfahrt eines Schnellbootes beobachtet. Eine erste vorsichtige Erkundung an Oberdeck ergab den Aufbruch und die Ausraubung zweier Container in der 1. und 2. Lage auf Luke Drei, geladen in Japan mit sehr teurer Heimelektronik für den Bestimmungshafen Rotterdam. Damit wurden zielgerichtet zwei der „wertvollsten“ Container zu 50 Prozent ausgeraubt. Eine sofortige Alarmierung der Hafenbehörden über UKW und Signalraketen blieb ohne Erfolg. Bevor das Schiff am Morgen wieder in Fahrt ging, übrigens ohne den E.-Ingenieur, denn aus Rostock war kein Ersatzmann gekommen, wurden mehrmals „scharfe“ black outs zur Funktionsüberprüfung gefahren. Bei jedem Versuch funktionierte die Start- und Zuschaltautomatik aller vier Diesel-Generatoren, auch die des Not-Generators, nach jedem manuell ausgelösten black out ohne irgendwelche Einschränkungen. Das Ereignis rief natürlich allerlei Vermutungen und Spekulationen hervor. Technisch ließ sich kaum nachvollziehen, dass ausgerechnet während eines Piratenüberfalles die sonst tadellos funktionierende Stromerzeugerautomatik total ausfiel. Es war schon sehr merkwürdig, dass selbst für ein neues DDR-Schiff im Rahmen dieser Aktion ein versierter Experte in den weltweit operierenden Piratenorganisationen zur Verfügung gestanden haben musste, der den Weg zum Notdieselraum zu finden wusste und auch noch das know how besaß, dort diesen ganz bestimmten Schalter umzulegen.

Bankraub auf die weiche Tour

Im August 1979 war das MS MEISSEN unterwegs nach Baltimore/USA, um 22.000 Tonnen Mais für die Republik zu laden. Das Anlaufen von US-Häfen durch DSR-Schiffe gehörte damals für beide Seiten nicht zu den Alltäglichkeiten. Auf der Reede von Anapolis angekommen, machten wir nach dem Zollrummel unser kleines, mit einem Multicar-Motor ausgerüstetes Rettungsboot klar, um mit ihm in Richtung Jachthafen aufzubrechen. Dabei konnten wir es uns nicht verkneifen, mit Stolz und Selbstbewusstsein oder nur um die Amis zu ärgern, die größte im Flaggenschrank liegende Staatsflagge mit Hammer und Zirkel zu setzen.



Obwohl der Gruppenlandgang bei der DSR noch nicht verordnet worden war, gingen wir, der Funkoffizier, der Koch und ich, gemeinsam an Land unserer Wege.



Funker, Koch und Autor (v.l.n.r.).

Der Funker verwaltete die Handgeldauszahlung an Bord. Deshalb wollte er sich auf der einzigen Bank am Ort nach den Devisenkursen erkundigen. Kaum hatten wir die Pendeltür mit wiegendem Schritt passiert, die Lage mit raschem Blick gepeilt und hatte der Funker mit hängenden Armen und breitbeinig unter unserer Deckung sein Anliegen ganz friedlich vorgetragen, wurde er von den Mitarbeitern der Bank mit großem Palaver unter Androhung von Gewalt festgesetzt als wäre er ein Reisender in Sachen Blei – statt in Völkerfreundschaft. Anfangs verstanden wir nur so etwas wie „electrical chair“, „Alcatraz“ und „Jail House Rock“. Schließlich stellte es sich heraus, wir sollten zwei unserer Besatzungsmitglieder, welche die Bank kurz vorher auf raffinierte Art erleichtert hatten, im Ort ausfindig machen und „straight away“ – auf der Stelle – zur Bank zurück bringen.

Die US-Banker, geografisch unbedarft wie die Amerikaner nun mal sind, waren wie der letzte Tschintser in Bangladesh auf die Konterfeis von Goethe, Marx und Engels hereingefallen, als unsere zwei cleveren Matrosen ihnen butterweiche Mark der DDR gegen harte Dollar andrehten, um sich in einem Jeans-Laden neue Beinkleider der Marken Levis oder Lee im Original zu beschaffen.

Wir sind also los, den Funker ließen wir als teures Pfand zurück und begannen, die beiden zu suchen. Bald hatten wir die Übeltäter auch gefunden und brachten sie mit gutem Zureden zur Bank. Dort wurde der Deal rückgängig gemacht und der Funker kam wieder frei. Eines wussten wir allerdings nicht: Hatte das Geldinstitut diesen „Bankraub auf die weiche Tour“ an die Behörden gemeldet oder nicht. Im Vertrauen darauf, dass die geleiteten Banker ihre Schande nicht an die große Glocke hängen würden, entschlossen wir uns, den Vorfall an Bord nicht zu melden. Und wir hatten tatsächlich Glück. Das aufregende Ereignis blieb bis heute unser Geheimnis. Sonst hätten wir unter der Flagge Blau-Rot-Blau im Lande der Stars and Strips und rauchenden Colts sang- und klanglos unsere letzte Reise angetreten.



„Meldung des Überfalls durch die Polizei“.

Verkauf des Holzframes OELSA

Es war am 5. Dezember 1991, als ich das Telegramm der Arbeitskräftelenkung als Nikolaus-Geschenk erhielt: Komplexablösung am 6. Dezember 1991, Uhrzeit 8 Uhr. Es ging mal wieder los: Koffer packen nach jahrelang ausgetüfteltem und praktiziertem System. Zu Beginn meiner Ehe funkte meine Frau beim Packen noch dazwischen, gab aber später auf, da ein Seemann jeden Ballast weglässt. Wer schon einmal wie ein Nomade vom Taxistand Überseehafen Rostock mit seinen Klamotten bis an die hinteren Liegeplätze gepilgert ist, der weiß, was das für ein Akt der Verzweiflung war. Die Arme wurden immer länger und zur Krönung konnte man dann noch die schwankende Gangway mit weichen Knien erklimmen.

Die Stimmung kurz vor dem Weihnachtsfest war wie immer nicht die beste. Wenn man dann zum vereinbarten Termin nach Rostock kam und der Dampfer krepelte noch auf Reede rum oder war noch gar nicht avisiert, weil eventuell das Wetter das gegebene ETA verzögerte, wurde die Stimmung nicht gerade rosiger. Da stand man nun wie so oft mit den ganzen Klamotten an der „Pussierscheinstelle“, wie ich die Passierscheinstelle immer nannte, und wartete auf die Dinge, die sich der Dispatcher ausdachte. Jetzt standen bereits zehn Besatzungsmitglieder bei den kalten Temperaturen vor ihren Gepäckstücken und erwarteten den Alten oder den Chieftate, die ja den besten Draht zu den Verantwortlichen besaßen. Dann war es nach langer Wartezeit endlich soweit, die OELSA lag im Hafen an der Pier und wir konnten mit der Übergabe/Übernahme beginnen. Es waren ja bereits etliche Besatzungsmitglieder einige Zeit zuvor „verabschiedet“ worden. Der E-Mix, der III. TO und die Stewardess wurden eingespart und ich weiß gar nicht mehr, ob man einen der Matrosen auch von der Besatzungsliste strich. Auf jeden Fall war die Stimmung auf dem Dampfer nicht wie sonst, denn man hatte bereits munkeln gehört, dass die Holzframes alle verkauft werden sollten. Der Ausverkauf der DSR hatte begonnen. Eine so große Konkurrenz musste unbedingt eingekloppt werden, koste es, was es wolle. Schlechter als die Wessis hätten das die Ossis selbst auch nicht machen können!

Normalerweise wurde bei uns immer im 3/1-, 3/2-Rhythmus gefahren (erste Zahl: Monate Dienst, zweite Zahl: Monate Freizeit). Nur eine längere Überfahrt konnte den Rhythmus durcheinander bringen oder wenn man als Springer arbeitete, wie ich es oft tun musste, weil ich keine freien Tage mehr hatte oder kein Schiff frei war. Dann war man der Arbeitskräftelenkung ausgeliefert und musste bis zum nächsten Einsatz auf einem Schiff als Hafenspringer, auf dem Schrottplatz, in der Bibliothek, im Effektenlager oder bei der Büromöbelabteilung arbeiten, um keine Minustage anzuhäufen.

Die erste Rundreise, um Holzladung in Skandinavien zu nehmen und im Mittelmeerraum zu löschen, war vorbei und es ging wieder Richtung Nordeuropa. Oft bekamen wir Ladung im Mittelmeerraum und löschten diese wieder in Frankreich, Großbritannien oder Spanien und luden dann zum Beispiel in Fowey Chinakleie, die man für die Herstellung von Porzellan oder als Schleifmittel verwendet. Der Dampfer sah dann immer aus, als ob er in einen Mehlsturm gekommen wäre, außerdem klebte das Zeug auch fürchterlich. Wenn dann noch Regen einsetzte, lief man in einer weißen Modderpampe rum und versaute sich die ganzen Klamotten. Die Schüttgutfahrer auf den großen Bulkern werden davon ein Lied singen können, die hatten ja ständig mit solchem Dreck zu kämpfen und ich musste auch manchmal als Springer im Hafen zur so genannten „Schweinepier“. Man zog sich immer Plastetüten über die Schuhe und band sie an den Hosenbeinen fest.

Die Lade- und Löschrunden dieser Reise bekomme ich nach über dreizehn Jahren nicht mehr auf die Reihe. Es waren einfach zu viele. Jedenfalls ließ man uns drei Rundreisen statt der

üblichen anderthalb machen und wir wurden jedes Mal vertröstet, wenn wir Rostock oder den Nord-Ostsee-Kanal passierten: „Ja, nur noch eine Reise!“ Auf der Rückfahrt der dritten Rundreise aus dem Mittelmeer kommend, hatte man dann endlich ein Einsehen und ließ die Katze aus dem Sack. Ladung in Europa löschen und dann in Amsterdam Komplexablösung mit anschließendem Schiffsverkauf. Nun hatte sich das Gerücht doch bestätigt. Inzwischen war es Juni geworden und die 180 Tage waren fast voll. Jeder hoffte, mit der Übergabe des Schiffes nichts mehr zu tun zu haben. Damals fuhr ich als II. Ingenieur. Nach der Wende hatte man das Internationale System bei der Musterung eingeführt. Der LTO wurde zum I. Ingenieur, der II. Ingenieur war der bei DSR geführte I. Ing. Die anderen Ingenieure hatte man, genau wie den so sehr benötigten Elektriker, bereits wegrationalisiert, um ökonomischer zu fahren. Nun war der LTO, der das Schiff sehr gut kannte, der englischen Sprache leider nicht mächtig und er packte in aller Gemütsruhe den Koffer. So blieb alles an mir hängen. Man kann sich sicher vorstellen, wie gut meine Sprachkenntnisse waren, wenn man 1983 das Studium beendet, Fachenglisch nie gebraucht und 1992, nach neun Jahren Ruhepause, eine Maschinenbesatzung einweisen soll. Also bereitete ich mich entsprechend vor, schlug alle möglichen Vokabeln nach, die ich eventuell benötigen würde, und stellte mir mein eigenes System zusammen. Alles farblich geordnet nach Substantiven, Adjektiven, Verben, sowie nach Schiffssystemen, um nicht lange suchen zu müssen, wenn ein Wort fehlte. Einen PC oder Laptop gab es zu dieser Zeit noch nicht an Bord. Ein Wörterbuch war das einzige Hilfsmittel. Nach einer Woche kam ich ziemlich gut klar, da ich die Vokabeln in meiner Kammer wie ein Gedicht immer wieder daher betete wie ein Moslem.

Der Tag der Ablösung in Amsterdam kam und wir drei „Zurückgelassenen“, der II. Offizier, der Funkoffizier und der II. Technische Offizier, sahen mit etwas Wehmut dem Bus nach, der vermutlich in Richtung Rostock davonfuhr. Nun befanden sich Libanesen und ein polnischer LTO an Bord und der neue Reeder drückte uns, bevor er das Schiff wieder verließ, je einen Briefumschlag in die Hand. Ich lugte vorsichtig hinein und traute meinen Augen nicht. 600 DM hatte ich zu dieser Zeit in schlappen zwei Tagen noch nie verdient. Er fragte mich sofort, ob ich nicht bei ihm bleiben wolle, da ich das Schiff kenne und einen der Holzframos mit übernehmen könne. Es stellte sich heraus, dass er alle fünf Holzframos kaufen wollte. Wie viele davon damals noch unter DSR-Flagge fuhren, wussten wir zu dieser Zeit nicht. Auf jeden Fall hatte er die Schiffe MS OELSA, MS ZEULENDRODA, MS HELLERAU, MS EISENBURG und MS THEMAR auf seiner Bestellliste. Er bot mir 6000 Dollar (all incl.), ich müsse dann davon aber die Heimfahrten und Versicherungen selbst zahlen. Vorgesehen waren die Schiffe angeblich für den Linienverkehr zwischen Libanon und Häfen im Roten Meer. Das musste ich mir erst mal durch den Kopf gehen lassen und mit meiner Frau darüber sprechen. Mir gefiel der Gedanke, mit Ausländern zusammen zu fahren, ganz und gar nicht. Auch der Gedanke daran, neben 23 Moslems der einzige Deutsche zu sein, ließ mich erschauern. Der polnische LTO war nur zur Übernahme aller fünf Holzframos an Bord. Er hatte bereits einen Holzframo übernommen und es handelte sich angeblich um sein zweites Schiff dieser Klasse. Dafür gab er sich aber erstaunlich uninformatiert, obwohl die Systeme ja ähnlich waren. Er spielte von vornherein den großen Max, wollte das Kommando an sich reißen und die Libanesen geschickt gegeneinander ausspielen, das hatte ich sofort gemerkt. Er sagte zu mir: „Erzähle denen mal nicht zu viel. Ich will, dass der I. Technische Offizier die Hauptmaschine, der II. TO die Hilfsdiesel und der III. TO die Pumpen, Separatoren und Kompressoren bedienen kann.“ Da musste ich ihm natürlich gleich in die Parade fahren und sagte ihm ganz ruhig: „Das kann er gleich vergessen, denn als Wachleiter muss man alle Systeme und Anlagen beherrschen und deswegen werde ich alle Ingenieure, Elektriker und Oiler zusammen einweisen, um nicht alles doppelt und dreifach herzubeten.“ Als er anfang, mit mir zu stänkern, ließ ich ihn einfach stehen und unterhielt mich mit dem Kapitän,

der mit mir einer Meinung war und mir bestätigte: „Mache das, wie du es für richtig hältst. Hauptsache, meine Männer bekommen bis Holtenau so viel wie möglich mit. Der Chief steigt sowieso im nächsten Hafen ab und dann müssen wir hier allein zurechtkommen. Wenn du irgendetwas brauchst, es ist alles frei und bitte weise mich auch noch auf der Brücke ein. Euer Chief war ein sehr ruhiger Mann. Das Einzige, was er zu mir sagte, war ‚Guten Tag‘ und zum Schluss noch ‚Auf Wiedersehen‘“.

Also legte ich los und es begann ein Hätetest für meine Stimmbänder. Zuerst übergab ich den Technikern meine selbst gezeichneten Systeme und erklärte sie ihnen mit den dazugehörigen Schiebern und Ventilen: Schmieröl-System, Kraftstoff-System, Frischwasser-System, Seekühlwasser-System, Lenz- und Ballast-System, Feuerlösch-System, Sanitär-System usw. Danach rauchten ihnen schon die Köpfe und ich begann bereits heiser zu werden. Die Mentalität dieser Menschen war leider nicht so, wie ich es gehofft hatte. Solange ich zur See fuhr, galt immer die Regel: Wenn es an Bord Arbeit gibt, wird die durchgezogen, bis die Systeme wieder klar sind. Dabei wurde nicht auf die Uhrzeit oder Pausen geachtet. Diese Schlawis mussten aber nach etwa dreißig Minuten immer zehn Minuten Pause haben und rauchen, was meinen Zeitplan erheblich durcheinander brachte. Am fleißigsten und am piffigsten waren der II. und III. Ingenieur, am trägsten der I. Ingenieur und der LTO. Letzterer kam gar nicht erst mit dazu und das sollte sich vermutlich noch als großer Fehler herausstellen. Dafür quasselte er bei unserer Begrüßung anfangs pausenlos, was er auf dem anderen Holzframo schon alles umgestellt, verbessert und verändert habe. Das Kommando zum See klarmachen kam und da war gleich die Chance gegeben, alles in der Praxis nach Checkliste, die ich Tage zuvor übersetzt hatte, zu proben. Ich gab auch die Empfehlung, jeder solle sich so viel wie möglich notieren, da nach Tagen alles wieder vergessen wird, doch das wurde nur eine halbe Stunde durchgehalten, dann verfiel man wieder in den vorderorientalischen Schlaf. Unser II. Offizier war mit dem neuen Kapitän auf der Brücke und er wirkte vermutlich dort mit Unterstützung unseres Funkers. Nach dem Auslaufen regelte ich erst die Temperaturen ein und das sahen sich die Oiler (Maschinenassistenten) natürlich genauer an. Die Ingenieure hatten anderes zu tun und rauchten erst mal wieder während einer gemütlichen Pause. Ich sagte ihnen, dass ich in Holtenau von Bord ginge, also sollten sie mir noch Fragen stellen und sich soviel wie möglich notieren. Der I. Ingenieur gab sich leidend, tippte immer auf die Uhr und sein gequältes Gesicht sollte mir wohl sagen: Es reicht für heute! Ich hatte die Maschinenanlage auf meine Kammer geschaltet, falls Störungen auftreten würden, und begab mich erst mal auf die Brücke, um den Kapitän in ein eventuelles Notmanöver einzuweisen, das CO₂-System, das Feuerlösch-System und das Notruder zu erklären und alles, was auf der Brücke noch an Schaltern zu finden war. Auf dem Weg zurück in meine Kammer wurde ich Zeuge einer Putzinvasion. Jede Hausfrau hätte ihre helle Freude daran gehabt. Da wurden die Niedergänge und Wände gewaschen, als ob wir Deutschen nie Reinschiff gemacht hätten und Schweine gewesen wären. Zwei Matrosen waren bereits dabei, die Schornsteinmarke umzumalen und am nächsten Morgen, als ich meine Runde vor dem Frühstück drehte, war bereits eine Zeder in der Schornsteinmarke zu sehen. Der Name war wohl bereits in Amsterdam umgemalt worden, was ich aber erst in Holtenau bemerkte. Bevor ich in die Maschine ging, kontaktierte ich unseren II. Offizier, der trotz 0-4 Wache munter war. Er erzählte mir kurz folgende Neuigkeit: „Das kann ja was werden! Der I. Offizier macht seine erste Reise. Der hat mich Dinge gefragt, die bei uns schon ein Praktikant weiß! Als ich um null Uhr die Wache übernehme, sehe ich in der Seekarte, dass der Wachoffizier auf der falschen Seite fährt und nicht den Zwangsweg einhält. Das konnte ich gerade noch ausbügeln!“ Ich antwortete, dass ich auch kein so gutes Gefühl hätte, da die Leute das eher als Spaß auffassen. Der Pole sähe nur zu, seine Dollar abzustauben und die Wachleiter würden vermutlich erst wach, wenn die berühmte „Kacke am Dampfen“ ist.

Also ging ich nach dem Frühstück wieder in die Maschine und legte erneut los. Das Bunkersystem musste noch erklärt werden, die Wartung des Hauptmotors, der Hilfsdiesel, Separatoren, Kompressoren, die Örtlichkeiten der Reserveteile, die Schalttafel musste erklärt und übersetzt werden, kurz und gut, alles, was zu einem sicheren Schiffsmaschinenbetrieb gehört. Zuletzt spielte ich die Wachfreimachung noch einmal mit den Technikern durch. Auch diese Liste hatte ich bereits vor Amsterdam übersetzt. Mittlerweile waren wir im NOK und eine halbe Stunde vor Erreichen der Schleuse in Holtenau zog ich mich um und ging auf die Brücke. Ich sagte dem Kapitän, dass ich bei Anlegen noch unten sei und den Jungs auf die Finger sähe. Er bedankte sich bei mir. Am Vorabend hatten wir nach 21 Uhr noch in der Funkerkammer alle vier zusammengesessen und waren schon wegen des besseren Kontakts auf das „Du“ umgeschwenkt. Wir tauschten noch die Telefonnummern aus, denn 1991 hatte ich der Telekom einen Telefonanschluss abgefragt, worauf ich in DDR-Zeiten bis zum jüngsten Tag gewartet hätte. Es ging also wieder in den Keller und die Manöver bei Einlaufen Schleuse in Kiel-Holtenau kamen alle gut. Als mich die Maschinisten nun bereits in Zivilklamotten sahen, fielen ihnen natürlich noch die Fragen zu den Systemen ein, die sie am Vortage hätten stellen sollen. Meine Stimme hatte jetzt sowieso so sehr gelitten, dass ich nur noch heiser krächzen konnte. Was ich auf die Schnelle noch beantworten konnte, beantwortete ich natürlich, doch für die praktische Umsetzung war es jetzt schon zu spät, da das Schiff nur wenige Minuten in der Schleuse liegen sollte. Ich ging noch einmal auf die Brücke und verabschiedete mich vom Kapitän und unserem Funker. Dann gingen der II. Offizier und ich von Bord. Der Funker fuhr noch bis zum nächsten Ladehafen mit.

Ich schäme mich dessen nicht, mit Tränen in den Augen warf ich noch eine Leine los, sah auf den neu übermalten Schiffsnamen MOHAMED S und auf die Zeder in der neuen Schornsteinmarke. Auf allen fünf Schiffen dieses Schiffstyps war ich vorwiegend nach meinem Studium seit 1983 erst als III. TO, dann als II.TO gefahren. Nach der Wende wurde ich dann durch glücklichen Zufall sogar zum I. TO umgemustert und nun musste ich mit ansehen, wie ein weiteres Stück DSR-Geschichte verloren ging. Am 13. Juni 1992, nach 190 Tagen Trennung, konnte ich meine Familie endlich wieder in die Arme schließen.

Übrigens, ich war kaum zu Hause angekommen, als meine Frau mir sagte: „Da war vor knapp drei Stunden ein Ausländer am Telefon, der sprach Englisch. Ich habe nur das Wort OELSA und deinen Vornamen verstanden, als die Stimme das Gespräch begann. Ich hatte schon Sorge, dass dir was zugestoßen sein könnte.“ Eine knappe Stunde später rief mich der Kapitän des MS MOHAMED S an und fragte mich um Rat: „Roland, der LTO bekommt mit seinen Jungs die Hauptmaschine nicht zum Laufen, da er die beiden Ölpumpen nicht starten kann, ich gebe ihn dir mal!“ Hoch leben die hochnäsigen LTO und die Deutsche Telekom!



EX OELSA, EX MOHAMED S., EX SAMER N. (hier in Istanbul Mai 2006), Abbruch ab 05.07.2007 in Alang.

Der Fluch des Rettungsbootes der CAPELLA

Vom Sommer 1970 bis Februar 1976 war ich auf MS WAREN als Matrose und später als Bootsmann gemustert. Ausgerechnet die letzte Reise auf dem 840er Kümo sollte ich so schnell nicht vergessen.

Weihnachten 1975 lagen wir in Stralsund und ich hatte das Glück, ein paar Tage nach Hause fahren zu können. Das neue Jahr war noch keine zwei Tage alt, als ich ein Telegramm erhielt, das mich für den Abend des 3. Januar 1976 an Bord zurückrief. Gegen 19 Uhr kam ich in die Messe und sah in die betroffenen Gesichter der Besatzung, die auf die nächsten Nachrichten der „Aktuellen Kamera“ warteten. MS CAPELLA, unser Schwesterschiff, war im Laufe des Tages in der Nordsee in Seenot geraten und die intensive Suche nach Schiffbrüchigen hatte begonnen. Einige Besatzungsmitglieder des Schiffes kannten wir recht gut durch gemeinsame Hafenliegezeiten im In- und Ausland. Vor vier Monaten hatten wir noch gemeinsam in der Szczeciner Reparatur-Werft gelegen.

Mit vollzähliger Besatzung liefen wir am nächsten Morgen mit dem ersten Brückenzug der alten Rügendammbrücke in Richtung Szczecin zum Laden von Schnittholz aus, das im Auftrag der CSSR nach England geliefert werden sollte. Ständig verfolgten wir über alle möglichen Informationsquellen die Nachrichten über das Schicksal der Besatzung der CAPELLA.

Bald bestätigte sich die Meldung, dass die auf der Reise von Runcorn an der Westküste Englands nach Stockholm via Nord-Ostsee-Kanal befindliche CAPELLA bei schwerem Sturm und übergegangener Ladung nordwestlich der Insel Borkum vor der Emsmündung am 3. Januar 1976 um 18.23 Uhr gesunken war.

Trotz intensiver Suche, aufopferungsvollen und unermüdlichen Einsatzes durch deutsche Seenotrettungskreuzer und durch die NIENBURG, die sich dabei aufgrund hohen Tiefgangs selbst in höchste Gefahr begab, sowie SAR-Hubschrauber, ein niederländisches Polizeiboot und ein Marineflugzeug vom Typ Atlantic konnte kein Besatzungsmitglied geborgen werden. Gefunden wurden vier Rettungsringe, eine Funkboje und der Behälterdeckel eines Rettungsfloßes.

Am 5. Januar 1976 wurde der Seenotfall MS CAPELLA für beendet erklärt. Die Suche nach Überlebenden um die nahen Inseln im Wattengebiet blieb erfolglos.

Inzwischen hatte MS WAREN in Stettin Schnittholz in Paketen an Bord genommen und wie immer auch einen Teil davon an Oberdeck geladen. Die Reise ging ebenfalls an die Westküste von England, nach Preston nördlich von Liverpool.

Ich ging mit dem Steuermann die 0-6 Wache (Zweier-Wach-System). Feuerschiff ELBE 1 hatten wir schon vor ein paar Stunden passiert. Die See war ruhig, kein Wind, nur die Dünung ließ den orkanartigen Sturm vor einer Woche hier in diesem Seegebiet noch erahnen. Gegen 15 Uhr bemerkten wir auf dem Radargerät ein sehr schwaches Echo an Steuerbord. Da auf dieser Position laut Seekarte keine Tonne zu erwarten war, nahmen wir erst an, es sei ein Sportboot oder ein kleines Fischereifahrzeug. Ja, selbst einige Möwen, die vielleicht auf einer Holzpalette sitzen oder sich um etwas Fressbares versammelt haben, können bei ruhiger See und guter Radarbilddarstellung ein solches Echo verursachen. Die Sicht war mäßig und zeitweise diesig, sodass wir angestrengt Ausschau hielten. Erst bei fünf Strich an Steuerbord konnten wir etwas leuchtend Orangefarbenes erkennen.

Als das Objekt schon etwas achterlicher als dwars lag, gab es keinen Zweifel mehr. Wir sahen das Dollbord eines vollgelaufenen Rettungsbootes der vor sechs Tagen gesunkenen CAPELLA. Sofort informierten wir den Kapitän, der im schönsten Nachmittagsschlaf lag,

er hatte ja schließlich die 6-12 Wache hinter sich. Er ließ umdrehen, übernahm vom Steuer-
mann kurzzeitig die Wache, damit dieser beim Bergen mit Hand anlegen konnte und wir
gingen längsseits. Es wäre durchaus möglich gewesen, dass sich noch ein Schiffbrüchiger
vielleicht unter einer Querducht des Rettungsbootes verklemmt hatte und wir somit wenig-
stens einen Toten bergen konnten.

Die Bergung des Rettungsbootes gestaltete sich nicht ganz einfach. So etwas hatten wir
noch nie gemacht. Die Dünung ließ es immer an unserer Bordwand hoch und runter jagen.
Aber das Schwierigste bestand darin, mit dem Bordkran zu manövrieren. Die an Oberdeck
befindliche Decksladung und die seitlichen Deckstützen schränkten die Drehbewegung
des Kranes erheblich ein.

Mit viel Mühe gelang es uns, von der ausgebrachten Lotsenleiter mittels eines auf Schlinge
gesetzten Drahtstropfs den Bootskörper außermittig zu umschnüren, um so das im Boot be-
findliche Wasser heckseitig ablaufen zu lassen. Nach mehreren Versuchen, großem Schräg-
zug und nochmaligem Einkürzen des Stropfs hatten wir es endlich geschafft, das Boot von
Höhe Vermessungsluke Vorkante Brücke an unserer Backbordseite über das Schanzkleid
zu hieven.



Das Rettungsboot befand sich nun an Bord und wir laschten es am abgelegten Ausleger
des Kranes. Das Riemenrettungsboot aus Holz für 20 Personen befand sich in einem fürch-
terlichen Zustand. Es war an einigen Stellen leck geschlagen und nur noch zwei intakte
Lufttanks hielten es über Wasser. Ein Heishaken für die Aufnahme des Bootsläufers der
Schwerkraftdavits war herausgerissen, der andere verbogen. Von jetzt an hatten wir die
Tragik des 3. Januar immer vor Augen und sie sollte uns noch lange beschäftigen.

Viele Seeleute sind abergläubisch und ich gehöre dazu. Der Kampf um das Boot und um uns
nahm seinen Lauf. Zunächst gab es auf unserer Reise nach Preston keine besonderen Vor-
kommnisse und wir liefen am 14. Januar 1976 dort ein. Das demolierte Rettungsboot wurde

an Land abgesetzt, die Löscharbeiten gingen zügig voran und am nächsten Tag wurde unser „Anhängsel“ von einem Landkran in den Unterraum von Luke II gehievt, wo wir es für eine kurze Überfahrt laschten. Für einen Tag war es außer Sichtweite.

Anschließend liefen wir nur ein paar Meilen südlich durch die Irische See nach Manchester. Durch den Manchesterkanal mit seinen riesigen Schleusen, in denen wir uns regelrecht verloren vorkamen, erreichten wir unseren Ladeplatz. Hier musste das Boot erst mal wieder an Land gesetzt werden, um das Schiff beladen zu können.

In den Unterräumen wurde lose geschüttete Ladung genommen, in den Zwischendecks – aber nur unter den Unterzügen und unter dem Krandeck – wurden Salzsteine in Paletten verstaut. Das Verpackungsmaterial bestand aus Plaste und wurde mit Bandedisen zusammengehalten. Die Schwierigkeit des Ladens bestand darin, dass bei angedecktem Zwischendeck und durch das erhöhte Zwischendecksüll der Gabelstaplerfahrer viel Mühe hatte, um die zwei Paletten übereinander unbeschädigt unter die Unterzüge zu bringen. Außerdem waren nicht genügend Paletten zu übernehmen, um das gesamte Zwischendeck mit einer Lage auszulegen. Laschen, laschen und nochmals laschen war also angesagt.



Am 17. Januar 1976 liefen wir in Manchester aus, vorbei an Runcorn, wo vor achtzehn Tagen die CAPELLA mit ähnlicher in Plaste verpackter Ladung den Hafen in Richtung Stockholm verlassen hatte, dort aber leider nie ankam.

Ihr Rettungsboot hatten wir diesmal, um es nicht ständig umstauen zu müssen, auf der Vermessungsluke Vorkante Brücke abgelegt und am Handläufer und den Spanten des Schanzkleides gelascht.

Nunmehr ging die Reise hinein in die Irische See, durch den St. George's Channel in die Celtic Sea, um Land's End herum in den Englischen Kanal nach Randers in Dänemark. Bis Land's End war das Wetter für diese Jahreszeit recht ordentlich und wir kamen gut voran. Von Stunde zu Stunde nahm der Wind, der von SW auf W drehte, zu. Die Küstenfunkstellen strahlten die ersten Sturmwarnungen aus. Die Seitwärtsneigungen (Krängungen) nahmen zu. In der Nacht briste es mächtig auf.

Der Wind, der sich längst zum Sturm entwickelt hatte, drehte

weiter auf NW, eigentlich gut für uns, bekamen wir so doch etwas Landschutz. Aber davon war nichts zu spüren. Der Sturm und die hohe Dünung hatten uns fest im Griff und ließen die WAREN immer schwerer in der See gehen. Negativ wirkte sich außerdem sowohl der entgegenkommende Gezeitenstrom als auch der durch die Schüttgutladung sehr tief liegende Schwerpunkt des Schiffes aus.

In Manchester hatten wir für die Rückreise die Wachen gewechselt. So ging ich mit dem Alten die 6-12 Wache. Der Verschlusszustand wurde von ihm angeordnet, das heißt, alle Panzerblenden an den unteren Bulleys wurden fest verschlossen, ebenso sämtliche Außen-schotten und Lüfterklappen im Hauptdeckbereich. Gegen 10 Uhr des 18. Januar 1976 erhielt ich die Anweisung, mich einmal in den Laderaum zu begeben, um nachzusehen, ob sich die Ladung noch in einem ordentlich gelaschten Zustand befand. Als ich mich auf der Brücke zurückmeldete, sah er schon an meinem Gesichtsausdruck, dass Eile geboten war.

Die Ladung hatte sich vor allem an der Backbord-Seite selbstständig gemacht. Bandeisen waren an den Paletten gerissen, die Säcke drohten aus der Plasteverpackung zu rutschen und die bei Auslaufen festgezogenen Spannschrauben hingen lose herum. Nach der Schüttgutladung im Unterraum zu schauen, konnte ich mir ersparen. Ich hatte genug gesehen.

Es gab nur eine Möglichkeit. Ein Schutzhafen musste angelaufen werden. Sicher hatte sich der Alte schon vorher auf der Seekarte orientiert und etwas Günstiges ausgesucht. Am naheliegendsten bot sich Poole in der Nähe von Bournemouth an, westlich der Isle of Wight gelegen. Noch waren es aber ein paar Meilen bis dahin.

Die WAREN ließ sich jetzt nur noch per Handruder in der aufgewühlten See halten. Die Ruderautomatik war einfach zu träge. Immer öfter lief das Schiff aus dem Ruder. Per Hand konnte man schneller Gegenruder legen und so das Schiff vorher abfangen. Die Hydraulik der Rudermaschine arbeitet lautstark auf vollen Touren, denn bei oftmals notwendiger Handruderlage ist das kein Wunder. Immer öfter ließ sich daher der Leitende Technische Offizier im Rudermaschinenraum blicken, um nach dem Rechten zu sehen. Schließlich fing damals auf der CAPELLA das Dilemma mit dem Ausfall der Rudermaschine durch fehlendes Hydrauliköl an. Sie legte sich quer zur See, die Ladung ging über, Brecher über Deck und Luken, die Vermessungsluke wurde eingeschlagen, das Schiff nahm Wasser, bekam Schlagseite, bei einem Bordkran machte sich der Ausleger selbstständig und hing außenbords. So nahm die Tragödie ihren Lauf.

Aber so weit waren wir noch lange nicht. Unser „liebes Rudermaschinchen“ stöhnte zwar mächtig, arbeitete aber fleißig und war im Moment für uns mit das Wichtigste überhaupt.

Auf dem Wege vom Laderaum zur Brücke lief ich schnell noch in meine Kammer, um persönliche Dokumente und Zahlungsmittel in verschiedenen Währungen an mich zu nehmen. Das hatte ich in meiner damals zehnjährigen Zugehörigkeit zu DSR erst zwei- oder dreimal für notwendig befunden.

In der nächsten Stunde würde sich alles entscheiden. Der Alte ordnete an, die Besatzung solle sich mit Schwimmweste in der Messe aufhalten. Wir mussten nur noch an St. Aldhelm's Head vorbei, um dann etwas später den Kurs nach Norden zu ändern.

Diese Kursänderung werde ich in meinem ganzen Leben nicht vergessen. Ich erinnere mich noch sehr genau, als wäre es erst gestern gewesen. Der Alte zögerte lange und beobachtete die haushohe See. Erst dachte ich, wir brauchen mehrere Versuche. Doch seine Entscheidung fiel zum richtigen Zeitpunkt. Gleich beim ersten Versuch über Backbord 10° -- der Dampfer hatte eh gerade einen leichten Bb.-Dreh -- kam unsere WAREN, der wir schon sechs Jahre und mehr die Treue hielten, sanfter als gedacht in die von uns gewünschte nördliche Richtung. Noch eine lange halbe Stunde lag vor uns, doch dann hatten wir Landschutz. Bald

erreichten wir auch den Lotsen, der uns mit leichter Bb.-Schlagseite nach Poole brachte. Wir waren erst einmal froh, im sicheren Hafen zu sein.

Nach dem Festmachen gingen wir gleich in die Laderäume, um nach dem Rechten zu sehen. Wir konnten es kaum fassen, wie labil unsere Ladungssicherung aussah! Wir hatten uns doch vor Auslaufen Manchester solche Mühe gegeben! Es wurden zwei Brigaden gebildet, die erste ging in den Unterraum, um das Schüttgut zu trimmen, die zweite befasste sich mit den Paletten. Wir hatten viel Zeit, denn das Wetter sollte sich so bald nicht ändern. Aber wir besaßen nicht mehr genügend Material, um die Ladung ausreichend zu sichern. Eine derart große Laschaktion hatten wir die ganzen Jahre vorher noch nicht bewältigen müssen. Bis auf die letzte Spannschraube wurde alles herbei gesucht. Selbst eine ausgediente 18 mm Drahtspring wurde mit zum Laschen benutzt. Auch das Vorkante Brücke liegende Rettungsboot der CAPELLA zurrten wir nochmals nach.

Nach zweieinhalb Tagen im Hafen wurde der Kapitän dann doch langsam unruhig. Denn nur ein Schiff, welches fährt, bringt Geld. Das war auch zur damaligen Zeit schon so. Der aus NW wehende Wind hatte laut Wettermeldung stark nachgelassen. Im Hafen herrschte Ententeichwetter. So liefen wir am 21. Januar 1976 mit Lotsenhilfe aus. Die Revierfahrt war nicht allzu lang. Wir konnten den Lotsen schon bald abgeben und die Seereise wurde fortgesetzt. Aber kaum hatten wir die Nase ein Stück in den Englischen Kanal gesteckt, da musste die Schiffsleitung erkennen, bei der noch immer sehr hohen Dünung wäre ein Weiterfahren zu riskant gewesen. So wurde beigedreht, der Lotse gerufen und zurück ging es in Poole auf unseren alten Liegeplatz.

Wieder kümmerten wir uns um die Ladung, die noch fest an ihrem Platz stand. Es wurde aber trotzdem nachgelascht, nachgezogen und immer wieder alles kontrolliert, Feinkosmetik eben. Untätig wollten wir nicht sein, denn noch hatten wir die Nordsee vor uns und wir wussten nicht, was die alles für uns bereithalten würde. Die zurückliegenden Ereignisse waren allen sehr gegenwärtig. Auf den nun vor uns liegenden Seemeilen gab es nicht so schnell einen Unterschlupf wie hier an der englischen Südküste.

Wieder zwei Tage später, am 23. Januar 1976, ging es dann endlich los und diesmal gab es kein Zurück mehr. Die Dünung hatte sich merklich gelegt, auch der Wind – zumindest im Englischen Kanal – hatte abgeflaut. Die Nordsee nahm uns einigermaßen gut auf und so liefen wir via Nord-Ostsee-Kanal am 27. Januar 1976 in Randers (Dänemark) mit wohlbehaltener Ladung ein.

Die Reise führte uns anschließend noch nach Sarpsborg in Norwegen, um Zellulose zu laden. Von da aus ging es nach Stralsund, wo wir am 4. Februar 1976 einliefen. Als erstes ging „unser“ Rettungsboot von Bord, das nun schon fast einen Monat lang unser stummer Begleiter war.

Wo das Rettungsboot später abgeblieben ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Vielleicht wurde es nach Rostock Überseehafen gebracht zur Auswertung des Seeunfalls. Ein Handteller großes Stück davon befindet sich noch in meinem Besitz und ich werde es in Ehren halten zum Gedenken an die elf ums Leben gekommenen Besatzungsmitglieder des MS CAPELLA.

Kapitän wollte ich werden

Von einem Seefahrerleben an Land möchte ich berichten. Ich hatte seit meinem zweiten Lebensjahr, das war 1956, alljährlich das Glück, mit meinen Eltern für den Sommerurlaub ein bescheidenes Quartier in der Alexandrienstraße in Warnemünde beziehen zu können. An allem Nautischen bald interessiert, verfolgte ich die Entwicklung von Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Ich kann mich noch gut an Einzelheiten der 1950er und Folgejahre erinnern. Dort, wo sich der nunmehr ältere Yachthafen zwischen Altem und Neuem Strom befindet, lagen noch die Hebepons, mit denen die Schiffswracks gehoben wurden. Die Dalben des Alten Stroms wurden erneuert und täglich knallte rhythmisch die Dampfhammer und Taucher mit kupfernen Helmen tauchten in die Tiefe. Am Alten Strom an der Lotsenstation lagen noch die grün-weißen Lotsenboote und aus erster Hand erfuhr man von den Lotsen, welches Schiff so ein- und auslief. Der Passagierdampfer *UNDINE* machte vor dem „Seehund“ auf der Rückfahrt vom Gedser Feuerschiff fest und die Hinterlassenschaften der Seekranken wurden allabendlich mit einem dicken Schlauch über Bord gespült. Die zu flickenden Netze hatten noch Glaskugeln und alle Kutter und Boote mussten sich am Grenzposten des Alten Stroms noch an- und abmelden. „Käpt'n Brass“ hatte schon immer seinen Liegeplatz an der Bahnhofsbrücke. Lange betrieb er sein Unternehmen mit einem kleinen Holzschiff. Unzählige Male schipperte ich mit ihm in Richtung Rostock. Vorbei an der Warnowwerft, in der Tag und Nacht die Niethammer ihr Lied sangen. Es war ein Ton, der einfach zu dem alten Warnemünde gehörte. In den 1960er Jahren verfolgte ich den Bau des Überseehafens. Ich kann mich noch daran erinnern, dass in der ganzen DDR Steine gesammelt wurden. Durch die regelmäßigen Hafenrundfahrten wusste ich bald gut Bescheid und führte als kleiner Junge alsbald die Rundfahrten zur Belustigung der Passagiere. Erklärte den Ablauf in der Werft, dass dort Schiffe vom Typ IV gebaut würden, und erklärte die Unterschiede zwischen Schütt- und Stückgutfrachtern, wies auf die Bedeutung des Breitlings als Wendeplatte hin, die Funktion der Bug- und Heckschlepper und war am Ende jeder Fahrt stolz auf mich.

Lange Zeit blieb mir der Blick in die Werft durch einen langen Bretterzaun verwehrt. Ein Glück, dass es hin und wieder Astlöcher in meiner bescheidenen Höhe gab, um in das Dock zu schauen, wo gerade aus einem Wrack das Walfangmuttersschiff *JURI DOLGORUKI* gebaut wurde. Erinnern kann ich mich auch an die Rauchfahnen am Horizont, die vom baldigen Einlaufen der Dampfer *ROSTOCK*, *WISMAR* oder *THÄLMANN-PIONIER* kündeten. Natürlich wollte ich Kapitän werden. Es war im Sommer 1963. Die Schlepper hatten ihr Domizil an der Biegung vom heutigen Passagierkai zum Werftdock bezogen. Es war ein herrlicher Sommertag, als es mich dorthin verschlug. Schlepper *BELT* und *SUND* lagen dort. In der kleinen Nock des Schleppers *BELT* stand lässig rauchend der Kapitän und sah gelangweilt herunter. Einmal dort oben stehen, einmal auf den Schlepper dürfen. Das war für mich Neunjährigen ein Traum.



Unruhig stiefelte ich vor dem Schiff hin und her. Jetzt muss es werden. Ich fasste mir ein Herz. „Wollen wir Freunde werden?“, rief ich dem Mann entgegen. Er prustete vor Schreck, lachte und meinte, dass er nichts dagegen habe, aber erst einmal mit dem Schlepper fort müsse. Ich solle doch morgen um die gleiche Zeit wiederkommen.

Hurra! Mein Mut wurde belohnt. Das Eis war gebrochen. Der Weg zur Erfüllung meines Wunsches war frei.

Ich glaube, dass ich vor Aufregung die ganze Nacht nicht geschlafen habe. Bestimmt eine Stunde vor der Verabredung spazierte ich am Liegeplatz auf und ab, obwohl dieser noch leer war. Endlich legte die BELT an. Es war wie Weihnachten, wenn zur Bescherung die Wohnungstür geöffnet wurde und der Baum im glänzenden Licht erstrahlte.



Die ganze Besatzung kam in der kleinen Brücke zusammen und es wurden mir geduldig Ruder, Maschinentelegraf und alle Knöpfe und Hebel erklärt. An der Rückseite der Brücke ging durch die Wand ein starker Draht mit einem Griff. Daran sollte ich ziehen. Der Anker würde dann fallen. Ich entsinne mich, dass ich mich das doch nicht traute, aber auch zweifelte, ob das wohl stimme. Warum waren der Griff hinten und der Anker vorn? Zudem schauten alle ganz verschmitzt. Beim späteren Rundgang sah ich, dass damit der Schlepphaken abgeklappt werden konnte.

Doch zunächst ging es weiter an der Kombüse vorbei, wo sich kaum einer drehen konnte, in den Maschinenraum. Ich liebe den Geruch nach heißem Öl und Diesel. Der Eindruck war damals überwältigend, obwohl vielleicht der Schiffsdiesel gar nicht so groß war.

Mir zu Ehren wurde er sogar angelassen. Das war ein Krach. In der Ecke stand ein Tauchgerät oder Langzeitatmer. Ich sollte es, nachdem es mir vorgeführt worden war, selbst ausprobieren, aber ich habe mich vor dem Gummimundstück geekelt. Dann ging es wieder auf die Brücke. Geduldig erklärte man mir die Rudermanöver und danach durfte ich an dem großen messingbeschlagenen Ruder stehen und diese ausführen und den Maschinentelegraphen bedienen, der aus dem Maschinenraum durch den Maschinenassistenten Peter Gölnitz quitiert wurde.



Autor (l.) und Peter Gölitz.

Mittlerweile verzog sich ein Besatzungsmitglied in die Kombüse und damit nahm das Übel seinen Lauf. Nach geraumer Zeit drang durch das Schiff ein appetitlicher Duft nach Gebratenem.

Nun muss ich sagen, dass ich noch nie davor Fettiges gegessen hatte. Vom Schnitzel und Schinken wurde prinzipiell das Fett abgeschnitten, sonst brachte ich nichts runter. Alle Mann zogen in den Aufenthaltsraum um, wo Teller mit Spiegeleiern auf gebratenem Speck standen.

Was nun? Ich wurde auf die Bank geschoben, wollte und konnte vor der Mutprobe des Essens nicht mehr fliehen. Und ich habe meinen Teller mit Todesverachtung abgegessen. Noch heute habe ich vor Fetträndern Respekt, habe mich jedoch nicht mehr so zickig, muss aber an das Abendbrot auf dem Schlepper immer wieder denken.

Die nächsten Tage war ich noch häufig an Bord, stand wie ein Käpt'n vor dem Ruder und gab mir selbst die Befehle, drehte das Ruder von hart Steuerbord nach hart Backbord und ließ den Maschinentelegraphen fortlaufend bimmeln, bis die Glocke im Maschinenraum abgestellt wurde.

Eines Tages kam Peter Gölitz bei dieser Beschäftigung zu mir, winkte mich in den Maschinenraum und platzierte mich in einer Ecke auf einen Stuhl. Plötzlich klingelte der Telegraf. Hebel wurden umgelegt und Pressluft schoss laut in den Diesel. Mein kleines Herz fing an zu klopfen. Wir laufen aus und ich kann mit. Minuten später schaffte mich jemand wieder auf die Brücke und wir waren auf dem Weg zum Überseehafen. Irgendein Maschinenteil sollte dort abgeliefert oder geholt werden. Brav saß ich in einer Brückenecke und sagte keinen Mucks. Als wir uns dem Hafenbecken näherten, wurde ich wieder in den Maschinenraum verfrachtet, damit mich niemand sah.

Noch eine schöne Erinnerung habe ich an diese Tage. Wer an der Ostsee ist, muss auch angeln und mein Vater kaufte mir eine Bambusrute, dazu Sehne, Pose und Haken. Natürlich hatten wir Sachsen überhaupt keine Ahnung, aber stolz wackelte ich mit dem Gerät Richtung Schlepper und warf sie dort mit einem mühsam gefangenen Wurm aus. Dieser wurde stundenlang in der Warnow gebadet. Geschickt lotste man mich von der Angel weg und schickte mich mit großem Hallo wieder zurück, weil ein Fisch gebissen habe. Es war eine kleine Flunder, die mehr tot als lebendig war. Wer weiß, wo sie die so schnell her hatten.

In den Jahren danach schrieb ich mich noch mit der Besatzung. Meine Lesefaulheit gab sich und mittlerweile türmen sich Bücher maritimer Belletristik und Fachliteratur im Bücherregal. Während der Zeit an der erweiterten Oberschule hatte ich mit Mathe und Physik zu kämpfen und ich befürchtete, die nautische Offizierslaufbahn nur mit Mühen zu schaffen. Somit bewarb ich mich Mitte der 80er Jahre als Schiffsarzt bei der Fischerei. Offensichtlich war ich nicht lupenrein und bekam eine Absage.

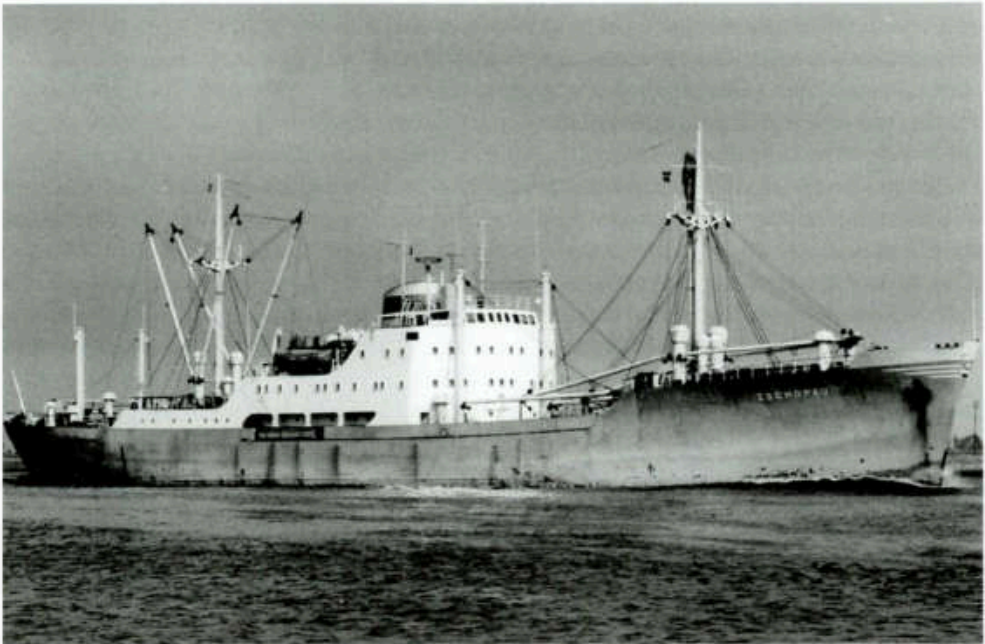
Was ist geblieben von meiner kindlichen Seefahrerromantik?

Abgegriffene Bücher, der Sportbootführerschein See und das Navigieren der Charterschiffe mit Kursdreieck und Zirkel ohne Plotter oder Autopilot, immer wieder mal Schnuppern von Seeluft, am liebsten in Warnemünde, die Erinnerung an Eier und Speck und regelmäßig die „BORDGESCHICHTEN“.

Damals auf der ZSCHOPAU

Detlefsens „Deutsche Reedereien, Band 23, VEB Deutsche Seereederei Rostock“, mit der Wiedergabe aller Reedereischiffe in Text und Bild schafft es allemal, im Fahrensmann von einst Erinnerungen an die Seefahrt wach zu rufen. So erging es mir bei der Wiederbegegnung mit unserer einstigen ZSCHOPAU.

Das Schiff mit seinen eleganten Konturen, ein klassisch schöner Mitteltonnagefrachter, war ein Schmuckstück einstiger schwedischer Schiffbaukunst. Da stimmte alles, die Formen und die Linien. Bei unserer ZSCHOPAU handelte es sich um eine geborene ANTONINI, eine Schwedin also. Damals verlieh man nicht wenigen angekauften DSR-Schiffen auch Namen von Flüssen, Flüsschen und Wasserläufen.



Ich hatte soeben von der SPREE abgemustert. In der Inspektion bekam ich neue Order: „Sie übernehmen die ZSCHOPAU, sie liegt hier über längere Zeit in der Werft. Es geht vordergründig um die Hauptmaschine. Dabei wirken auch Spezialisten des schwedische Herstellers mit. Es ist noch einiges zu tun, bevor es in die Fahrt geht.“ So führten mich meine Schritte nach längerer Zeit wieder durch das Werftgelände, auf welchem mein Berufsweg einst begonnen hatte.

Nun lag sie vor mir, die ZSCHOPAU. Kurioserweise neben meiner noch vorhandenen Lehrhalle von einst am Nordende der Werft. In dem Zustand, in dem ich sie eingerüstet vorfand, glich sie eher einem Patienten mit all seinen Strippen auf Wachstation. Durch mannigfaltige Kabel, Schläuche und Leitungsgewirr war das Schiff mit dem Land verbunden. Werker, mit Gerätschaften beladen, begegneten einander auf dem Wege vom oder zum Schiff. Werftatmosphäre, Hämmern, Schweißen, Bohren, nasses kaltes Winterwetter. Vor allem die hellen Farbflächen sahen erbärmlich mitgenommen aus. Da wäre sicher auch nach Werftende noch viel zu tun, bevor man äußerlich wieder fit sein würde.

An Deck angelangt, stellte ich zunächst mein Gepäck ab und fragte nach dem Wachoffizier. Der stand dann auch bald, gemessen an seiner Körpergröße, gewissermaßen über mir. Unbeeindruckt von meiner Vorstellung seine Erwiderung: „Hier glauben alle, ich wäre der Kapitän. Im Übrigen hat hier der Chief das Sagen. Außerdem sind wir eine duftige Crew auf der ZSCHOPAU. Sie werden es nicht leicht haben.“ War das eine Aufforderung zum Rückmarsch? Der Mann ist offenbar fähig und außerdem sehr ehrlich, so meine Überlegung. Der Chief selbst, temperamentvoll, clever, dynamisch und offenbar in Sorge um das Reparaturgeschehen an seiner Maschine, die ja gewissermaßen „noch auf den Flurplatten lag“, fertigte mich ebenfalls recht knapp ab. Mit meinen Vorgängern habe er so seine Erfahrungen gemacht. Aber man käme auf der ZSCHOPAU ganz gut zurecht. Nun fiel mir eigentlich nichts anderes ein, als nach dem Stand der Maschinenreparatur zu fragen und nach der Zusammenarbeit mit den Schweden. Etwas verwundert seine Antwort: „Dor ünne süht dat noch bunt ut.“ Ich entgegnete: „Chief, wir treffen uns morgen früh nach Schichtbeginn in der Maschine.“ „Ja, wenn sie denn meinen.“

Am anderen Tag, früh im Maschinenraum, gab es nicht nur für mich ein überraschendes freudiges Wiedersehen. Natürlich wies mein Habit mich als Kapitän aus und die mir jetzt die Hand schüttelten, das waren Männer meiner früheren Maschinenschlosserbrigade, also Kollegen aus alten Tagen, denen es offensichtlich wohl tat, den verdutzten Chief wissen zu lassen, dass einer, der einst zu ihnen gehörte, nun dieses Schiff führt.

Was allerdings an Bord rasch die Runde machte, war das Gerücht: Der „Alte“ hat Ahnung von der Maschine. Was wohl weit hergeholt sein mochte. Immerhin, meine Männer von der Maschine betrachteten mich hiernach aufmerksam und freundlich. Ganz wie erworbenes Eigentum, besser gesagt, einen noch ungewohnten Besitz, den man erst entdecken musste. Es entging mir nicht, dass der Kern der Besatzung über reichlich Gesprächsstoff verfügte, wenn es um unseren Namenspatron, die Stadt Zschopau, ging. Da war ich absoluter Außen-seiter. In Gesprächsrunden beim Smoketime, Coffeebreak oder bei Dienstab-sprachen kam man rasch auf Landgangserinnerungen in Zschopau zu sprechen. Von der Stadt war die Rede, dem Rathaus, dem Motorradwerk, dem schönen Zschopautal mit dem gleichnamigen Fluss. Ein Patenschaftsvertrag zwischen der Stadt Zschopau und dem MS ZSCHOPAU ist damals feierlich und feuchtfrohlich unterzeichnet worden. Ein Teil der Besatzung war dabei gewesen. Man hatte sich dort in Sachsen pudelwohl gefühlt. Anekdoten machten die Runde. Den Zschopauern war das Wissen um ein Handelsschiff mit ihrem Fluss- und Städtenamen offenbar nicht unangenehm. Da schwang wohl nicht zuletzt ein wenig Sehnsucht nach Meer und Ferne mit. Oder wie sagt man doch: Die Patrioten der Seefahrt findest du zuhause in Sachsen und Bayern. Jedenfalls waren unsere Männer mit dem Zschopautal bestens vertraut. Wer noch nicht als Winterferiengast dort gewesen war, besaß zumindest eine Einladung und das alles verdankte man gewissermaßen auch der längeren Wertzeit. Die Besatzung brannte darauf, die Zschopauer zum Gegenbesuch an die Küste und an Bord des Schiffes einzuladen. Da musste ich allerdings die Stimmung etwas bremsen. Es würden ein oder zwei Levantereisen kaum ausreichen, um das Schiff nach dem langen Werftwinter wieder schmuck zu machen. Die Aussicht, dass Paten aus Zschopau zu Besuch kämen, spornte die Männer jedoch zusätzlich an. Putzsauber wie in den MZ-Hallen sollte es auch bei uns bald wieder aussehen.

Monate später. Aus der Levante kommend, befanden wir uns auf Heimreise. In Izmir hatten uns Poster erfreut, die für MZ-Motorräder warben. Auch in England fanden wir Werbung für MZ. Im Heimathafen Wismar sollten wir nun endlich Gäste aus der Patenstadt an Bord begrüßen können.

Dem ging eine putzige Begebenheit voraus. Nordsee, Deutsche Bucht. Die Dunkelheit hatte über das abendliche Grau gesiegt. Lichtsignale blitzten vom Feuerschiff ELBE auf.

Mittels Lichtmorsen riefen wir das Lotsenboot herbei. Es klappte alles wie am Schnürchen. So wie die MZ bei Moto-Cross-Rennen über Stock und Stein hopste, so hopste hier nun das Lotsenboot über eine raue Nordsee auf uns zu, rundete zunächst noch unseren Vorsteven, leuchtete mit seinem Scheinwerfer das Vorschiff ab, um herauszufinden, mit wem man es denn zu tun habe.

Mit einem forschen „Good evening, Gentlemen!“ stand der Elbelotse Minuten später neben mir auf der Brücke. Meine Erwiderung: „Hallo, willkommen an Bord!“ Der bei uns am Ruder stand, das war ein Mann aus Zschopau, ein tüchtiger Matrosenlehrling namens Reichelt. „Ninety degrees“ die Order des Lotsen zum Rudersmann. „Neunzig Grad“, antwortete Reichelt. „Full ahead, Captain, sea speed“, so der Lotse wiederum zu mir gewandt. Also wies ich meinen Steuermann entsprechend Lotsenorder an: „Voll Voraus“. Der Lotse stutzte, ging mit seinem Notizheft ans Licht, um zu lesen. Etwas merkwürdig kam er mir vor. Wir ihm wohl ebenfalls. Nun schaute er mir auffallend interessiert ins Gesicht mit der Frage: „Captain, where for?“ Darauf ich: „Hamburg, Kuhwerder Hafen.“ Seine Erwiderung: „Was ist dies für ein eigenartiges Schiff?“ Auf meine nunmehrige Frage: „Wieso?“, kam des Lotsen Verwunderung. „Eigenartig, hier spricht der Kapitän deutsch, der Steuermann ebenfalls und gar noch der Mann am Ruder.“ „Ja, warum sollten wir nicht deutsch sprechen auf einem deutschen Schiff?“ „Bin ich denn nicht auf einem Polen oder einem Jugoslawen? Hab’ ich mir doch vom Boot aus noch aufgeschrieben Z ... S ... C ... H ... und so weiter.“ „Ja, Herr Lotse, Zschopau, das ist eine schöne sächsische Stadt, dort baut man weltberühmte Motorräder und der Mann am Ruder kommt direkt von da, hat dort sein Zuhause.“ Inzwischen hatte uns die Stewardess mit Kaffee und Sandwichs versorgt. „Na, Reichelt, nun erzähl mal dem Lotsen von Zschopau.“ Was dieser junge Seemann dann auch tat. „Dies mag ja alles zutreffen“, schmunzelte der Lotse, „över s’n Motorrad wull ick mi dat Läben lang nich toleggen.“ Von einer Stadt dieses Namens habe er nie zuvor gehört. Mir ging es nicht wesentlich anders, bevor ich auf dieses Schiff kam, lautete meine wahrheitsgetreue Erwiderung, mit der ich dem Lotsen nun doch ein wenig entgegenzukommen suchte.



Die ehemalige ZSCHOPAU rostet seit dem 26. September 1981 in der Straße von Tiran auf einer Sandbank dahin. Nach dem Verkauf 1978 als LOULLA beließ der panamesische Eigner nur unter Zusatz eigener Buchstaben die DSR-Farben.

Ersatzteillager MS MAGDEBURG

Am 27. Oktober 1964 war das MS MAGDEBURG mit 43 für Kuba bestimmten Leyland-Bussen von London auslaufend nach einer Kollision mit dem japanischen Frachter YAMASHIRO MARU auf der Themse bei Northfleet Hope nahe Gravesend auf Grund geraten und gekentert. Gründe für die Havarie spielen in dieser Geschichte eine untergeordnete Rolle und sind an anderer Stelle nachzulesen („Typ IV – Die legendären Frachter der DSR“ von Gerd Peters). Die Reise des typgleichen MS SCHWERIN, die auch nach London führte und damit zum „Ersatzteillager“ MS MAGDEBURG, zeichnete der Elektriker der SCHWERIN in seinem Tagebuch auf. Deshalb wissen wir heute noch, dass die SCHWERIN vom 12. bis 16. September 1965 in London/Tilbury in der Nähe der gesunkenen MAGDEBURG lag.

Im Januar 1965 hatten die Bergungsarbeiten durch den damaligen VEB Lotsen-, Bugsier- und Bergungsdienst Rostock und die Firma Ulrich Harms, Hamburg, begonnen. Mittels Aufkantböcken und Aufkantbeinen zu 25 Tonnen und den Schwimmkränen MAGNUS I und MAGNUS II mit 400 Tonnen Hebeleistung schafften es die Spezialisten, das Schiff wieder aufzurichten. Unser Chief Helmut Kalwak war vom Bergungsteam um technische Informationen beziehungsweise Auskünfte über Unterwasserarmaturen im Maschinenbereich gebeten worden und zu diesem Zweck mit einem Boot zur MAGDEBURG gefahren, selbstverständlich unter der Leitung des Kapitäns der SCHWERIN Willi Stock. Und auch zwei Besatzungsmitglieder der SCHWERIN, Kühlmaschinist Peter Schreier und Stewardess Christel Czoinaki, durften mitfahren, sozusagen als Insider, denn sie gehörten zur Besatzung der MAGDEBURG, als diese absoff.



Havariert – Broadness Point.

Foto: A. Nichols (GB)

Nach der anschließenden Einschätzung unseres Chiefs war auf MS MAGDEBURG für uns einiges an Ersatzteilen zu holen, das wir noch gebrauchen konnten. Und so wurde am nächsten Vormittag ein „Fledder-Kommando“ zusammengestellt, welches von einem



Foto: A. Nichols (GB)

gecharterten englischen Boot zur MAGDEBURG gebracht wurde. Dieses „Fledder-Kommando“ wurde vom I. Offizier Rudi D. angeführt. Weiter gehörten dazu der II. Ingenieur Ernst Richter, der „Eisbär“ Peter Schreier sowie zwei Maschinenassistenten.

Als wir zur MAGDEBURG kamen, hing diese mit ziemlicher Schlagseite am Haken eines MAGNUS-Krans. Aber man konnte sie betreten und auch in den Maschinenraum gehen, der noch überall mit einer Schlammschicht bedeckt war. Eine Beleuchtung war vorhanden und so konnten wir uns an die Arbeit machen. Überall befanden sich Bälle, die, eigentlich für kubanische Kinder bestimmt, aus den Laderäumen irgendwie in den Maschinenraum gespült worden waren. Aus den Separatoren schraubten wir die Ableiterböden heraus, die zur Kategorie „Mangelware“ gehörten. Das war ein schwieriges Unterfangen.



Stewardess Zoinaki (l.), Chief Kalwak und Kapt. Stock (r.).



Stewardess Christel Zoinaki und Eisbär Peter Schreier.

Man musste die Madenschrauben lösen, was sich als ziemlich kompliziert herausstellte, weil man am schlammigen Schraubenziehergriff immer wieder abrutschte. Trockene Lappen hatten wir nicht mit. Weiterhin entnahmen wir den verschlammten Induktionskupplungen die Kohlebürsten, die zur gleichen Kategorie gehörten, und ich glaube, dass wir auch noch einige Einspritzdüsen bargen. Aus dem Storeraum und dem Vermessungsgang holten wir „Goldstaub“ in Form von Messing- und Pertinaxstangen.

Neugierig wie wir waren, untersuchten wir natürlich auch die Aufbauten nach Brauchbarem. So fand ich in der Chieffkammer auf Steuerbordseite in einem Fach über dem Kühlschrankschrank noch das Schiffbautechnische Handbuch mit dem Stempel „MS MAGDEBURG“, das inzwischen wieder trocken war. Es hatte ebenfalls unter Wasser gelegen. Dieses Buch befindet sich noch immer in meinem Archiv. Außerdem fand ich noch eine Lupe mit Alu-Gehäuse.

Wie jeder weiß, besaßen die Typ IV-Schiffe weder Klimaanlage noch ausreichend Kühlschränke für die Besatzung. Über solcherlei Luxus verfügten nur die leitenden Offiziere, der Doktor, natürlich die Kombüse und die Pantry. Also bauten wir mehrere Aggregate dieser Kühlmöbel aus. Unser „Eisbär“ wusste, dass in den Ladekühlräumen auch Whisky geladen worden war – der war aber leider schon „geborgen“. Der „First-Class-Kaffee“ in der Transitlast war durch den Wassereintrich auch nicht mehr verwendbar. Er stank erbärmlich.

Nun ließ sich auf diesem Schiff natürlich auch keine brauchbare Toilette mehr finden, wo man gemütlich sein Geschäft verrichten konnte. So suchte ich mir eine trockene Stelle und die fand ich in der „Eisbären“-Kammer, die ganz oben auf der Backbord-Seite der achteren Aufbauten lag. Unter Wasser war ja nur die Steuerbord-Seite gewesen. Dort befand sich eine Backskiste, deren Sitz ich anhub und mein Geschäft in das darunter liegende Schubfach machte. Dem Eisbär, der ja diese Kammer bewohnt hatte, teilte ich dann mit, dass er in seiner Kammer im Schubfach unter der Backskiste noch etwas vergessen habe, was er

natürlich gleich untersuchte. So hatten wir bei dieser Expedition auch noch unseren Spaß. Gegen 16 Uhr wurden wir wieder abgeholt. Unsere „Schätze“ ließen wir in das längsseits liegende Boot des gecharterten Engländers ab. Und dann kam unser „Expeditionsleiter“ Rudi D. mit einigen Fahrrädern, die er aus der Ladung geholt und mittels Wasserstrahl an Deck gereinigt hatte. Uns erklärte er, dass unser ehrenwerter Kapitän Willi Stock von der Reederei eine Sondergenehmigung erhalten hatte, sich ein Fahrrad aus der Ladung mitzunehmen. Der arme Mann konnte sich offensichtlich keines leisten. Und Rudi hatte auch lobenswerterweise an uns und natürlich an sich gedacht.

Als jedoch der Engländer die Fahrräder sah, die Rudi ins Boot abseilen wollte, sagte er: „No, that is cargo and not allowed to take off.“

Vor Wut schmiss Rudi die Räder in den Bach, über Bord in die Themse und verschwand in der Schwergutlast, aus der er einige Blöcke an Deck schleppte, damit er auch etwas Nützliches mit „nach Hause“ brachte. Mit dieser Beute fuhren wir dann wieder auf die SCHWERIN, wo alles seefest verstaute wurde. Das Schiff lief weiter nach Indien.

Im Verlauf der Reise bauten wir aus diesem Material als erste Maßnahme in Eigenleistung einen Kühlschrank für die Ingenieure und zwar in die Besenkammer gegenüber dem Duschraum auf der Backbordseite der achteren Aufbauten, Aufbaudeck. Er wurde genau zu Silvester fertig und wir konnten darin die erste Flasche Sekt kühlen.

Als zweite Maßnahme wurde eine Kühltruhe für die Maschinengang in Angriff genommen. Die wurde in der Werkstatt zusammengeschweißt und stationiert – mit Deckel nach oben. Das bedeutete ebenfalls einen gewaltigen Fortschritt, denn vorher wurden die Maschinenraumwachen mit „Kujambel“ versorgt, Tee oder Fruchtsaft, der in einer großen Kanne immer am Maschinenleitstand stationiert war. Zur Kühlung wurde lediglich eine Stange Eis in die Kanne gesteckt, die natürlich den „Kujambel“ gewaltig verdünnte. So eine Stange Eis besaß bestimmt so viel Volumen wie der „Kujambel“ in der Kanne selbst. Aber Hauptsache kalt, denn die Maschinenraum-Temperatur lag bei etwa 45^o Celsius. Von einem klimatisierten Fahrstand wagten wir damals nicht einmal zu träumen.

Als dritte Maßnahme bekam der Chief eine Klimaanlage aus dem Pantry-Aggregat der MAGDEBURG. Dieses wurde in seinem Bad installiert. Schlafraum und Arbeitsraum erhielten einen Verdampfer mit Miefquirl.

So haben wir vom Untergang der MAGDEBURG ganz schön profitiert und auf grund unserer ausgesprochenen Bescheidenheit haben wir die Erfolge nicht einmal im Sozialistischen Wettbewerb abgerechnet. Ich glaube, dass diese „freiwilligen Leistungen“ noch nicht einmal im Brigadetagebuch erwähnt wurden.

Immerhin belegt diese Geschichte, dass auf den Schiffen nicht nur Kapitäne, Nautiker und Köche fuhren, sondern auch sozusagen als notwendiges Übel Maschinisten und Elektriker, die von ersteren in einer Art Selbstaufwertung gerne als „Schwarzfüße“ bezeichnet wurden. Dies sei als gut gemeinte Ohrfeige für manchen Nautiker hier noch erwähnt.

Notiz zu MS MAGDEBURG (Typ IV) /Red.

In den frühen Morgenstunden des 27. Oktober 1964 kollidierte die MAGDEBURG in der Themsemündung mit dem japanischen Frachter YAMASHIRO MARU. Trotz des 7x12 Meter großen Lecks auf der Steuerbordseite in Höhe des Brückenaufbaus gelang es, das Schiff ins flache Uferwasser zu manövrieren. Dort kenterte es, ohne aber vollständig zu sinken.

Im Januar 1965 begann die Bergung durch den Stralsunder Schiffsbergungs- und Tauchereibetrieb in Zusammenarbeit mit der Hamburger Bergungsfirma Ulrich Harms. Im August musste noch weitere schwere Krantechnik eingesetzt werden, um die Bergung am 28. November 1965 beenden zu können. Es gelang nach komplizierten Aktionen, die MAGDEBURG aufzurichten und in ein Trockendock von Tilbury zu verholen.



Foto: A. Nichols (GB)



Foto: A. Nichols (GB)





Das Kartoffel-Reibe-Relais KRR-174/64

Bevor ich mit 30 Jahren endlich die Gelegenheit bekam, vielleicht besser ausgedrückt, für „tragbar befunden“ wurde, war ich im Freien Deutschen Gewerkschaftsbund (FDGB) nur als einfaches Mitglied organisiert. Schon als Lehrling wurde jeder Mitglied, ohne dass jemand fragte, ob man das eigentlich wollte. Das war einfach so und man machte sich auch darüber keine sonderlichen Gedanken. Je nach Wirtschaftszweig gehörte man eben der IG Transport & Verkehr oder der IG Bergbau, Chemie & Energie an. Bis zum Beginn meiner Fahrenszeit als I. Elektriker war ich nur zahlendes Mitglied bei der Gewerkschaft. Auf dem Tanker MERSEBURG wurde ich ohne große Diskussion zum so genannten SGL-er bestellt. Auf gut Deutsch hieß das Schiffsgewerkschaftsleiter.

„Auf unseren Tankschiffen macht das immer der E-Mix und du kannst das auch“, so zerstreute man meine Einwände und Bedenken. Mit der Übernahme dieser Funktion gehörte ich nun zum Schiffsrat und automatisch auch zur Küchenkommission.

Dieses Zeremoniell setzte sich für mich auf den Tankern SCHWEDT (2), SCHWARZHEIDE (2), EISENHÜTTENSTADT und letztendlich auch auf dem Tanker HEINERSDORF fort.

In ähnlicher Art verfuhr man auch im Bereich Kühl- und Klimaanlage auf diesen Tankschiffen. Es hieß immer wieder: „Der E-Mix hat den Bereich Proviantkühl- und Klimaanlage immer betreut und somit musst du dich auch hier um diese Anlagen kümmern!“

Dienstbeflissen und gutgläubig nahm ich diese Weisung hin und betreute entsprechend meinen Kenntnissen und Erfahrungen diese Einrichtungen so gut ich konnte. Für einen Qualifizierungslehrgang zum Kältemaschinisten (Eisbär) hatte ich mich zwar beworben, leider blieb mir die Teilnahme an einem solchen Lehrgang, aus welchen Gründen auch immer, bis zu meinem Ausscheiden bei der DSR verwehrt.

Eine kuriose Episode in diesem Zusammenhang ergab sich während des Aufenthaltes in der Mercantile-Werft in Antwerpen. Mit der SCHWARZHEIDE (2) lagen wir damals für eine längere Zeit dort und es ergaben sich auch im E-Bereich einige Reparaturen, die wir mit Bordmitteln nicht selbst bewerkstelligen konnten. Nun lag mir unser Chefkoch schon lange mit der Bitte um die Beschaffung eines Zusatzgerätes für seine Küchenmaschine in den Ohren. Für diese Allzweck-Maschine gab es diverse An- und Einbaugeräte, mit denen man raspeln, schnipseln, kneten, schlagen und rühren konnte, was aber fehlte, war eine Scheibe zum Reiben von Kartoffeln. Der allgemeine Wunsch der Besatzung nach Kartoffelpuffern, Thüringer oder Vogtländer Klößen, örtlich auch grüne Klöße genannt, konnte aufgrund der fehlenden „Kartoffelreibe-Scheibe“ zu dem „BEHA-Küchenwunder“ nicht realisiert werden. „Wenn wir in der Werft sind, kannst du doch mal so eine Scheibe bestellen, E-Mix. Du befummelst doch unsere Maschinen und Geräte sowieso immer, wenn sie mal nicht mehr so richtig funktionieren“, bat mich der Koch schon vor Beginn der Wertzeit. Im Prospekt für die Maschine fand sich schließlich auch eine dementsprechende Bestellnummer für diesen Reibe-Zusatz, aber ob wir die Valutamittel dafür genehmigt bekommen würden, stand in den Sternen. Ursprünglich hätte diese Scheibe an Bord sein müssen, doch alles Suchen und das Durchkämmen der Storeräume brachten keinen Erfolg. Das Ding wurde nirgends entdeckt. Bei der Schiffsübernahme im April 1970 hatte kein Mensch darauf geachtet, ob ausgerechnet diese Scheibe tatsächlich vorhanden war. Neben der „Elektro-Kuh“, einem mechanischen Gerät, mit dem man aus Milchpulver und Wasser Vollmilch herstellen konnte, der Kartoffelschälmaschine und eben diesem Allzweck-Küchenwunder hatten wir vorrangig Probleme mit dem großen E-Herd und dem Backofen, und so fiel es nicht auf, dass die besagte „Reibe-Scheibe“ fehlte.

Bei den allabendlichen Werftbesprechungen beim Chief habe ich vorsichtig den Wunsch nach diesem Zusatzgerät ins Gespräch gebracht. Mein LTO Harald Fischer hat mich dabei angesehen, als wäre ich geistesgestört oder käme von einem anderen Stern. Unumwunden erklärte er mir, dass es schon schwierig wäre, ein paar ordentliche Batterien für die Stabtaschenlampen im westlichen Ausland kaufen zu dürfen, geschweige denn ein solches Ding, das nun wirklich nicht schiffswichtig sei. Ich hatte es gehaut und so blieb mir nur eine letzte Hoffnung – am nächsten Morgen der Inspektor Gernar Krauß. Dieser hörte sich mein Anliegen geduldig an, schüttelte mit dem Kopf und lehnte schließlich aus den gleichen Gründen ab, die der Chief mir bereits erörtert hatte. „Wenn es sich um betriebswichtige Ersatzteile handelt, die in Rostock nicht zu bekommen sind, dann ist es eine andere Sache, eine Kartoffelreibe aber? Diese Knollen lassen sich schließlich auch mit der Hand reiben!“



Von der Sache her musste ich den Argumenten des Inspektors zustimmen, obwohl er sicherlich nicht daran gedacht hatte, welche Mengen an Kartoffeln zu reiben sind, wenn ein Großteil der 42-köpfigen Besatzung zwei bis drei Klöße oder mehrere Kartoffelpuffer verzehren möchte. Da ich selbst zu den Leuten gehöre, die gerne Kartoffelgerichte in Form von Puffern, Knödeln oder Klößen essen, kam mir ein waghalsiger Gedanke. Mit dem uns zugewiesenen Werftingenieur, Herrn Verstegen, ein Deutsch sprechender Ingenieur aus Antwerpen, musste ich in den nächsten Tagen zu einer Werkstatt fahren, wo wir einige Elektro-Übertragungsteile zum Reparieren und Eichen abgegeben hatten. Mir war bekannt, dass es in Antwerpen einen Schiffsausrüster gibt, der womöglich Kombüsenausstattungen führt. „Könnte man nicht versuchen, dort unser begehrtes Zusatzteil der norwegischen Firma BEHA zu bekommen?“, ging es mir durch den Kopf.

Einen Bestellauftrag durfte ich selbst ausfertigen, er musste aber vom Kapitän und vom Chief unterschrieben werden und den Schiffsstempel tragen. Klar war, dass unter der „Bezeichnung des Artikels/Ersatzteils“ keinesfalls das Zusatzteil für unser Küchenwunder erscheinen durfte. Weiterhin überlegte ich, dass wir eine Fernübertragung zur Drehzahlanzeige der Turbolader in den Fahrstand, also in den MKR, besaßen. In der riesigen Hauptschalttafel und im Inneren des Fahrpultes gab es so viel Elektrik, dass ein kleines, unscheinbares Relais nicht unbedingt auffindbar ist. Ich erfand also ein Relais mit der Bezeichnung „KRR-174/64“ für die Fernübertragung der Turbolader-Drehzahlanzeige. Ein Relais unter dieser Bezeichnung wird es mit Sicherheit auf der gesamten Welt nicht gegeben haben (Kartoffel-Reibe-Relais, Baunummer des Schiffes/Baujahr des Schiffes).

Der Morgen des Tages, an dem ich mit dem Werftingenieur die Elektro-Übertragungsteile (Drehzahlgeber) für die Turbolader der Hauptmaschine holen sollte, kam heran. Kapitän Gustävel und Chief Fischer befanden sich im Büro des LTO und ich nutzte die Gunst der Stunde. Eile war geboten zum Unterzeichnen meines Bestellauftrages. Trotz meiner Aufregung war mir das Glück hold und ich bekam die notwendigen Unterschriften. Den Schiffsstempel drückte mir der Chiefmate aufs Formular und ab ging es mit dem Werftingenieur zur Stadt.

In einem kleinen Spezialbetrieb der Innenstadt wollten wir unsere vier Geräte abholen, nachdem sie mir in Funktion vorgestellt worden waren. Hier gab es jedoch Probleme, denn mein Drehzahl-Messgerät, ich hatte es vorsorglich eingesteckt, zeigte Differenzen bis

600 Umdrehungen gegenüber dem der Werkstatt an. Dem Meister der Firma und dem Werftingenieur war diese Situation äußerst peinlich, als ich die Abnahme der Geräte ablehnte. Man versprach, bis 14 Uhr die Mängel zu beseitigen und Ingenieur Verstegen lud mich in der Zwischenzeit zum Mittagessen ein. Meine Chancen zur Beschaffung des „Reibe-Relais“ wurden immer besser und während des Essens brachte ich mein Anliegen vor.

„Kein Problem“, sagte Verstegen, „der Schiffsausrüster verfügt über Ersatzteile aller führenden Elektrogerätehersteller in der maritimen Technik.“

Jetzt hatte ich aber ein Problem, denn wie bringe ich dem guten Mann bei, dass ich gar kein elektrisches Relais brauchte, sondern eine „Kartoffelreibe“ mit der Scheinbezeichnung „KRR-174/ 64“ und zwar von der norwegischen Firma BEHA.

Hundertprozentig gelang es mir nicht, Verstegen meinen listigen Trick zu erklären. Er begriff aber, dass auf der Rechnung keinesfalls ein Küchengeräte-Zusatzteil der Firma BEHA erscheinen durfte, sondern nur ein Relais mit der angegebenen Typen-Bezeichnung. Man kann mir glauben, ich war sehr froh, dass der Werftingenieur in Deutschland studiert hatte und ausgezeichnet unsere Sprache beherrschte. Ich weiß nicht, ob ich mit meinen mageren Englischkenntnissen, mit einem anderen Agenten oder Makler so gut klar gekommen wäre.

Beim Schiffsausrüster fanden wir schnell das richtige Lager für Kombüsen-Ausstattungen und dort auch die passende „Reibe-Scheibe“.

Der Lieferschein bekam einen Anhang mit der Bezeichnung des mysteriösen Relais und ich hatte nur noch den Erhalt zu quittieren. In der Stadt erhielten wir unsere Elektro-Geber, diesmal ohne Beanstandungen. Zurück an Bord, übergab ich Lieferscheine und andere Papiere dem Chief für seine Unterlagen. Die Geräte gingen erst einmal in die E-Werkstatt, die „KRR-Scheibe“ später in die Kombüse. „Offiziell“ hatte sich die Reibe-Scheibe nach gründlicher Suche doch noch gefunden und somit war die Herstellung von Klößen und Kartoffelpuffern auf der SCHWARZHEIDE (2) kräftesparend gesichert.

Wie die Abrechnung der Werftkosten auf höherer Ebene abgelaufen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Auf alle Fälle ist über ein Relais vom Typ „KRR-174/64“ niemals gesprochen worden und auch mir hat niemand dazu jemals Fragen gestellt.

Peter Ermisch

Freundschaft auf Umwegen

Als frischgebackener Maschinenassistent stieg ich im Sommer 1975 vom MS FREYBURG ab. Ein bisschen Urlaub war angesagt, um anschließend wieder richtig Geld verdienen zu können.

Während meines Urlaubs war auch hin und wieder ein Lokalbesuch angesagt. Schließlich war das Geld nicht allein zum Sparen da. Während so einer „Sitzung“ bekamen andere Lokalbesucher mit, dass ich zur See fuhr.

Plötzlich saß ein älterer, etwas angetrunkener Herr an unserer Back und fragte mich unumwunden: „Wie geht es dem Adolf und wo ist er jetzt?“ Ich gab mich unwissend, um den Herrn loszuwerden. Daraufhin bekam ich ungewollt einen Crashkurs zum Thema: Wer ist Adolf Hirschl.

Mit halbem Ohr hörte ich zu und mit beiden Augen schielte ich dabei den Mädchen hinterher. Was scherte mich ein „Irgendwer von der DSR“, mein Urlaub war viel zu kurz.

Irgendwann stand ich wieder vor der Arbeitskräftelenkung in Rostock, wie so viele vor und nach mir mit Hoffnung im Herzen und flauem Magen. Die nette Dame schaute mich etwas mitleidig an. Erst einmal Springer auf MS FRIEDEN.

Das Verpflegungsgeld ließ ich mir auszahlen. Damit war ich wieder flüssig wie Hafenbrühe und die Welt sah schon etwas freundlicher aus. Ich meldete mich beim Wachingenieur zum Dienstantritt.

Die übliche Frage: „Wo kommst du denn her, Seemann?“ Antwort: „Aus Hettstedt.“ Zweite Frage: „Was macht denn Adolf?“ Schulterzucken und Dienstantritt. Ich versuchte mich zu erinnern, was mir daheim der Alte halb im Suff über Adolf erzählt hatte. Unwichtig, in drei Stunden begann meine Wache und ich versuchte, meine Typ IV-Kenntnisse hervorzukramen.

Nächstes Schiff – MS EILENBURG. Endlich wieder ein XD-Dampfer. Ich fühlte mich fast wie zu Hause. Die EILENBURG kam aus der Werft in Riga und sollte in der Nacht mit Schweröl bebunkert werden. Minol kam angedampft und wir schlossen die Schläuche an. Ich stellte die Ventile auf „Haurein, was du hast“ und ging in den warmen Leitstand. Der Decksmann würde mich schon holen. Draußen waren es 20 Grad Nasse.

Plötzlich schellte das Telefon. „Aha“, dachte ich, „Minol ist leer.“ „Sofort nach Luk 3 kommen“, tönte es aus der Sprechmuschel.

Dort angekommen, sah ich, wie drei Mann im Unterraum hin und her sprangen und laut fluchten.

Irgend ein Werftgandi hatte den Mannlochdeckel auf der Backbordseite nicht verschlossen. Seit dieser Stunde weiß ich, wie im Marmeladenbergwerk gearbeitet wird. Ich begann, Schwerölgelee in den Eimer zu schippen und zur Steuerbordseite zu schaffen.

Der Kommentar des Wachingenieurs: „Die größten Experten kommen eben doch aus Hettstedt.“ Wen er da wohl noch gemeint haben könnte?

Als nächstes Schiff war die RUDOLF BREITSCHIED angesagt. Typ X war für mich etwas Neues. Ich ging die Gangway hoch und wanderte durch die Gänge auf der Suche nach einem menschlichen Wesen. Plötzlich hörte ich aus einer Kammer Musik, fasste mir ein Herz und klopfte.

„Ist offen“, tönte es von innen. Ich drückte die Klinke und stand vor einem weiblichen Wesen oder so etwas ähnlichem. Ich hatte schon den Rückwärtsgang eingelegt und wollte Gas geben, da saß ich plötzlich an der Back. Folgendes Gespräch entwickelte sich. Frage: „Springer?“ Antwort: „Ja, Assi.“ Ungefragt: „Mach Pause, der Wach-Ing. ist nicht da.“ Frage: „Wo kommst du her, Seemann?“ Antwort: „Zu Hause bin ich in Hettstedt.“ Kleine Pause und die Frage: „Wie geht es denn unserem Adolf?“ Plötzlich standen Bier und WBS auf der Back und es erschienen so viele Leute, wie ich auf diesem Dampfer nie vermutet hätte. Eine prima Eintrittskarte, dieser Adolf.

Ein bisschen erinnerte ich mich ja noch an den Crashkurs im Urlaub mit dem alten Suffkopp. So wurden die Gespräche sehr ausführlich. Das passierte mir noch auf verschiedenen Schiffen. Ich kannte diesen Adolf inzwischen schon sehr gut.

Wie ging das nun weiter? Kurz, das Leben stellte die Weichen. Ich ging zur Volksmarine, U-Jagd auf der Ostsee. Anschließend Seefahrt ade und Schaffen für die Familie.

Adolf war aus dem Gedächtnis entlassen. Zwölf Jahre nach der Seefahrtszeit, irgendwann im Herbst 1992, wurde ich zur Gründung der Marinekameradschaft in Hettstedt eingeladen. Ich ging zum besagten Zeitpunkt gespannt in das Gartenlokal zur Gründungsversammlung, öffnete die Tür und schaute in den Saal. Da stand ein großer, etwas bauchiger Mann auf, bat mich herein, reichte mir die Hand und sagte: „Ich bin Adolf Hirschl und wer bist du?“ So, so, Adolf Hirschl, dachte ich, wie das Leben doch so spielt. Inzwischen sind wieder 16 Jahre vergangen. Adolf ist jetzt aktiver Rentner, aber er ist und bleibt in seiner Seele und seinem Wesen immer ein echter Seemann.

Nicht nur Mittelmeer

Die Prüfungen liegen hinter mir. Bis hierher wäre es geschafft. Nur noch ein paar Tage bis zum Ende der Lehre. Feierliche Überreichung der Facharbeiterbriefe, Aufteilung auf die Flottenbereiche und dann kann es endlich losgehen. Ab in die weite Welt. Doch wie weit würde für mich die Welt werden? In welchen Flottenbereich komme ich? Asien-Amerika? Das wär's doch!

27 neue DSR-Köche drängten in den Flottenbereich Asien-Amerika. Da waren Wunscheinträge natürlich nicht möglich. Drei freie Plätze bei der Spezialschiffahrt, zwölf bei der Küstenschiffahrt, sieben im Mittelmeer, drei für Afrika und zwei für Asien-Amerika standen zur Verfügung. Wie sollten unsere Lehrmeister aufteilen, ohne jemanden zu enttäuschen?

„Eh' wir uns ein Kettenhemd anziehen müssen, wird gelost.“ Das war ihre einhellige Meinung. Na prima! Jetzt hast du zwei Jahre dein Bestes gegeben, um dich mit einem sehr guten Facharbeiterbrief für die Erfüllung deines Traumes zu empfehlen. Dieser Traum hieß Fernost und Südamerika. Sollte das alles umsonst gewesen sein? Ich habe an Losbuden noch nie was gewonnen. Nicht mal eine Papierblume. Und jetzt soll deine Zukunft verlost werden? Schei...! Mit schlotternden Beinen und zittriger Hand griff ich in den Lostopf. In welchem Los steht Asien-Amerika? Da? Da? Oder da? Egal. Hauptsache ein Schiff. Jetzt kommt's drauf an.

Ich griff mir ein Los. Bitte, bitte, lass es das Richtige sein. Vorsichtig entfaltete ich den Zettel. MITTELMEER stand da in großen Buchstaben. Der erste Moment war Enttäuschung. Aber was soll's. Es hätte auch schlimmer kommen können. Zum Glück kein „Kümo“ und mit dem nur „rechts rum“.

Schnell hatte ich mich mit der Mittelmeerfahrerei angefreundet. Angenehme Reisedauer, viele schöne Häfen mit ausreichender Liegezeit und immer neue Eindrücke. Trotzdem schaute man zu den Asienfahrern auf und fing an zu träumen. Als dann die große Liebe an Land dazukam und später ein Kind, gab ich den Traum von Fernost auf und wurde mit „meinem“ Mittelmeer glücklich. Nach mehreren Jahren Nord- und Südlevante war dann eine Abwechslung aber mehr als willkommen.

Nach etlichen Reisen als Koch auf meinem damaligen Stammschiff RUDOLF DIESEL wollte ich eigentlich Urlaub machen. Dann aber wurde von einer Reise nach Westafrika gemunkelt. An Bord haben Gerüchte eine andere Bedeutung als an Land. Bei etwa 25 Besatzungsmitgliedern können sie sich aber nicht lange halten, Tatsachen setzen sich durch. So ließ ich meinen Wunsch nach Urlaub in mir schlummern. Das war auch gut so. Die Durchsage von Kapitän Nossenheim kam wenig später: „Neue Reise ausgehend Rostock, Rotterdam, Lissabon, Monrovia, Tema, Luanda, Lobito, Namibe. Rückreise ist geplant über Takkoradi, Nordenham, Bremen. Reisedauer ca. 90 Tage.“ Die Welt sollte für mich doch noch größer werden. Nach den Häfen Europas, Nordafrikas und des Nahen Ostens käme nun Westafrika hinzu. Die Freude an Bord war unbeschreiblich. Noch mehr bei denen, die den Äquatortaufschein schon in der Tasche hatten. Diese Nachricht musste natürlich auch gefeiert werden. Bei einem Fassbierabend begannen auch gleich die Taufvorbereitungen. Erste Aufgabe: Einschüchtern der unreinen Befahrer der nördlichen Erdkugel mit Geschichten von „Foltern und Qualen“ einer Äquatortaufe. Auf unserem Mittelmeerdampfer gab es nur eine Hand voll von Neptuns Gehilfen. Das konnte sie aber nicht davon abhalten, sich gegenseitig mit den schlimmsten Taufgeschichten zu überbieten.

Von Streckbank, Kreuz, Stinkefass, Wassersack, den phantasievollsten Frisuren und Salbungen hatte ich schon genug gehört. Die Berichte von Heringen in den unmöglichsten

Körperöffnungen, von abgeschnittenen Ohren und anderen schlimmen Verletzungen waren mir neu, trugen aber wesentlich zu einem lustigen Abend bei. Bis Neptuns wilde Gesellen über uns herfallen konnten, war aber noch etwas Zeit. Doch bevor nicht in Rostock angeladen war, konnte sich an der geplanten Reiseroute noch viel ändern.

Diesmal blieb es dabei. Auslauftermin war der 28. September 1985. Unbekannte Kulturen, fast unberührte Natur, Eindrücke von Krisenregionen, bitterer Armut und vielen freundlichen Menschen sollten uns erwarten. Vorher hatte ich mich aber noch mit den netten Menschen von der Proviantabteilung der Schiffsversorgung Rostock auseinanderzusetzen. Ich wollte doch meinen Besatzungsmitgliedern eine abwechslungsreiche Kost anbieten.

Trockenproviant, Molkereiprodukte und Konserven waren relativ problemlos erhältlich. Bei Fleisch, Wurst, Fisch und vor allem Obst und Gemüse sah es da schon schlechter aus. Von meiner Fleischbestellung sollte ich nur Schweinehals, Schweinekeulen, Kassler und Rinderbrust in jeder beliebigen Menge bekommen. An Obst und Gemüse konnten nur Kartoffeln, Zwiebeln, Weißkraut, Rotkraut und die bekannten Kuba-Orangen geliefert werden.

Nach zähem Verhandeln schwatzte ich der Bordverkäuferin noch ein paar weitere Artikel ab. Eine ausreichende und abwechslungsreiche Bordverpflegung war damit aber nicht garantiert. Bald begriff ich den Grund der mangelnden Versorgung. Als Mittelmeerschiff rüsteten wir meistens in Wismar, unserem Heimatladehafen, aus. Damit galten wir in Rostock als unbekannt. Die Bordverkäufer versuchten, die Waren für „ihre“ Rostocker Schiffe zurückzuhalten. Beziehung war alles, da half auch kein gutes Zureden. Noch blieben mir ein Tag bis zum Auslaufen und mein guter Kontakt zur Schiffsversorgung Wismar. Also ran ans Telefon. Am nächsten Tag fuhr ein LKW der Schiffsversorgung Wismar vor und belieferte mich mit fast allen gewünschten Waren. Sogar frischer Räucherfisch, mit einem lieben Gruß von der Räucherei Wismar, war dabei. Nichts ist für ein gutes Bordklima wichtiger als abwechslungsreiches und gutes Essen.

Nun waren wir klar zum Auslaufen. Durch den Nord-Ostsee-Kanal führte die Reise nach Rotterdam. Den Weg kannten wir schon von früheren Reisen. Lissabon war für uns neu. Schon von weitem ist die gewaltige Christusstatue zu sehen. Bald öffnete sich ein herrlicher Panoramablick auf die weiße Stadt, auf die Berge mit dem weithin sichtbaren Castelo de Sao Jorge, auf die 2277 Meter lange Tejobrücke mit ihren 190 Meter hohen Pfeilern, hin zum Wahrzeichen von Lissabon – dem Torre de Belem mit seiner Bastion zum Schutz des Hafens und dem Denkmal der Entdeckungen. Leider blieb wegen der kurzen Liegezeit wenig Gelegenheit, die Stadt zu erkunden. So gelang uns nur ein kurzer Streifzug durch die engen und steilen Gassen der Altstadt mit ihrem schönen Blumenschmuck. Wir liefen aus in Richtung Afrika. Entlang der Küste Portugals fuhren wir nach Süden. Nun war auf der Brücke Konzentration gefordert, um nicht nach alter Gewohnheit nach links in die Straße von Gibraltar abzubiegen. Unser Ziel hieß erst mal Las Palmas auf Gran Canaria zum Bunkern. Für unsere jüngsten Besatzungsmitglieder gab es jetzt eine Spezialaufgabe. Netze sollten an Deck gespannt werden, um Kanarienvögel zu fangen. Der Scherz war zwar alt, klappte aber auch diesmal. So hatten wir unseren Spaß.

Mittlerweile liefen die Vorbereitungen für die Äquatortaufe auf Hochtouren. Da gab es Versammlungen für Täufer und Täuflinge. Auf Seiten der Täufer wurde geplant, gebaut und immer versucht, Angst zu verbreiten. Bei der großen Anzahl von Täuflingen hatten sie es nicht einfach. Die verfügten natürlich auch über Ideen und Strategien für Gegenoffensiven. Da wurden Taufgeräte versteckt oder mögliche Füllungen für das Stinkefass vernichtet. Es wurde aber auch gedichtet und gereimt für einen lustigen Taufabend. Der Spaß stand an erster Stelle, auch wenn manchmal die gegenseitigen Neckereien der Taufparteien hart an die Grenze der „sozialistischen Moral und Ethik“ gingen.

Der nächste Hafen hieß Monrovia in Liberia. Nicht gerade sehens- und erlebenswert. Die

politische Lage war sehr angespannt, aber es blieb ruhig. Ein Landgang war noch möglich. So machte ich mich auf den Weg in die Stadt. Von einem Hügel bekam ich einen kompletten Rundumblick. Was ich sah, war bitterste Armut. Auf einer Müllhalde zum Meer hin standen elende Hütten. So wie die Halde weiter ins Meer wuchs, fanden immer mehr Hütten Platz. Bedrückt und mit einem etwas flauen Gefühl in der Magengegend machte ich mich auf den Weg zum Schiff. Der nächste Hafen hieß Tema in Ghana. Ein paar Stunden vor Anlaufen der Reede machte ein Fischerboot durch Winken und Rufen auf sich aufmerksam. Es hatte einen Schaden am Bootsmotor. So nahmen wir den Fischkutter die wenigen Meilen zur Reede vorsichtig ins Schlepp. Zum Dank bekamen wir Körbe mit Garnelen, Lobstern und Fisch. Am Abend gab es auf dem Quasseldeck für jeden Eiweiß soviel er wollte.

Kaum eingelaufen, bevölkerten sofort die Holzschnitzer mit ihren Arbeiten das Schiff. Der Tauschhandel begann. Auch ich füllte meine Obst- und Gemüsevorräte wieder auf. Um wertvolle Valuta für die westeuropäischen Schiffshändler zu sparen, wurde mit Mehl und Zucker bezahlt. Mit der Zeit kristallisierte sich ein Händler mit der besten Qualität und den fairesten Preisen heraus.

Für Tema hatten wir keine einfache Fracht, eine Decksladung Eisenbahnwaggonen. Beim Löschen mit den Bordkränen ging es um Zentimeter und beim Ausschwenken gab es heftige Schlagseite. Für unsere gute Arbeit wurden wir vom Ablader für einen Tag an den schönsten Strand Ghanas gefahren.

Bei unseren Verhandlungen kamen wir auch auf Persönliches zu sprechen. So erfuhr ich, dass er in einem kleinen Dorf wohnt und Mutter und Schwester einen kleinen Stand auf dem Markt von Tema betreiben. Das wollte ich, um Land und Leute kennen zu lernen, einmal sehen. Er war damit sofort einverstanden und wir verabredeten uns für den nächsten Nachmittag. Mit der Funkpraktikantin ging ich zum Treffpunkt. Dort wartete er schon mit einem Taxi. Nach einer halben Stunde Fahrt durch den Busch wurde ich schon etwas unruhig. Was wäre, wenn die uns ohne Seefahrtbuch, Geld und Fotoausrüstung hier mitten im Busch zurückließen?

Plötzlich waren wir im Dorf. Ein paar Hütten aus Stein und Holz, lächelnde Menschen und jede Menge Kinder. Wir waren bestimmt die ersten Nichtafrikaner und der Empfang war sehr herzlich. Irgendwoher wurden Sessel für uns herangetragen. Kaum saßen wir, hockten



unzählige Kinder auf unseren Knien. Früchte, Schnaps und Saft wurden angeboten. All unsere Bedenken waren weggewischt. Die Behausungen bestanden aus ein oder zwei Räumen mit einem Schlafplatz und einer Kochstelle. Das ganze Dorf war auf den Beinen, um die ungewöhnlichen Besucher zu sehen. Soviel Gastfreundschaft und Herzlichkeit hatten wir nicht erwartet. Es war ein einmaliges Erlebnis. Wie wir dann von „unserem“ Händler erfuhren, war das ganze Dorf an den Tauschgeschäften beteiligt.

Bald hieß es wieder Auslaufen. Der Äquator kam immer näher und damit der Tag der Taufe. Die Vorbereitungen erreichten ihren Höhepunkt. Heimlichkeiten und Sticheleien ließen die Stimmung an Bord vibrieren. Am 26. Oktober war es soweit. Gegen acht Uhr wurden wir Unreinen von Neptuns Gesellen zusammengetrieben und nach einer ersten Dusche aus dem C-Rohr in Deckstoiletten und den Trockenraum der Wäscherei eingeschlossen. Trocken ist darin aber keiner geworden. Die Hitze ließ den Schweiß in Strömen fließen. So schmorten wir im eigenen Saft, bis gegen dreizehn Uhr einer nach dem anderen zu Neptun geholt wurde. Auf den Knien ging es vom Hauptdeck unter ständigen Wasserkaskaden hinauf zum Brückendeck. Wie es dort aussah, ließ uns errahnen, was einen jeden von uns erwartete. Aber ehe der Täufling realisieren konnte, was geschah, war er an Händen und Füßen auf die Streckbank gebunden. Jetzt begann der Spaß erst richtig, aber nicht für uns. Was hier in den Mund gegossen und auf den Körper geschmiert wurde, ließ sich nicht definieren. Zwei Mann beschäftigten sich damit, meine Größe ins optimale Verhältnis zum Gewicht zu bringen. Mit allen Kräften zogen sie an den Beinen und machten mich somit völlig bewegungsunfähig. Wenn ich nur einen Arm frei gehabt hätte, dann... Aber so musste ich mich meinem Schicksal ergeben. Jedes Sträuben, jeder Laut wurde als Anerkennung für Neptun gedeutet und in alkoholische Gaben für sein Gefolge transformiert.

Nun ging es zum Friseur. Der zeigte mir eine konträre Preisliste. Je weniger Haare geschnitten werden sollten, um so teurer wurde es. Ich entschied mich für die billigste Variante, den Kahlschlag. So ölverschmiert wie meine Haare waren, hätte ich sie sowieso nicht wieder sauber bekommen. Wehrlos, die Hände und den Hals in ein Brett eingespannt, begann die Prozedur. Mit einer stumpfen Schere wurden die Haare mehr ausgerissen als geschnitten. Ein Profi war da nicht am Werk. Neben den kahlen Stellen blieben ein paar lange Büschel stehen. Mehr Angst musste ich um meine Ohren haben. Also hielt ich ganz still. Durchnässt wie wir waren, wurde es bei der leichten Seebreeze auf dem Friseurhocker ganz schön kühl. Da war der Einstieg in das Stinkefass recht angenehm. Durch das gärende und faulende Zeug war es drin schön warm. Gerochen habe ich zum Glück nichts, da ich noch den Dreck von der Streckbank in der Nase hatte. Die Worte des Pastors konnte ich auch kaum verstehen. Meinen Ohren ging es wie der Nase. Anschließend hieß es im Pool abzutauchen. Endlich konnte ich etwas Dreck abwaschen und die Gehörgänge wurden wieder frei. Das war sehr wichtig, wie sich kurz danach herausstellen sollte. Nachdem ich der Meerjungfrau die klebrige Flosse geküsst hatte, durfte ich vor Neptun niederknien. Nun erhielt ich noch eine kräftige Dusche aus einem Schlauch und mein Taufname wurde genannt, den ich wiederholen musste. Ich habe meinen „Rollmops“ verstanden und musste nicht noch mal den Parcours durchlaufen.

Nach mehrstündigen Reinigungsarbeiten an Deck und an uns, fand abends ein zünftiger Barabend mit musikalischen und poetischen Einlagen der Täuflinge statt, bei dem die „freiwilligen“ und „erzwungenen“ Gaben an Neptun und sein Gefolge vernichtet wurden. Nun durften wir ungehindert die südliche Erdkugel Richtung Angola befahren.

Der nächste Hafen hieß Luanda, ein absolutes Krisengebiet. Landgang war nur nach der jeweiligen Situation möglich. Für unsere dort tätigen FDJ-Brigaden hatten wir neuen Proviant dabei. Dafür luden sie uns in ihr Camp ein. Für einen gemeinsamen Abend brachten wir die Getränke und etwas zum Grillen mit. Da das Bier auch irgendwann wieder heraus musste,

ging jeder zum Erleichtern einfach in den Busch. Als uns dann die FDJler erzählten, es gäbe hier Mambas und Kobras, haben sich alle jeden weiteren Gang verkniffen.

Die FDJ-Brigaden befanden sich zur Betreuung und Reparatur der als Solidaritätsgut gelieferten LKW W 50 in Angola. Bei unserer Fahrt durch Luanda sahen wir an fast jeder Ecke defekte W 50 stehen, manche nur mit einem Plattfuß. Darauf angesprochen, erklärten die FDJler, es bedürfe noch sehr viel Überzeugungsarbeit, da die Angolaner der Meinung seien, für jeden kaputten LKW käme ein neuer. In Ludwigsfelde lief derweil die Produktion auf Hochtouren.

Ein Zwischenfall ereignete sich noch bei den Löscharbeiten. Es wurden gerade Paletten mit Fleischkonserven gelöscht. Unsere Kräne wurden von Angolanern bedient. Dabei kippte, beabsichtigt oder nicht, eine Palette beim Absetzen an Land und die Dosen rollten über die Pier. Sofort wimmelte es vor dem Schiff von Menschen und es sah aus, als ob jeder Angolaner im Hafen eine Dose für sich ergattern wollte. Bei der Armut im Land auch verständlich. Genauso schnell befanden sich aber auch Polizei und Armee vor Ort und begannen sofort scharf zu schießen. Im Nu war die Pier geräumt, sowohl von Angolanern als auch von Dosen.

Auch im Hafenbecken knallte es öfters. Dort wurden von den sowjetischen Schiffen Handgranaten ins Wasser geworfen, um, wie es offiziell hieß, Taucher abzuwehren, die Minen an den Schiffen anbringen könnten. Ganz so falsch war das nicht, wie sich im Fall ARENDSEE zeigen sollte. Der Nebeneffekt war aber ebenfalls beabsichtigt. Die durch die Explosion getöteten Fische brauchten nicht mühsam geangelt, sondern nur von der Wasseroberfläche eingesammelt zu werden.

Über Lobito und den Äquator ging es nun zurück nach Ghana. Zum Holzladen liefen wir Takkoradi an. Die letzte Leine war gerade zwischen den Tonnen fest, da bevölkerten wieder die Händler mit ihren Schnitzereien das Schiff. Nun begann der Handel erst richtig. Wir hatten ja in vorherigen Häfen Erfahrung sammeln können.

Eine willkommene Abwechslung war die Disko in Takkoradi. Jeden Abend war hier Bordtreffen. Noch schöner war der Weg zurück zum Schiff in stockdunkler Nacht durch unbeleuchtete Straßen und Gassen. Hier und da glimmte noch das Feuer einer Kochstelle. Ehe man sich versah, stand man erschrocken zwei weißen Augen und Zahnreihen gegenüber. Der Rest vereinte sich mit der Nacht. Die Einheimischen schienen sich einen Spaß daraus zu machen.

Den Schiffsbauch voller Edelholzstämmen, die Kammern voller Schnitzereien und Wasserhölzer und den Kopf voller Erlebnisse und Eindrücke, traten wir die Heimreise an.

Auf der Rückreise übernahmen wir noch von einem Fangschiff des Fischkombinates zwei Kühlluken voll Fisch für Rostock.

In Nordenham und Bremen sollten die Baumstämmen gelöscht werden. Aber um die Reise auch privat erfolgreich enden zu lassen, mussten unsere Souvenirs, ohne Probleme mit dem Zoll zu bekommen, von Bord geschafft werden. Wir durften nur die Hälfte unseres zustehenden Handgeldes in Waren einführen. Bezahlt hatten wir unsere afrikanischen Errungenschaften allerdings mit Hemden, Schuhen und ähnlichem.

Wie hoch schätzt der Zoll den Wert der mitgebrachten Souvenirs? Diese Frage stellte sich auf jeder Reise neu. Für den Zoll waren es lediglich materielle Werte. Für uns Seeleute unbezahlbare Erinnerungen. Als wir erfuhren, die Kühlladung Fisch soll im Fischkombinat Rostock gelöscht werden, bekam der Funker alle Hände voll zu tun. Alle orderten bei ihren Familien zum Einlaufen ein Auto. So stand einem erfolgreichen Reiseabschluss nichts mehr im Wege.

Nach dem Verholen nach Wismar und dem dortigen Einlaufen am 23. Dezember hatten wir eine unvergessliche Reise hinter und die Vorfreude auf Weihnachten bei unseren Familien vor uns.

Der Postmeister

Vielen Seeleuten in der Westafrikafahrt dürfte er bekannt und gleichsam ein Begriff sein. Ein Unikum ohnegleichen und von einem bestechenden Naturell.

Doch warum hat bisher niemand über diesen Menschen geschrieben? Tausende Anekdoten kursieren unter den Fahrnsleuten der 1960er und 1970er Jahre, doch dieses Faktotum blieb einfach unerwähnt. Dabei gibt es gerade über diese illustre Figur mit Sicherheit eine Menge zu erzählen.

MS ROSENORT der DSR war wieder einmal mit Südkurs unterwegs, brachte den üblichen Kram an Ladung wie Zucker, Stalllaternen, Schaufeln, Spitzhacken, leere Bierflaschen und Eimer auf den schwarzen Kontinent. Die nördlich gelegenen Häfen von Casablanca bis Takoradi lagen achteraus und nun hielt man etwas Ost, geradewegs auf die Kamerunküste zu. Douala hieß der letzte Löschhafen, bevor es mit Tropenhölzern beladen wieder Richtung Europa gehen sollte.

Neben Abidjan und Lome gehörte dieser Hafen zu den immer wieder gern besuchten Plätzen in dieser Relation, zumindest bis etwa 1974/75. Danach begannen auch hier Chaos und anarchische Verhältnisse und Hein Seemann war besser beraten, an Bord zu bleiben, um Geldbeutel, Gesundheit und Leben nicht zu riskieren. Doch bevor diese Situation eintrat, ging man gern unbeschwert und unbehelligt an Land, vor allem aber in die dortige, gut geführte Seemanns-Mission. Der damalige Leiter der Einrichtung, Herr Bott, tat viel, um den Fahrnsleuten aller Flaggen ausreichend Kurzweil zu verschaffen.

Doch auch an Bord kam keine Langeweile auf, denn Arbeit gab es ausreichend und daneben auch vielfach „netten“ Besuch.

Wenn der Wachmann an der Gangway losbrüllte: „Der Postmeister kommt!“, dann freute man sich auf lang erwarteten Spaß. Der Gangwaymann sauste den Landgang hinunter und brachte erst einmal das Fahrrad des Besuchers an Bord und in Sicherheit. Der alte Mann schleppte sich an Bord, sah in die freudigen Gesichter der Gang und dann kamen in klarem Hochdeutsch seine Fragen: „Na, Jungs, alles klar, schöne Reise gehabt, wie sieht's zu Hause aus?“

Nach einem kurzen Plauderstopp ging er dann aber auch schnell weiter und zielsicher erst einmal in die Offiziersmesse. Seinen Platz an der Back der Offiziere hatte er sich schon bei früheren Besuchen erkoren – direkt neben dem Kapitän! Damit war die sonst bestehende Sitzordnung aufge-



Piddy und sein Bruder, der Stammeshäuptling, 1968.

hoben und jeder musste einen Stuhl weiter rücken. Und dann begann er zu erzählen, orderte zwischendurch sein Frühstück beim Obersteward und schwatzte und schmatzte bis alle halb ohnmächtig waren. Dass er bei seinem hohen Alter, wir schätzten ihn zwischen 80 und 90 Jahre, viel zu berichten hatte, das kann man schon glauben. Schon während der Kolonialzeit diente Piddy, wie der Alte hieß, den Deutschen als Lauf- und Botenjunge und avancierte schnell zum „kaiserlich-königlich-deutschen Postmann“. Darüber hinaus betrieb sein Clan einen regen Handel mit allem Erdenklichen und sicherte sich so eine für damalige afrikanische Verhältnisse relativ gute Existenz. Nach dem 1. Weltkrieg bekamen ihn die Engländer zu fassen und sperrten ihn, angeblich seiner Deutschfreundlichkeit wegen, über viele Jahre in den Knast. Das schürte seinen Hass gegen die „Englishmen“. Er machte keinen Hehl daraus, wofür sie ihn nochmals hinter Gitter brachten. Irgendwann beruhigten sich dann die Gentlemen und ließen ihn in Ruhe.

Nun saß er bei uns an Bord und erzählte wohl zum hundertsten Mal seine Lebensgeschichte. Er kannte alle deutschen Schiffe, die diesen Hafen anliefen, und komischerweise unterschied er nie zwischen Ost und West. Für ihn waren Schiffe und Seeleute deutsch. Deutsch, Punkt, aus! Das Frühstück war beendet und jetzt legte er beim Erzählen noch einen Zahn zu. Denn nun hatte er ja den Mund frei. Damit ihm die Spucke nicht ausging und sein Redefluss nicht beeinträchtigt wurde, bat er unumwunden um ein wohl temperiertes Bier. Das wurde ihm prompt serviert und nach einem ersten tiefen Schluck, gefolgt von einem lang gezogenen „Ahhhhhh“ ging das Geschichten erzählen lustig weiter. Irgendwann wurde ihm bei unserer gut arbeitenden Klimaanlage wohl doch etwas frostig um Nase und Füße, so dass die Frage nach einem wärmenden Whisky durchaus normal erschien. Da aber ein Glas vom feinsten Scotch lediglich anheizt und Appetit macht, doch nicht richtig durchwärmt, kamen selbstverständlich ein paar weitere Gläschen dazu. Der Whisky tat ihm sichtlich gut und ihm wurde so warm, dass er dann auch seine leicht verbeulte Postmeistermütze vom Kopf nahm und mit einem Taschentuch über seine kurze weiße Wolle fuhr. Doch langsam stieg ihm der Alkohol in den Kopf und der alte Mann wurde plötzlich sehr melancholisch. Er begann, die ihm während der Kolonialzeit beigebrachten deutschen Volkslieder vorzutragen. Mit einer unglaublich klaren Stimme hörten wir ihn singen: „Ännchen von Tharau“, „Im schönsten Wiesengrunde“, „Am Brunnen vor dem Tore“ und viele andere. Diesen alten schwarzen Mann so singen zu hören, weckte in uns doch eigenartige Gefühle und ich muss gestehen, dass mir langsam eine Gänsehaut wuchs. Ergriffenheit und Erstaunen, Sympathie und Bewunderung wechselten in einem ständigen Hin und Her. Da saß ein schwarzer Mann in unserer Messe und sang deutsches Liedgut, von dem manch einer unter uns die Texte vielleicht nie gekannt oder schon längst vergessen hatte. Hut ab und Hochachtung!

Irgendwann wirkte dann doch der Alkohol. Man bettete ihn kurzerhand in der Lotsenkammer und gönnte ihm die wohlverdiente Ruhe.

Stunden später half ihm ein ordentlicher Kaffee wieder auf die Beine und ordnete das Durcheinander in seinem Kopfe. Er scheuchte seine Urenkel durch die Gegend, um Wünsche für die Besatzung zu erledigen: Postkarten und Briefmarken besorgen, Obst heranschaffen und anderes.

Es wurde berichtet, dass der ehemalige Bundespräsident Heinrich Lübcke anlässlich eines Staatsbesuches die Leistungen dieses Mannes in der Form würdigte, dass er ihm die Uniform eines Postmeisters der Kaiserzeit überreichte, ein Dienstfahrrad schenkte und eine jährliche Leibrente überließ. Inwieweit diese Angaben der Wahrheit entsprechen, ist mir unbekannt geblieben, doch wünschte ich mir, dass es wirklich so war.

Das Rad soll der Postmeister als Gehhilfe benutzt haben.

Unvergessen sein Ausruf: „Wir Deutschen müssen viel mehr zusammenhalten!“ Ob er schon damals so eine Vorahnung besaß?

Anmerkung der Redaktion

Bei unseren mehrmonatigen Recherchen zur Suche eines Fotos vom Postmeister Piddy halfen viele mit. So erhielten wir von Eckhard Drillich aus Köln den Link zu einer alten Ausgabe (09.03.1968) der Frankfurter Rundschau. Auch wenn wir Gustl Müller nicht mehr selbst befragen konnten, sein Text betätigt uns, Piddy war ein Mensch, den alle kannten, egal ob West- oder Ostdeutschland. Es wurde also schon von Piddy geschrieben, doch dies konnten wir alle nicht wissen.

Zeit und Bild

FRANKFURTER RUNDschau AM Wochenende

Samstag, 9. März 1968 · 24. Jahrgang · Nr. 10

Old Burnleys langer Traum

Nach den Kolonialisten die Touristen:
Die Deutschen sind wieder in Kamerun
Ein Reisebericht von Gustl Müller

[...] „Kennen Sie schon den deutschen Postmeister von Kamerun?“ fragt die rotblonde, hochgewachsene Erika Hee im mattblauen Kostüm, Bodenstewardess der französischen Uta-Fluggesellschaft in Douala, geborene Frankfurterin. Ich könnte ihn vielleicht am Hafen finden: „Er riecht es schon ein paar Tage vorher, wenn ein deutsches Schiff einläuft.“

Ein deutscher Frachter nimmt Kakao, Tee und Erdnüsse auf. Der Afrikaner, der zusieht, hat eine deutsche Postmütze auf dem Kopf. Ekalle Wonja Piddy, Postmeister a. D. „Zur Stelle“ meldet er sich; als ich ihn anspreche.

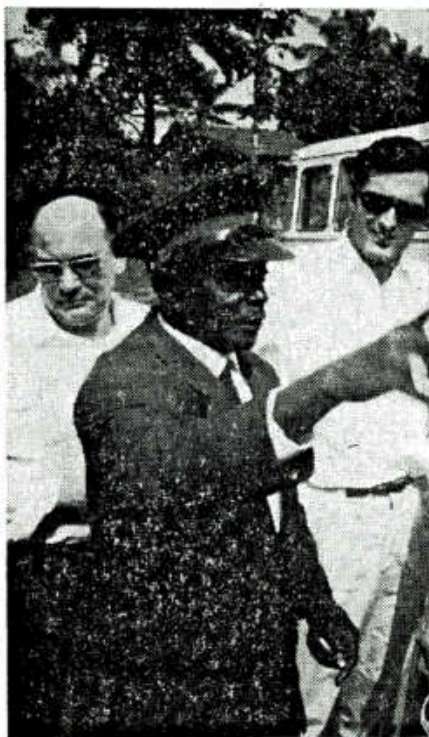
[...] Ein Mann von der deutschen Kolonialpost hat Piddy bayerischen Dialekt beigebracht. Den Durst löscht Piddy dagegen mit Gerstensaft preußischer Brauweise; ein Schuldtheiss-Braumeister machte aus der Hitze ein Vergnügen.

Jedes Jahr schickt die Deutsche Bundespost Piddy eine neue Mütze. „Früher hatte ich zwei Postgehilfen, drei Briefschaffner und einen Postverteiler.“

Er erinnert sich auch daran: Wegen eines Fehlbetrages von zehn Pfennig kam es zu einer hoch-notpeinlichen Untersuchung, die mehrere Tage dauerte. Bis die zehn Pfennig in Form einer verlegten Briefmarke zum Vorschein kamen.

Und heute? Alles Mist, meint Piddy. Weil auch hier früher alles viel, viel besser war ...

Alle seine Enkel gingen in die deutsche Schule. Er zeigt hinüber zur Bank mit Marmorsäulen: „Da drin ist mein Sohn Direktor.“



Ekalle Wonja Piddy, der letzte deutsche Posthalter von Douala. Die Bundespost schenkt ihm jedes Jahr eine neue Mütze. (Bilder: Müller)

Die Geschichte einer Äquatortaufe

Befand ich mich im Heimaturlaub, wurde ich wie üblich per Telegramm durch Frau Glaab – die Dame war für die Besetzung der Mannschaften verantwortlich – informiert, wann und wo ich mich zur nächsten Reise einzufinden habe. Lapidar stand auf dem Telegramm: „... in Wismar anzutreten“. Da ahnte ich bereits, dass die bevorstehende Reise nach Südamerika gehen würde, weil in Wismar meistens Kali als Ladung für diese Bestimmungshäfen übernommen wurde. Frohen Mutes stieg ich auf und musste folgerichtig zugleich diese Hiobsbotschaft vernehmen: „Es geht nach Brasilien!“ Bei aller Freude – damit war auch die Äquatortaufe verbunden und man hatte ja schon so einiges gehört.

Die Reise begann recht angenehm. Ich teilte mir wieder mal mit „Schmidt“ eine Kammer. Zu Reisebeginn kam es recht oft vor, dass man von dem einen oder anderen Täufer in spe, das waren jene, die einen bei der Taufe quälen durften, gefragt wurde, ob man denn nicht mal auf sein Steak oder das Eis zur Mittagszeit zugunsten der Täufer verzichten wolle. Nun, der Äquator war noch weit, und was ging mich sein Appetit auf Steak und Eis an? Die Stimmung an Bord gegenüber den Täufeln konnte man noch als recht aufmüpfig bezeichnen. Dies änderte sich bei 99 Prozent aller „Delinquenten“ je näher der Äquator heranrückte zusehends. Ein abschreckendes Achtungszeichen verbarg sich hinter dem 200-Liter-Fass, welches an Deck immer in der prallen Sonne stand und sich täglich mehr und mehr mit den Essensresten der Besatzung füllte. Zur besseren Gärung gab unsere Bäckerin ab und zu etwas Trockenhefe in den Sud.

Zwei Tage vor dem Erreichen des Äquators hatte sich das Blatt gewendet. Die zu Taufenden baten die Täufer mehr und mehr, das Steak oder das Eis anzunehmen, man könne ja auch mal verzichten. In der Mannschaftsmesse stand eine Truhe, in der jeder Täufling täglich oder stündlich, je nachdem, wie groß die Angst wurde, einige Gaben in Form von handgeschriebenen Zetteln einwerfen durfte, was er denn bereit sei zu spendieren, um unser aller Wassergott Neptun gnädig zu stimmen. Meistens drehte es sich um eine Schachtel „Cabinet“, eine Flasche Bier oder ähnliches. Doch damit konnte er auch ganz schnell in Ungnade fallen. Solche Kleinigkeiten sah Neptun als Verarsche an. Es durfte schon eher ein Kasten Bier oder besser noch ein Karton Schnaps aus der Transitlast sein.

Der Abend vor der Taufe war eigentlich recht gemütlich. War! Was ist das?! Ich lag in der Kojе und ein Geschrei ging durch die Gänge. Das Schott wurde aufgerissen, und ich wurde von zwei Täufeln unter Peitschenhieben – aufgeschnittene, in rote Farbe getunkte Festmacherleine – aufgefordert, auf allen Vieren aufs Hauptdeck zu kriechen und wie ein Wolf zu heulen, bis der Mond hinter den Wolken hervorkäme! Zu diesem Zweck wurde auf dem hinteren Hauptdeck neben Luke fünf eine weiße Linie gemalt, an der sich alle Täuflinge hinzuhocken hatten. Gott sei Dank war der Himmel nicht so bewölkt. Also wieder rein in die Kammer.

Die Taufe! Man kann ja sooo gut schlafen vor so einem Tag. Der erste Blick nach dem Aufstehen galt der Kammertür, was denn draußen dran stehen würde. Wer ein großes „S“ an seiner Tür entdeckte, der wusste, dass er derjenige sein würde, welcher alle Folterstationen zweimal werde durchmachen müssen. Und zwar als erster zum Test, dass auch alles funktioniert und als letzter, wenn die meisten Täufer schon keinen klaren Blick mehr besaßen. Puh! Mich hat's nicht getroffen. Peter Hebecker, seines Zeichens Maschinen-Ing.-Praktikant, durfte sich freuen!

Das ganze Gesindel von Täufeln trieb die Meute, ich glaube wir waren sechzehn Männer und zwei Frauen, nach achtern in den Trockenraum. Dieser befand sich direkt über der Schiffschraube, war wie fast alles auf dem Schiff aus Stahl und besaß kein einziges Bullauge.

Vor dem abwärts führenden Niedergang wartete der E-Mix mit altem Harzer Käse, dessen Haltbarkeitsdatum dem Gestank nach schon vor dem 1. Weltkrieg überschritten war. Nun bekam jeder eine Portion dieser übel riechenden Masse in die Haare geschmiert, wegen guter Haftung der später zu verabreichenden den Haarwuchs fördernden Ingredienzien.

Da saßen wir nun auf dem Boden, achtzehn Täuflinge auf neun Quadratmetern, ohne Licht und manchmal aufschreckend, weil wieder jemand mit dem Hammer von außen gegen die Stahlwand schlug. Die Täufer taten sich inzwischen gütlich an unserem Frühstück. Wir hatten noch nichts bekommen. Warum auch, es wäre bei dem Gestank sowieso nicht drinnen geblieben. Ab und zu warf unser E-Ing. Udo Heunemann einen Blick in den Trockenraum, um sich zu vergewissern, dass seine soeben reingeworfenen faulen Eier ihre Wirkung auch nicht verfehlen. Ein großes Lob an dieser Stelle an unsere beiden Mädels, die alles standhaft mitgemacht haben.

Es war gegen neun Uhr, da beugte sich unser „Kabelede“ übers Schanzkleid und übergab dem Meer sein Frühstück. Strafe muss sein, dachte ich. Erst frisst der uns das Frühstück weg und nun, nachdem er in der Nähe des Trockenraumes in der Bilge peilen muss und ihm der übel riechende Duft in die Nase steigt, soll die „Frühstücksübergabe“ an das Meer zu Recht erfolgen!

Einen genauen Beginn der Taufe kann ich nicht angeben. Ohne Uhr und ohne Zeitgefühl hatte ich im Trockenraum mit meinem leeren Magen zu kämpfen. Nach unendlich langer Zeit ging es los. Peter war der erste. Die Schilderung der einzelnen Stationen kann ich nur aus meiner Sicht wiedergeben, da ich die anderen dabei nicht sehen konnte. Jeder wurde einzeln aus dem Trockenraum geholt und dann gequält.

Unter Peitschenhieben wurde ich den Niedergang hinaufgetrieben und erschien in demütiger gebückter Haltung vor Neptun. Als erstes bekam ich einen Fisch in den Mund und musste durch einen mit Seewasser gefüllten, an beiden Enden nach oben gerichteten, etwa vier Meter langen Schlauch mit einem Durchmesser von etwa anderthalb Metern kriechen, um am anderen Ende, den Fisch immer noch zwischen den Zähnen, unserem Bootsmann Billig vor sein C-Rohr zu laufen. Das gab kräftig schönes, salziges Meerwasser von sich, natürlich mitten ins Gesicht.

Dann wartete schon der E-Mix mit einer Folterbank, auf die ich geschnallt wurde. Er jagte mir mit seinem Kurbelinduktor ständig Strom durch meinen armen Körper. Ich Idiot hatte am Vortag dieses Kurbelgerät noch getestet und Udo, unserem E-Ing., gesagt, dass es nicht funktioniere, da es wirklich keinen Strom von sich gab.

Ständig wurde versucht, mir irgendwelche Kekse in den Mund zu stecken, die wie eine Mischung aus altem Käse und Schweinemist rochen. Sie stellten eine Glanzleistung unserer Bäckerin Bianca dar. Man besaß dann aber ein Einsehen, bevor ich die Täufer mit nicht vorhandenem Mageninhalt „angebrüllt“ hätte. Danach ging es zum „Frisör“ in Person meines langjährigen Lieblingskollegen Renald Schmidt. Also rein in das 200-Liter-Fass voller alter Essensreste. Erst mit dem Kopf zum Schnuppern, dann der ganze Körper. Am Ende schaute der Kopf noch raus. In eine Holzspange, ähnlich dem Pranger im Mittelalter, wurden die Hände und der Kopf geklemmt. Nun konnte der „Frisör“ mein Haupthaar nach Lust und Laune bearbeiten. Eine Beschreibung der entstandenen Frisur ist unmöglich!

Danach ab ins mit Seewasser gefüllte Taufbecken. Da wartete schon wieder Bootsmann Billig auf mich. Ich glaube, es war für ihn eine Befriedigung, mich so zu quälen. Nach unendlichen Versuchen, meinen Kopf schön lange unter Wasser zu halten, gaben die Täufer an dieser Station endlich auf. Doch es wartete noch die schöne Frau unseres Meeresgottes auf mich. Sie hielt mir ein halbvoll gefülltes Wasserglas mit warmem Gin hin, das auf ex getrunken werden musste. Anschließend sollte man ihr unbedingt den Fuß küssen. Der Fuß war eine Taucherflosse, auf die eine reichliche Menge Labsal (klingt gut, ist aber alles andere

und wird zum Einfetten von stehendem und laufendem Gut verwendet) aufgebracht war. Vorsichtig, mit spitzen Lippen, um ja nicht zu viel von dem Zeug abzubekommen, näherte sich mein Mund der Flosse. Wahrscheinlich war ich zu vorsichtig. Denn nachdem ich fast mit den Lippen die Taucherflosse berührt hatte, klatschte es in meinem Gesicht. Die Bäckerin hatte nochmals so richtig ausgeholt, damit auch mein ganzes Gesicht von der „Masse“ etwas abbekam. DANKE!



Zu guter Letzt hörte ich noch meinen nicht mehr ganz so klar artikulierten Taufnamen, da auch unser Chiefmate Dall (Neptun) schon so einiges an Alkoholika zu sich genommen hatte. Jetzt hieß es nur noch Hose runter und ab unter die Dusche.

Erwähnen möchte ich an dieser Stelle noch, dass an jeder Station ein Helfer Neptuns stand und von jedem Täufling milde Gaben aufschrieb, die er bereit war auszugeben, damit die Folter nicht zu „grausam“ ausfallen würde.

Nach der Taufe verstand es sich von selbst, dass ein leerer Magen ein halb volles Wasserglas mit warmem Gin nicht behalten konnte. Wer jetzt glaubt, der „Taufschein“ wäre nach dieser Tortur sicher gewesen, der irrt! Jetzt folgte der gemütliche Teil. Alle Getauften hatten ein Kulturprogramm zur Belustigung der Besatzung zu gestalten. Dann wurden den Täuflingen die Taufscheine ausgehändigt. Unter einer Bedingung – man musste noch seinen Taufnamen wissen. Zum krönenden Abschluss der Taufe wurde alles, was vom Auslaufen bis zur Taufe an flüssigen Spenden für Neptun eingegangen war, VERSOFFEN!

Keiner der Getauften trug körperliche Schäden davon und die Sicherheit unseres Schiffes war zu jeder Zeit gewährleistet. Ob jemand durch die anschließende „Angleichung“ aller Frisuren an eine Fast-Glatze seelische Schäden davongetragen hat, entzieht sich meiner Kenntnis. Den Brasilianerinnen hat's nichts ausgemacht.





74



MS HEINZ KAPELLE, 1966.

(Foto: R. Lachs)



MS GÖRLITZ, 1966.

(Foto: V. Gagalon)



MS MEYENBURG

(Foto: H. Reischke)



MS BERNHARD, 1982.

(Foto: C. Würker)



MS JOHN BRINKMANN, 1964.

(Foto: K.-W. Langer)



MS GERA, 1965.

(Foto: R. Lachs)



MS HEINZ KAPELLE, 1966.

(Foto: R. Lachs)



MS PREMnitz, 1986.

(Foto: L. Vogel)



MS KARL-MARX-STADT, 1975.

(Foto: I. Bochert)



MS KARL-MARX-STADT, 1975.

(Foto: I. Bochert)



MS EILENBURG, 1970.

(Foto: K.-W. Langer)

In geheimer Mission mit MS COLDITZ



Am 27. April 1981 musterte ich als Funkoffizier für zwei kurze Vertretungsreisen in der Getreidefahrt Rostock-Kanada-Rostock auf dem Massengutfrachter MS COLDITZ/Y5DF an. MS COLDITZ war zwar erst fünfzehn Monate alt, aber als „Winterschiff“ im Januar 1980 in Leningrad in Dienst gestellt, sah sie, rostig-braun wie sie war, eher wie „zehnjährig“ und gar nicht wie ein Neubau aus. Die Gangway war eine „Teleskop-Leiter“ komplizierter sowjetischer Bauart, die mir jedes Mal beim Betreten ein mulmiges Gefühl im Magen verursachte und diese Vorahnung sollte mich nicht täuschen. Normalerweise wäre meine Bordzeit am 10. Juni 1981 beendet gewesen, aber ich musterte erst am 15. September 1981 ab und das aus folgendem Grund:

Die erste Kanada-Reise verlief planmäßig, aber die zweite „Kurzreise“ hatte es in sich. Mit „voll Schiff“ Weizen aus Montreal kommend, liefen wir nicht Rostock, sondern Liverpool/England als Löschhafen an. Hier fand auch ein Kapitänswechsel statt. Kapitän Klaus Fanger übergab an Kapitän Christian Weiße. Am 8. Juni 1981 verließen wir Liverpool mit der Order, in Frankreich einen „Sonderposten“ EG-Weizen für die DDR, Löschhafen Rostock, zu laden. Die meisten der nachfolgenden ungefähren Datumsangaben habe ich, soweit nachvollziehbar, meinen „Reparatur-Aufzeichnungen“ entnommen. Das Führen eines Tagebuches außerhalb des vorgeschriebenen dienstlichen Funktagebuches war zur damaligen Zeit nicht empfehlenswert.

Im Jahre 1979 hatten das nicaraguanische Volk und seine sandinistischen Kämpfer unter Führung der FSLN (Frente Sandinista Liberación Nacional) den bewaffneten Kampf gegen die US-hörige Somoza-Diktatur gewonnen. Der US-Administration unter Präsident Ronald Reagan war das natürlich ein Dorn im Auge. Sie versuchte, Nicaragua „auszuhungern“ und beschloss auf Grundlage ihrer Agrarpolitik – „Food-Power-Strategie“ – die Streichung der Kredite und der Getreidelieferungen. In die weltweiten Sympathie- und Solidaritätsbekundungen für Nicaragua reihte sich auch die DDR-Führung in vorderster Front mit ein. Dem Volk von Nicaragua wurden als Soforthilfe 50.000 Tonnen Weizen geschenkt. Diese Menge reichte zur Brot-Versorgung der Bevölkerung für acht bis zehn Monate und half dem Land, über die ersten ernsthaften Schwierigkeiten hinwegzukommen und eine Hungersnot abzuwenden. Aber der Transport dieses „Soliweizens“ hatte so seine Tücken.

Die Seine aufwärts erreichten wir Grand Couronne, einen Vorhafen von Rouen, machten am Getreidesilo fest und begannen mit der Teilbeladung. Während der Liegezeit erhielten wir zu unserem Erstaunen aus Rostock per Lkw Dienstpost, Proviant und Ausrüstung. Sogar unser Leergut und weitere Rückführungsgüter wurden wieder mit nach Hause genommen. Zwar erschien uns das alles ungewöhnlich, aber bei der DSR ging manches sehr seltsame Wege. Danach wurden in Le Havre stabilitäts-, sicherheits- und tiefgangbedingt alle Luken bis oben hin voll beladen, sodass das Schiff mit 33.000 Tonnen Weizen die Reise antrat.

Etwa am 18. Juni 1981 spät abends verließen wir den Hafen Richtung Rostock. In der Nacht aber erfolgte ein Kurswechsel in Gegenrichtung zur Biscaya. Unser Kapitän hatte dienstliche „Brieforder“ bekommen, via Panama-Canal (PC) nach Vietnam zu laufen. Nach dem Passieren des PC aber sollte entsprechend der dort zu öffnenden zweiten „Brieforder“ verfahren und die darin angegebenen Löschhäfen angesteuert werden.

Die Atlantiküberfahrt verlief zwar seemännisch problemlos und wir erreichten Anfang Juli Cristóbal de Colón/PC, aber psychisch lag einiges im Argen. An Bord wusste praktisch niemand etwas Genaues und daheim wurde selbstverständlich keiner darüber informiert, wo die COLDITZ steckte und was mit ihr passierte. Nachfragen bei der Reederei wurden abgewimmelt. Per Nachrichtenaustausch durfte nur „allgemeines Befinden“ nach Hause „verraten“ werden. Bei Aufnahme der Funkverbindungen mit Rügen Radio/Y5M wurden anfangs trotz hartnäckiger Rückfragen die „QRB-Angaben“ des Standortes durch mich stur verweigert, was zunächst zu Verwirrungen führte. Nach Information an die Reederei und entsprechender „Weisung“ an Y5M hatten die Kollegen dort meine Verweigerungshaltung schnell kapiert und unterließen weitere QRB-Anfragen. Die täglichen FX-Positionsmeldungen wurden sendemäßig ignoriert und nur abgehört. Eine „AMVER“-Teilnahme über US-Küstenfunkstellen war natürlich tabu. Weltweit sollte ja niemand wissen und es auch nicht aus dem Funkverkehr heraushören können, wo sich die COLDITZ gerade befand.

Bei Ankunft in Cristobal wussten dort natürlich alle Bescheid. „Woher kommen Sie?“ „Aus Rostock.“ „Und wohin soll es gehen?“ „Nach Vietnam.“ „Aha!“, lächelte der Lotse verschmitzt. Auch der Makler war im Bilde, allein schon dadurch, dass er seit Tagen mit Anfragen aus Managua/Nicaragua gelöchert wurde, wo denn die COLDITZ stecke. Außerdem hatte ja die WEIMAR/Y5KU einige Tage zuvor den PC passiert, war am 28. Juni 1981 in Corinto eingelaufen und bereits beim Löschen von 20.505 Tonnen „Soliweizen“ aus der DDR. Nach abgeschlossenen Klarierungsformalitäten konnte die PC-Passage „southbound“ unter Lotsenberatung beginnen.

Beim Einholen der Gangway passierte das Unglück. Es gab einen kräftigen Ruck und der sich noch auf der Backbord-Gangway befindliche Vollmatrose stürzte mit dem rechten Bein in eine „Treppenmulde“ (die Gangway war von unten verkleidet und somit geschlossen, sodass nichts durchfallen konnte). Die Teleskop-Gangway rauschte in sich zusammen und scherte unserem Matrosen das Bein völlig ab. Die Rettungsmaßnahmen wurden sofort eingeleitet. Bei der Kontaktaufnahme mit den Kanal-Behörden und den medizinischen Versorgungseinrichtungen an Land sowie der Organisation des Krankentransports in eine Klinik nach Panama-Stadt wurde unser Kapitän tatkräftig vom Kanallotsen unterstützt. Besonders unser Erster Offizier Jackisch hat bei der „Erstversorgung“ des Schwerverletzten hervorragende Arbeit geleistet. Auch unser LTO Lehwald wurde zu einer großen Stütze, sorgte er sich doch sehr um Steffen. Er hielt ihn in seinen Armen, sprach ihm Mut zu, versuchte ihn zu trösten und war ihm ein starker moralischer und väterlicher Beistand. Ich stand daneben und hörte, wie Steffen fragte: „Chief, muss ich jetzt sterben?“, und der LTO Lehwald warmherzige und mutmachende Worte für unseren verunglückten Matrosen fand. Erstaunlicherweise blieb Steffen die ganze Zeit bei vollem Bewusstsein.

Die Klinikversorgung für unseren Mann in Panama-Stadt war gut. Leider konnte das mitgegebene abgetrennte Bein nicht wieder angenäht werden. Im Krankenhaus wurde er rundum gut betreut. Insbesondere eine ältere Dame, ich bin mir nicht ganz sicher, aber sie war wohl Deutschlehrerin, hat sich um sein Wohlergehen während des Klinikaufenthaltes sehr bemüht.



MS COLDITZ im Panama-Kanal – Miguel-Schleuse.

Der Vorfall führte zu einer Verklärung vor Gericht in Panama-Stadt. MS COLDITZ passierte den Panama-Kanal und ging auf Balboa-Kanalreede vor Anker. Ein Verlassen/Auslaufen behördlicherseits bis zur Klärung des „Unfall-Sachverhalts“ wurde untersagt. Nach vielem Hin und Her sollte die Verklärung vor Gericht kurzfristig am nächsten oder übernächsten Tag stattfinden. Die Verantwortlichen der Besatzung, Kapitän, NO und der Bootsmann, mussten zur Aussage erscheinen. Es ging auch um „die Wahrung der Rechte des Verunfallten“. Erforderliche Unterlagen, insbesondere das Schiffstagebuch, sollten dem Gericht vorgelegt werden.

Was nun – wir kamen ja aus Rostock, wo die Mimosen fröhliche Urstände feierten! Wie dieses Problem in Angriff genommen und realisiert wurde, ist mir zwar bekannt, dazu möchte ich mich hier allerdings nicht äußern. Ich befand mich lediglich als Funkoffizier an Bord. Vielleicht findet sich einmal jemand von der damaligen Schiffsführung, der dazu einen authentischen Bericht schreibt. Jedenfalls ergab die Verklärung, dass „alles okay“ sei, auch wenn die COLDITZ sich vor den Eisernen Vorhang getraut hatte. Den Verantwortlichen konnte kein Verschulden an dem Unfall vorgeworfen werden und das Schiff durfte Balboa-Reede verlassen und seine Reise fortsetzen. Die nun geöffnete „geheime Brieforder“ ergab, dass der Kurs nicht nach Vietnam, sondern „rechts rum“ nach Corinto/Nicaragua abgesteckt werden sollte, aber das war an Bord inzwischen auch kein Geheimnis mehr. Nach zehn Reedetagen, an denen wir auf die komplette Entladung der WEIMAR warteten, liefen wir Mitte Juli in Corinto ein und machten am gleichen Liegeplatz wie zuvor MS WEIMAR fest.

Das Löschen des Weizens erfolgte mittels an Deck aufgestellter mobiler und motorbetriebener Elevatoren. So wurde das Getreide aus den Luken gesaugt und auf der Pier in Lkw gepumpt. Da „mangels Masse“ nicht an allen Luken gleichzeitig gearbeitet werden konnte,



ab und an ein Elevator ausfiel, seine Instandsetzung etwas dauerte, hin und wieder LKW fehlten, weil nicht alle Spediteure FSLN-freundlich waren und ihre Fahrzeuge nur widerwillig schickten oder nicht wiederkommen ließen, und auf Grund der Laderaumtiefe die Arbeiten umständlich und zeitaufwendig abliefen, brauchten wir rund vier Wochen zum Löschen der 33.000 Tonnen „Soliweizen“.



Der Autor (links) neben Chief Wolfgang Lehwald.

Um den 10. August 1981 herum verließen wir Corinto, passierten am 12. August 1981 „northbound“ den Kanal und nahmen Kurs auf Kuba, wo wir Mariel, einen Tiefseehafen westlich von La Habana, zum Laden von Rohzucker für Rostock anliefen. Nach Auslaufen Mariel erspähte unser sehr aufmerksamer Ausguck nahe der Südspitze



„Amigo Carlos“ – Walter Hess.

Floridas im Golfstrom am späten Abend bei Finsternis, schlechtem Wetter mit Starkwind, Regen und eingeschränkter Sicht ein treibendes Fischerboot, das sich in Seenot befand und auf dem viele Menschen wild gestikulierten. MS COLDITZ drehte bei und in einer sehr schwierigen, aber auch sehr gut organisierten Rettungsaktion haben wir 53 Menschen – vom Kleinstkind, maximal drei Jahre alt, das von Mami noch gestillt wurde, bis zum Greis von 70 Jahren, alt und krank und sich nur noch mühsam dahinschleppend, aber auch etliche junge, drahtige und sehr frisch wirkende Burschen – aufgefischt und an Bord genommen. Frauen und Kinder wurden im Offizierssalon, die Männer im Sportraum untergebracht, betreut und selbstredend auch überwacht. Da nicht klar war, was wir uns da an Bord gezogen hatten, sah sich Kapitän Weiße nach Absprache mit seinen „Führungsgremien“ zur Sicherheit unserer Besatzung veranlasst, den Wachoffizieren die an Bord befindlichen Pistolen auszuhändigen. So kam erst- und einmalig während meiner über 30-jährigen Seefahrtszeit ich in den Genuss, mit einer scharfen Waffe mehrere Stunden bis zur Abgabe der Flüchtlinge auf Miami-Reede Funkdienst auszuüben.

Das folgende Theater mit den US-Behörden via Miami Radio, um die Haitianer, um welche es sich handelte, wie sich später herausstellte, an Land geben zu können, dauerte bis weit in die Nacht hinein. Die US-Behörden wollten die Flüchtlinge absolut nicht ins Land lassen. Wir sollten sie gefälligst nach Europa mitnehmen.

Abgesehen von ihrer unmoralischen Haltung, konnte man nur staunen, was in den Köpfen solcher „Weisungsberechtigten“ vorging. Nach vielem Hin und Her durften wir am nächsten Morgen die Tonne „Miami-Fairway“ anlaufen, wo zwei Schnellboote der US-Küstenwache die an Bord gut versorgten Flüchtlinge übernahmen. Über das weitere Schicksal dieser Menschen ist mir nichts bekannt. Meine Funktagebucheintragungen und die Kopien dazu musste ich (leider) in Rostock abgeben, sodass mir heute Belege zu diesem Ereignis fehlen. Die Atlantiküberquerung verlief dann ohne besondere Vorkommnisse und etwa Mitte September 1981 erreichten wir unseren Heimathafen ROSTOCK.

Der „Haiphong-Zwischenfall“

Haiphong war nicht unbedingt ein Hafen, auf den wir gewartet haben. Nach Saigon, so ging die Rede an Bord, würde es rapide abwärts gehen. Die Hinweise der „alten“ Vietnam-Fahrer an uns Neulinge reichten von „total tote Hose“ bis zu „da möchte ich nicht mal tot überm Zaun hängen!“

Im Sommer 1990, die Mauer in Berlin war gefallen, hatte niemand mehr mit Konsequenzen zu rechnen, wenn er das vietnamesische, in diesem Falle das nordvietnamesische Bruderland nicht so richtig mochte.

Und wirklich, da waren Unterschiede zum Süden. Während in Saigon alles ein bisschen lockerer zuging, erschienen hier in Haiphong sofort Uniformierte an Bord, wurden Posten an der Gangway stationiert und der Landgang war, sofern jemand überhaupt gehen wollte, beschränkt bis 22 oder 23 Uhr. So genau kann ich mich nicht mehr erinnern.

Am ersten Tag der Liegezeit in Haiphong, Mittag war vorbei und ich klarte die Pantry auf, kam ein vietnamesischer Uniformierter mit einer etwas zu weiten Uniform in die Messe, den Schulterstücken nach ein Offizier. Ich war zwar ein bisschen verwundert, dass er hier frei auf dem Schiff herumspazierte, sagte aber nichts. Er steuerte auf den Berg von Kuchenstücken zu, die sich auf dem Kühlschrank stapelten, schaute mich fragend an und machte ein Zeichen, ob er eines nehmen dürfe. Er konnte wirklich etwas Gewichtszunahme brauchen. Ich nickte, holte einen kleinen Karton und bedeutete ihm, er solle sich nehmen so viel er wolle. Sichtlich erfreut tat er das, verschwand und ich blieb zurück mit dem Gefühl, etwas wirklich Gutes getan zu haben.



Bumbootsmänner auf dem Mekong.



Autor in der Kombüse beim Aufklaren.

Als der Abend kam, beschlossen Matrose Selle und ich, das Abenteuer zu wagen und an Land zu gehen. Dazu ist wirklich nicht viel zu sagen. Nachdem wir ein wenig ziellos umhergeirrt waren, entdeckten wir eine Bar mit Musik, tranken einige Lua Moi und fanden heraus, nachdem mein Kollege von seinem Nachbarn betatscht worden war, dass wir da wohl in einer speziellen Bar gelandet waren. Wir beschlossen den sofortigen Rückzug.



Kurz vorm Hafentor aber wollte S. einer der vietnamesischen Familien, die vor ihrem Haus saßen und Vorbeikommenden Lua Moi ausschenken, einen Besuch abstatten und einige Drinks mit ihnen nehmen. Da das Hafentor in Sichtweite lag, sagte ich „Ade“ und erinnerte ihn daran, dass in 30 Minuten Zapfenstreich sei.

Irgendwann später am Abend kam der Obersteward Paul auf meine Kammer und meinte, Selle sei noch nicht zurück. Ich solle unbedingt mitkommen, ich müsse helfen. An der Gangway erwarteten mich zwei der vietnamesischen Hafenwachen und machten mir klar, er sei arretiert und jemand vom Schiff müsse dort erscheinen. Wie sich herausstellte, war Selle zu spät am Schiff gelandet und hatte, anstatt reumütig sein Haupt zu senken, begonnen etwas harsch zu diskutieren, was schließlich zu seiner Festsetzung führte.

Paul beschloss, mich zu schicken. Warum jemanden von der Schiffsleitung unnötig beunruhigen. Er meinte, ich ginge leicht als Chiefmate durch. Also marschierte ich mit Eskorte zum Hafentor. Dort wurde ich ins Dienstzimmer des Kommandanten geleitet. S. saß dort, dumpfe Drohungen vor sich hinmurmeln. Ich ahnte Schlimmes – aber in einem Augenblick änderte sich alles.

Als der Kommandant eintrat, erkannte ich in ihm den Offizier, der mit dem Kuchenpaket abmarschiert war. Und auch er erkannte mich. „Du hast mir Kuchen gegeben“, erklärte er in diesem Vietnam-Englisch, was schwer zu verstehen ist. Ich nickte und versuchte nun meinerseits ihm klarzumachen, dass dies hier alles ein Irrtum sei, der Matrose ein wenig zu viel getrunken habe und wir vielleicht zu einer Einigung kommen könnten. Ja, sagte er, warum nicht, aber da seien noch andere Vorgesetzte und wenn die davon erführen, dann dürfe mein Kollege nicht mehr an Land gehen. Selle schnaufte verächtlich, als ob er hier noch mal an Land gehen möchte.

Nachdem ich mit dem Kommandanten eine meiner Zigaretten geraucht hatte und er anschließend die ganze Schachtel bekam, meinte er, er wolle sein Bestes tun und ließ uns gehen. Ich hoffte, alles sei vorüber. Falsch!

Am nächsten Tag brauchte Selle meine Hilfe erneut. Ein anderer Offizier war an Bord erschienen, um den Vorfall zu diskutieren. Da Selles Englischkenntnisse rudimentär waren – er war berühmt für den schönen Satz: „How much for die Erdbeeren?“ – wurde ich als Verhandlungsführer hinzugezogen. Nach dem Austausch der üblichen diplomatischen Floskeln kam die Sprache auf den Vorfall vom vergangenen Abend. Niemand will, so wurde erklärt, die Sache an die große Glocke hängen. Um die nicht dorthin zu bringen, bedurfte es einiger Dinge – im Klartext: Eine Stange Zigaretten (Selle bestand auf „Club“), zehn Flaschen Hafenbräu, zwei Stücke Lux-Seife. Ich packte alles in eine Plastiktüte und der Besucher verschwand, nicht ohne uns einen netten Aufenthalt in Haiphong zu wünschen.

Aber das war nicht das Ende. Nacheinander erschienen andere Offizielle an Bord, um den Vorfall zu diskutieren, zwei mit wirklich beeindruckend geflochtenen Schulterstücken und einer in Zivil. Irgendwer musste sie gut instruiert haben, alle von ihnen trugen irgendwelche Taschen mit sich. Die Verhandlungen verkürzten sich drastisch, wir verzichteten auf small talk, und die einzige Frage lautete: „Wie viel?“ Ihre Forderungen hielten sich in Grenzen. Bier, Zigaretten, und manchmal Seife.

Ich glaube, die vietnamesischen Sicherheitsorgane mochten ihn, sie waren immer freundlich und wünschten uns stets zum Abschied einen angenehmen Aufenthalt.

Und dann war wirklich alles vorüber. Der Fall war abgeschlossen. Selle war frei. Ich glaube, er ging noch ein- oder zweimal an Land, stets freundlich begrüßt von der Hafenwache, die an diesen Tagen alle „Club“ rauchten.

Bis heute frage ich mich, ob die Schiffsleitung etwas von all diesen offiziellen Besuchern bemerkte und ob sie sich gewundert hat, warum zum Teufel alle diese Offiziere zum Wirtschaftshelfer wollten.



Selle beim Grillen einer Ziege.

Maschinenteile zum einmaligen Gebrauch

Im Frühjahr 1983 war ich mit dem MS QUEDLINBURG unterwegs nach Fernost. Was die Schiffsführung angeht, hatte die Reederei ausnahmsweise einmal ganz gut gewürfelt. Ich glaube nicht, dass die beschriebene Mission bei der Reiseplanung schon eine Rolle gespielt hat. Auf einen Politoffizier brauchten wir auf dieser Reise keine Rücksicht zu nehmen.

Im Juni lagen wir schon eine Woche vor Hsinking auf Reede und warteten auf einen Liegeplatz zum Löschen unserer Ladung. „Mistel“ Rudi, der Alte, kam eines Nachmittags zu mir auf die Brücke. „Komm mal mit Iuntel.“ Er liebte es, die chinesische Ausdrucksweise nachzuahmen, die kein „R“ kennt und dafür „L“ spricht. „Was meinst du dazu?“, schob er mir ein soeben entschlüsseltes Telegramm über seinen Schreibtisch. Es war an den Kapitän und I. Offizier des MS QUEDLINBURG adressiert und beorderte uns nach Realisierung des Lösch- und Ladeprogramms nach Pusan in Südkorea. Dort war noch nie eines unserer Schiffe gewesen. Wir besaßen weder Karten von dortigen Häfen noch eine Flagge dieses Gastlandes. Ja, ich glaube, ich war wohl der Einzige an Bord, der überhaupt wusste, wie diese Flagge aussah. Was würde unser „Freund“, der „große, immer siegreiche Führer“ Kim im Norden, zu unserem Vorhaben sagen? Ich schaute Rudi an. Den schienen ähnliche Gedanken zu beschäftigen. Er massierte sein Kinn in der Faust. „Lies erst mal weiter“, forderte er mich auf.

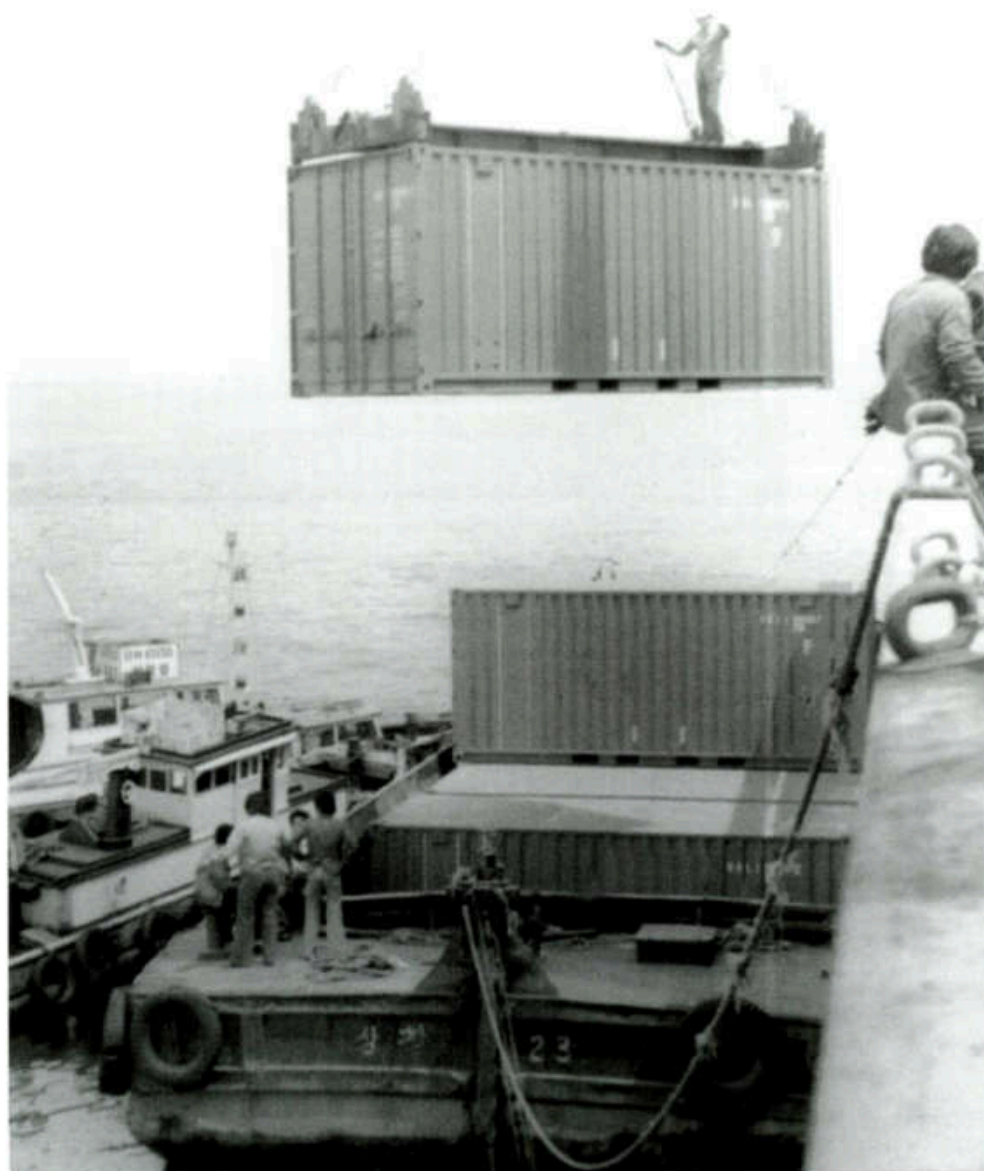
„sie laden dort 10 x 20'-container mit maschinenteilen für lagos in nigeria. es ist darauf zu achten, dass papiere entsprechend ausgestellt werden. tatsächlich handelt es sich um artilleriemunition für bandar-abbas/iran. dortige anlaufadresse wird ihnen zu späterem zeitpunkt mitgeteilt. abfertigung in bandar-abbas innerhalb 36 stunden ist versprochen. reise-wegabweichung ist bei ausrüstung mit bunker usw. zu berücksichtigen. der besatzung ist in südkorea kein landgang zu gewähren. Unterschrift: Strauch“

Es folgte die Adresse unserer dortigen Agentur. Der Reedereivertreter in Peking sei informiert und solle nötige Unterstützung geben.

„Mich laust der Affe, das ist ja ein dicker Hund“, bemerkte ich. Der Krieg zwischen Irak und Iran am Golf! „Gewiss, wir unterstützen beide Seiten in diesem Krieg. Letzte Reise habe ich erst Stahl für den Irak nach Kuwait gefahren. Die Hälfte mussten wir wieder mit zurücknehmen, da die Kuwaitis keine Irakladung auf Lager nahmen und wir nach Löschen der Kuwaitladung rausgejagt wurden.“ Dass wir auch so etwas fahren, womit sie sich gegenseitig umbringen, ist mir neu, überlegte ich weiter. „Die Iraner sind sicher vom Schah her noch mit amerikanischen Waffen ausgerüstet. Der Khomeni hat offiziell mit denen aber nichts am Hut und umgekehrt. Also muss die Munition über einen Dritten kommen. Trotzdem, damit verlängern wir diesen unsinnigen Krieg dort sogar noch. Immerhin geht so etwas sicher nur mit Wissen der CIA und unsererseits des KGB. Ergo müssen die beiden hier zusammen mauscheln.“ „Mag schon sein, was du sagst, aber wir müssen dorthin. Was glaubst du, wie mich das anstinkt. Wir müssen noch nach Japan, nach Saigon und wer weiß noch wohin. Immer mit dieser verächtlichen Ladung an Bord, das kann mächtigen Ärger geben, denk ich mir.“ „Sicher, wenn du das Zeug offen fährst und klariert, bekommst du ganz weit draußen unter ‚special berth‘ einen Liegeplatz mit doppelten oder dreifachen Stauereigebühren oder sogar einer Zwischeneinlagerung. Dabei bleibt von den Frachteinnahmen nichts übrig, man müsste wahrscheinlich noch etwas drauf packen. Darum soll es auch verdeckt gefahren werden. Wie sollen wir es nur der Besatzung sagen, was wir selbst nicht mal verstehen?“

„Was den Anlauf weiterer Häfen angeht, denke ich, wenn CIA und KGB zusammen mischen, haben die anderen Beteiligten nichts zu melden. Im Übrigen sind die Japaner ja auch nicht doof und werden das schon längst wissen. Die stecken doch in Südkorea ganz tief drin.“ „Schon richtig, aber wenn nun die Hafenarbeiter dahinter kommen?“, wandte er ein, „dann sind wir aber dran, die scheren sich doch einen Teufel um die Geheimdienste. Du bist gut dran, an mich halten die sich dann doch!“

Erst als wir Hsinking verlassen hatten, teilten wir unserer Crew das nächste Reiseziel mit und dass wir dort Container mit Maschinenteilen für Lagos laden würden. Sogleich tauchte natürlich die Frage auf, wo die dann gelöscht würden? Dass wir selbst nach Lagos fahren würden, glaubte keiner. Transshipmentladungen waren aber nichts Außergewöhnliches. Gleich keimte natürlich die Hoffnung auf den Anlauf eines angenehmen Kontinenthafens auf.



Wir kamen frühmorgens mit einer chinesischen Seekarte, aber ohne Gastlandflagge vor Pusan an. Die brachte dann der Agent mit. Zunächst ankerten wir auf der Quarantine-Anchorage in Erwartung der Behörden für die Klarierung. Diese verlief alles in allem äußerst freundlich und entgegenkommend. Die Authorities brachten uns Touristeninformationen über ihr Land mit und wir wurden DDR-Briefmarken und Münzen los. Mir jedenfalls war schon vom Golf her bekannt, dass die „South Coreans“ alle leidenschaftliche Sammler von so etwas sind. Nachdem die Behörden gegangen waren, kam schließlich der Lotse. Nach der Begrüßung auf der Brücke teilte er mit: „You are going to special anchorage for loading ammunition, captain.“ Damit war das große Geheimnis in Gegenwart unseres Seconds und des Rudergängers öffentlich geworden. Rudi bestritt das Vorhaben zunächst, der Lotse sagte nichts weiter und auch unsere beiden nun Eingeweihten hielten jedenfalls offiziell die Klappe. Wir ankerten in der Bucht nahe einem Vorort. Diese wurde nach See hin von zwei Hügeln geschützt, auf denen auffallend viele Soldaten herumliefen. Nachts wurden das Meer und die Zufahrt mit Scheinwerfern abgesucht, so wie wir das auch von den sowjetischen Küsten gewohnt waren.

Erst am nächsten Vormittag tat sich etwas. Am östlichen Landvorsprung befand sich ein kleiner Anlegeplatz. Dort machte eine Schute fest und bald kamen Lkw mit blauen Containern, die dort eingeladen wurden. Es waren keine TEU's der großen Leasingfirmen mit Klassifikationsmarken, sondern neutrale, aber mit den orangefarbenen Labels für explosive Güter. Das konnte ich durch das Fernglas von der Brücke her schon entdecken. Rudi hatte den Agenten zum Mittagessen eingeladen. Somit konnten wir ihn gleich in die Spur schicken, diese Labels zu entfernen. Trotzdem waren schon drei TEU's verladen und so aneinander gestaut, dass die Labels nicht mehr alle zugänglich waren. So konnten einige erst bei uns an Bord entfernt werden. Ich hatte Mühe, unsere Besatzung von diesem Vorhaben abzulenken. Sie hatte den Braten jedoch schon längst gerochen, verhielt sich aber diszipliniert. „Maschinenteile zum einmaligen Gebrauch“, brummelten sie hinter meinem Rücken.

Nach Nebel im Golf von Oman empfing uns Bandar Abbas im prallen Sonnenschein. Wir suchten uns einen Platz auf der Reede und versuchten, Verbindung mit den Hafenbehörden und unserem angeblichen Agenten aufzunehmen. Es lagen bereits mehr als 30 Schiffe hier vor uns im Törn. Mit Ausnahme des Küstenschutzbootes an der Einfahrt deutete nichts darauf hin, dass sich Iran im Krieg befand.

Der Kollege, der unsere Abfertigung innerhalb von 36 Stunden garantieren wollte, war natürlich „absent“, also abwesend. Man nahm keine besondere Notiz von uns. Ein Zeichen, dass man die 60-mm-Granaten so dringend gar nicht brauchte? So nahmen wir unseren Funkverkehr wieder auf und verständigten Rostock. Von dort kam die Order, nach Ablauf von 72 Stunden abzufahren und die Container mit nach Rostock zu bringen.

Wir hievten den Anker und verließen die Reede kurz vor Einbruch der Dunkelheit, ohne uns abzumelden. Der „UvD“, das Wachboot, passte aber auf und rief uns mehrmals über UKW an. Wir stellten uns taub und ließen es darauf ankommen, wie weit die Ajatollahs gehen würden, uns aufzuhalten. Sie kamen dichter und blinkten uns mit ihrer Morselampe an, wir sollten uns über UKW melden. Wir nahmen unser Walkietalkie und entschuldigden uns mit dem Ausfall unserer Anlage. Der Funker baute schnell etwas aus, falls sie an Bord kämen und kontrollierten. Nun forderten sie uns auf zu stoppen. So ein voll beladener Zehntausendtonner besitzt ein großes Beharrungsvermögen ohne Bremse und das Aufstoppen dauerte eine Weile, selbst mit Umsteuern der Maschine. So setzten sie uns einen Feuerstoß aus einer 2-cm-Oerlikon zur Bekräftigung ihres Anliegens vor den Bug. Der trockene Knall der Abschüsse und der Pulvergeruch, der sofort die Luft erfüllte, weckte längst vergessene Erinnerungen. Es war nicht das erste Mal, dass auf MS QUEDLINBURG geschossen wurde. Auf der vorhergehenden Reise hatten Piraten zwischen den Malediven versucht, an Bord zu

kommen. Als das nicht gelang, schickten sie uns einen Schuss aus einem Karabiner hinterher. Der ging durch das offene Fenster der Lotsentoilette, war durch zwei Wände gedrunken und zwischen der Verschalung stecken geblieben. Diese Toilette benutzte auch der Funker, dessen Kammer auf der Brücke lag und unter Umständen hätte es ihn erwischt.

Ungefähr eine Stunde ließ man uns vor der Einfahrt treiben, bis uns der UvD die Genehmigung erteilte, die Reise fortzusetzen. Obwohl laut Papieren keine Zünder mit geladen waren, war mir nicht wohl bei dem Gedanken, was hätte passieren können, wenn sich solch ein Leuchtpurgeschoss in einen der Container verirrt hätte.

Jetzt war die ganze Angelegenheit schon ein offenes Geheimnis. Die neue Order besagte, die Reise normal via Suezkanal über Hamburg fortzusetzen. Rudi massierte wieder sein Kinn: „Mensch, mit solchem Sch... nach Hamburg. Rostock muss doch ‚ne Meise haben! Am liebsten würde ich ja von mir aus den Vorschlag machen, zuerst nach Rostock zu fahren, um die Dinger zu löschen. Doch dann sagen die zu Hause bloß: ‚Der Kerl ist vorwitzig‘. Damit macht man nur Miese. Ich habe keine Lust, die schlafenden Hunde auf mich aufmerksam zu machen.“ Ich war zunächst verblüfft. Er drückte offenbar damit mehr oder weniger die Einstellung der ganzen jungen Generation von Kapitänen aus, die aus unseren Schicksalen für sich die Konsequenzen gezogen hatten. So pflichtete ich ihm bei. „Du hast recht, du kannst in Hamburg höchstens Ärger kriegen, wenn der BND oder andere daraus eine Provokation machen. Verantworten muss es Rostock. Lernen wir von unseren sowjetischen Freunden: Government hergeschickt, Government wird schon wissen, was es macht. Wer gibt schon gerne zu, dass ein anderer schlauer ist?“

Uns war die ganzen zwei Tage in Hamburg nicht ganz wohl. Schließlich wollte auch der Kapitän seine letzten Einkäufe tätigen. Also blieb ich an Bord und stand gerade an der Gangway, als ein Boot der Wasserschutzpolizei vor uns festmachte. Drei Uniformierte stiegen aus. Das hätte mir gerade noch gefehlt, wenn die jetzt die Papiere sehen und gefährliche Ladung kontrollieren möchten. Womöglich sagen sie: „Öffnen sie doch mal diesen Container!“ Dann hätte nur noch die „Bild“-Zeitung gefehlt. Konnten wir der Allmacht der CIA vertrauen? Die würden doch nicht jeden kleinen Wasserschutzpolizisten ins Vertrauen ziehen. Mir brach tatsächlich schon der Schweiß aus, aber die drei gingen an unserem Schiff vorbei.

Wir atmeten erst wieder auf, nachdem wir den Nord-Ostsee-Kanal passiert, den Lotsen bei Kiel-Leuchtturm abgegeben hatten und Rostock vor uns lag. „Jetzt bin ich gespannt, wie die das in Rostock wieder auffällig unauffällig behandeln“, bemerkte ich. Wir kamen auch gleich rein. Ein Iraner lag zwei Plätze vor uns und wartete schon darauf, unsere Container zu übernehmen. Der ganze Hafen schien unser „Geheimnis“ schon zu kennen. ITA (sogenannte „Industrie-Technische-Ausrüstungen“ – Tarnbezeichnung für Militärtechnik) hatte jemanden aus Berlin geschickt. Auch er bestätigte, sie hätten nicht verstanden, wie man uns damit Hamburg anlaufen lassen konnte. Das sei eine Entscheidung der Reederei gewesen. Er bestätigte ebenso unseren Anspruch auf Gefahrenzulage, die Reederei müsse sie beantragen. Das hat sie nicht getan! Die Gewerkschaft als „Transmissionsriemen“ der Partei hatte schon genug damit zu tun, Ferienplätze zu verteilen und Grillabende zu finanzieren.

Der Sicherheitsinspektor des Überseehafens, sonst als streng verrufen, kam nicht selbst, sondern schickte einen Mitarbeiter. Der wollte von uns wissen, ob die Container auch alle vorschriftsmäßig gelabelt seien. Ich bekam große Augen. „Ich weiß nicht, wo sie die Informationen herhaben, von mir bekommen sie keine Auskunft, wenden sie sich an die Genossen von ITA.“ Damit wies ich ihm die Tür. Der Schwimmkran GOLIATH kam längsseits und holte die TEU's unauffällig ab. Ohne die vorbildliche Disziplin der Crew hätten wir diesen Transport nur schwer realisieren können. Meine Besatzung schmuggelte seinerzeit in Indien nur Whisky. Die mich deswegen abberiefen, hatten mich nun zum Waffenschmuggler gemacht.

„Sozialistische Hilfe“ bei einem Kubaner in Luanda

Steuerten wir mit der INSELSEE den Hafen Luanda an, hieß es für den Eisbären und mich, den E-Ingenieur (1986 brauchte man noch einen E-Ing., wie wir gleich erfahren werden), ein Werkzeugpäckchen fertig zu machen. Denn vor allem in der Botschaft unserer Republik gab es an Kühl-, Klima- und elektrischen Anlagen immer etwas zu tun. Aber dieses Mal kam es etwas anders.

Wir saßen morgens bei schönstem Wetter achtern bei der Smoke-Time, als wir von dem hinter uns liegenden „Kubaner“ von einem Besatzungsmitglied auf Deutsch gefragt wurden, ob ein Elektriker auf unserem Schiff wäre. Ja! Ob er vielleicht zu ihm rüberkommen könne? Die Maschinentelegrafenanlage hätte einen Kurzschluss. Unser Käpt'n, der bei uns saß, stimmte zu.

„Kannst ja deinen Elektriker mitnehmen. Schaut euch den Kurzschluss mal an.“ Gesagt, getan.

Wir stiefelten mit Werkzeugpäckchen und Messgerät los. Auf der Brücke des Kubaners angekommen, empfing uns derselbe Kollege, der uns angesprochen hatte. Es war der Chiefmate. Er erklärte uns sein Problem und führte vor, wie er den Sicherungsautomaten für die Maschinentelegrafenanlage einschaltete, aber dieser sofort wieder auslöste. Wir fragten nach einer Dokumentation für die Anlage. Nach geraumer Zeit kam der Chiefmate mit einigen Schaltplänen zurück. Die Unterlagen stammten aus Japan und waren in Englisch abgefasst. Wir „fitzten“ uns durch bis wir die elektrischen Zusammenhänge zwischen den Maschinentelegrafen Brücke und Maschine erkannt hatten. Mit Hilfe der Zeichnungen fanden wir auch die Ursache des Fehlers. Es war der Befestigungsring der Fassung der Signallampe im Pult des Maschinenleitstandes. Dieser hatte sich gelöst und fiel auf die zu weit abisolierten Anschlüsse der Signallampenfassung. Fehler beseitigt, Automat wieder eingeschaltet – fertig.

Wir waren gerade dabei, unsere Sachen einzupacken, als wir merkten, dass „unser“ Chiefmate, der ständig um uns herumwuselte, noch etwas auf dem Herzen hatte. Wir fragten: „Ist soweit alles klar?“

„Ja, soweit schon, aber überprüfen Sie doch bitte noch die Funktion des Maschinentelegrafen, damit wir sicher sind.“ Ich instruierte meinen E-Mix: „Du gehst bitte mal in die Maschine und meldest dich übers Sprachrohr.“ Nachdem er im Maschinenraum am Sprachrohr die Pfeife herausgenommen, in das Rohr gepustet und mich so auf der Brücke wie auf uralten Dampfeln üblich, angepiffen hatte, verabredeten wir unsere Vorgehensweise. Ich legte den Telegrafen von „STOP“ auf „HALBE VORAUSS“. Bei meinem E-Mix in der Maschine ging der Quittungszeiger auf „HALBE ZURÜCK“. Umgekehrt von unten nach oben analog. Es ging alles durcheinander. Klares Fehlerbild: An den Drehmeldern im Telegrafen war etwas vertauscht worden. Ich sagte dem Chiefmate unverhohlen: „Da war doch jemand dran und wollte vermutlich etwas reparieren?“ Der Chiefmate druckste herum und gestand letztendlich nach langem Hin und Her: „Der Kapitän wollte den Fehler für den Kurzschluss suchen und hat den Maschinentelegrafen teilweise auseinander gebaut und auch wieder zusammengesetzt.“ Auch dieser vom Kapitän eingebaute Fehler wurde nun durch uns behoben. Die anschließende Funktionsprobe ließ den Chiefmate sichtlich erleichtert aufatmen.

Stutzig machte mich bei dieser Probiererei, dass kein Signal auf der Brücke ertönte, solange nicht quittiert wurde, und der Manöverdrucker lief auch nur nach „Lust und Laune“. Nach kurzer Rückfrage beim Chiefmate erfuhren wir, dass diese Technik ebenfalls nicht funktionierte.

Der Signalgeber bestand aus einer einfachen Mopedhupe, wogegen nichts einzuwenden gewesen wäre, wenn diese auch funktioniert hätte. Nachdem ich den Deckel der Hupe, hinter dem die Membran lag, abgeschraubt hatte, war klar – sie war verkehrt herum eingelegt worden. Membran gedreht – Hupe hupte wieder. Inzwischen war Feierabend und wir verschwanden mit der Zusage anderntags wiederzukommen. Unser Kapitän und der Chieff mahnten, dass auf unserem Schiff auch noch etwas zu tun sei. Wir einigten uns jedoch darauf, am nächsten Tag spätestens mittags zurück zu sein.

Frühmorgens, wieder auf dem Kubaner, machten wir uns über den Manöverdrucker her. Mein E-Mix musste den Telegrafen bedienen und ich beobachtete den Drucker. Das Druckergebnis war grauenvoll. Dieses Gerät stellte uns nun vor kompliziertere Fragen. Es war ein uraltes Fabrikat mit umfangreicher Relais-technik. Aber wir bekamen auch das in den Griff. Die Manöver wurden jetzt wieder richtig ausgedruckt – aber wo blieb die dazugehörige Uhrzeit? Der Chieffmate gestand nun: „Die Mutteruhr ist leider defekt.“ Nun reichte es uns aber – was funktionierte hier überhaupt? Und so ein Teil fährt auf allen Meeren.

Wir waren spät dran und mussten uns wohl oder übel verabschieden. Vorher sollten wir noch zum Kapitän, der sich verlegen, aber freundlich mit uns unterhielt. „Unser“ Chieffmate dolmetschte. Jetzt erfuhren wir, dass sich kein Elektriker an Bord befand. Wir wurden für unsere Hilfe reichlich belohnt. Auf unserem Rückmarsch hatte ich zum ersten Mal eine Flasche mit weißem Kuba-Rum in der Hand. Er schmeckte mir so gut, dass diese Sorte seitdem fester Bestandteil meiner Hausbar ist.



Stippvisite auf der BLANKENBURG oder mein erster Kontakt zu DSR-Seeleuten

Im Januar 2003 war es genau zwanzig Jahre her, dass ich in Nha Trang, SR Vietnam, zum ersten Mal das Deck und die Aufbauten eines Schiffes der DSR betrat. Ich möchte erzählen, wie es dazu kam.

Seit einem reichlichen Vierteljahr arbeitete ich damals, 1983, als Mitarbeiter einer Spezialistengruppe im Hochland von Dak Lak. Unsere Aufgabe bestand darin, den Vietnamesen beim Aufbau einer Kaffeeplantage behilflich zu sein, die auf ehemaligen Bergreisfeldern und Dschungelgebiet entstand. Die Devisenreserven der DDR wurden immer schmaler – man fragte sich, wo die blieben – und der Kaffeeverbrauch stieg von Jahr zu Jahr. War es Ausdrück von Wohlstand oder von Stress in den Büros? Also wurden neue und andere Wege beschritten. Wir lieferten die notwendigen technischen Ausrüstungen und die fachliche Unterstützung, um später dann aus Vietnam Robusta-Kaffee zu beziehen, der nach entsprechender Verarbeitung die begehrten Mocca -Tüten füllen sollte.

Unsere kleine Gruppe bestand aus fünf Personen – zwei Ehepaare und ich. Außer mir kamen diese Leute aus der Landwirtschaft und waren sich sicher, dass sie etwas vom Kaffeeanbau und der Kaffeepflanzenzucht verstanden. Sonst wären sie ja auch nicht zu diesem Job gekommen. Unser Chef hatte zu Hause in einer Kreisleitung der Partei gearbeitet und so besaß er wohl die besten Voraussetzungen, unser Vorgesetzter in Vietnam zu sein. Wir bewohnten in Buon Me Thuot ein größeres Haus mit etwa 700 m² Garten, in dem Zitrusbäume standen und einige Gemüsebeete für das vietnamesische Personal angelegt waren. Das Anwesen hatte Tradition, da vor uns hier amerikanische Offiziere von ihren Einsätzen im Krieg ausspannten. Vor ihnen diente es Franzosen zum gleichen Zweck. Das Haus hatte also schon lebhaftere Tage gesehen. In einem kleinen Holzhäuschen der Anlage lebten noch der Hausmeister und Wachpersonal. Das Wachpersonal begleitete uns auf allen Wegen außer zur Arbeit. Dort waren wir von genügend vietnamesischen Arbeitern umgeben. Im Süden des Landes, speziell im Hochland, gab es zu jener Zeit noch Gruppen des Widerstandes in der nun vereinigten Republik.

Nun waren WIR da und unser Koch, Onkel Tho, musste mal wieder seine Rezepturen umstellen, er hatte ja auch schon für die Franzosen und Amerikaner gekocht.

Unterkunft und Betreuung waren gut, man brauchte sich nur um seine Wäsche zu kümmern. Alles andere gab es für einen fairen Obolus.

Morgens um 7 Uhr versammelte man sich zum Frühstück und sah jeden Tag in die gleichen vier Gesichter. Unser Chef hatte eine Tonbandkassette von zu Hause mitgebracht, auf der es heimatliche 7 Uhr-Nachrichten einschließlich Wetterbericht gab. Als Anhang vervollständigt noch etwas Musik und ein paar Kommentare aus den vergangenen Monaten die Kassette. Jeden Morgen hörte man dieses „Programm“, anfangs mit Schmunzeln, nach Wochen doch mit zunehmendem Groll. Ich hegte die verschiedensten Gedanken, dieses technische Stück oder besser diesen Schwachsinn zum Schweigen zu bringen. Doch die Ratio behielt die Oberhand. Der Rekorder mit etwa zehn Kassetten war unsere einzige deutsche kulturelle Quelle. Und wenn Frank Schöbel sang „Mit uns könn’ses ja machen“, dann fielen wir in den Gesang mit ein. Post kam alle sechs bis sieben Wochen, je nachdem, wie die Weiterleitung geklappt hatte. Also kurz und gut, so aufregend war es in Buon Me Thuot nicht. Die Arbeit mit unseren vietnamesischen Freunden war auch nicht immer so einfach, da ihre Vorstellung vom Kaffeeanbau oft nicht mit der unseren konform ging.

Meine Aufgabe bestand in der Inbetriebnahme, Wartung und Instandhaltung sämtlicher gelieferter Ausrüstungen sowie der Einweisung und Schulung des vietnamesischen Personals.

Au Backe, wer sollte das schaffen? Man muss wissen, dass zu dieser Zeit die Vietnamesen in Südvietnam noch selbstbewusster waren als die im Norden. Häufig lautete ihr Argument, dass SIE den Krieg gegen die Amerikaner gewonnen hätten und nicht wir. Was sollte man da noch sagen?

Bei allen Kontroversen wuchsen der Wegebau, die Plantageflächen sowie die Staugewässer zur Beregnung der Kaffeeplantagen. Es war anfangs sehr viel Klein-Kleinarbeit, doch es wurde besser. Wir warteten auf das nächste Schiff, das weitere notwendige Ausrüstungen, Dünger und Pflanzenschutzmittel bringen sollte und somit auch unsere Arbeit erleichtern würde. Bisher war erst eine Schiffsladung mit Ausrüstungen eingetroffen und es fehlte noch jegliche Basis für Reparaturarbeiten. Um so größer war die Erwartung auf die angekündigten Werkstattwagen und den Werkstatthänger mit entsprechenden Werkzeugen.

Eines Tages im Januar war es dann soweit. Wir bekamen die Information, dass die BLANKENBURG auf Reede vor Nha Trang liegt. Nach Absprachen mit unserem Partner machten wir uns auf den Weg. Für die rund 180 Kilometer nach Nha Trang benötigten wir im Durchschnitt fünf bis sechs Stunden. Dort angekommen, bezogen wir ein Hotel in unmittelbarer Nähe des kleinen Hafens. Nun warteten wir auf die Erlaubnis und auf eine Möglichkeit, auf das Schiff zu kommen. Bis die einzelnen bürokratischen Hürden genommen waren, dauerte es noch weitere zwei Tage. Der kleine Hafen bot nicht die Voraussetzungen, dass das Schiff am Kai hätte festmachen können. Der Tiefgang der BLANKENBURG war zu groß und so lag sie auf Reede. Dabei hätten die Vietnamesen es sehr gern gesehen, wenn das „große Schiff“ im Hafen fest gemacht hätte. Mir wäre es auch lieber gewesen, da ich bei dem mehrmaligen Umschlag der Ausrüstungen mehr Schwund und Bruch ahnte.

Am Nachmittag des zweiten Tages war es dann soweit. Wir bestiegen alle fünf eine Barkasse und fuhren hinaus zur BLANKENBURG. Zum ersten Mal konnten wir auch die Reize dieser wunderschönen Landschaft vom Meer her betrachten. Die See war recht bewegt und die Barkasse hüpfte freudig über die Wellen. Als wir längsseits kamen, galt es den günstigsten Moment abzuwarten, um auf die Gangway zu gelangen. Mit entsprechendem Geschrei und Gejauchze schoben und zogen wir unsere zwei „Mädels“ vom Schiffein zum Schiff. An Deck angekommen, wurden wir von der Wache begrüßt, inventarisiert, das heißt, ins Landgangsbuch eingetragen, und nach kurzer telefonischer Anmeldung zum Kapitän begleitet.

Das Schiff machte auf uns schon Eindruck – alles ordentlich und sauber, ein Stückchen DDR. Der Empfang beim Kapitän war sehr freundlich und aufgeschlossen. Wir spürten, dass er das Sagen hatte. Aber das war ja auch seine eigentliche Funktion.

Nach dem Vorbringen der Gründe unseres Bordbesuches und den Fragen nach unserem Befinden ließ er Bier und Weinbrand auftischen. In der Zwischenzeit hatte sich auch der Politoffizier dazu gesellt und es ergab sich eine zwanglose Plauderei. Man erzählte uns, dass das Schiff in ein schweres Unwetter gekommen und ein Teil der Ladung dabei zu Schaden gekommen war. Darunter leider auch der Werkstattanhänger, auf den ich so sehnsüchtig gewartet hatte. Der Anhänger hatte als Inventar eine besonders breite Palette an Werkzeugausrüstungen, die uns noch fehlten. Der Erste Offizier, im Seemannssprachgebrauch Chieffmate genannt, gleichzeitig Ladungsoffizier, den der Kapitän zu unserer Runde gerufen hatte, sah mir wohl an, wie sich meine Miene verklärte, und so lud er mich zu einer Besichtigung der Luken ein, um mir das Ausmaß der Schäden zu zeigen. Nun, ein Teil der Lkw hatte hier und da was abbekommen. Das war nicht so tragisch, aber der Werkstatthänger war hin! Auch der Chieffmate beklagte die Blessuren und verriet, dass die ansonsten mögliche Prämie darunter leiden könnte. Aber sonst war es für ihn eine reine versicherungstechnische Angelegenheit. So verschieden können Betrachtungen sein. Im Laderaum hatte sich eine große Kiste mit einem für uns bestimmten Stromaggregat selbstständig gemacht und üble Spuren hinterlassen. Es war bedauerlich, aber nicht zu ändern. Nach der Besichtigung der

Luken führte er mich durch das gesamte Schiff, sogar bis hinunter zum Wellentunnel. Das war schon was! Im Stillen fragte ich mich, weshalb diese Berufsbranche – Seefahrt – so an mir hatte vorbei gehen können?

Als wir wieder die Kapitänskammer betraten, hatte sich hier die Stimmung erheblich geändert. Das Rostocker Hafenbräu und der „Weinblattsiegel“ aus Berlin schienen meinen Leuten zu munden und ich genoss nach dem ausgiebigen Rundgang auch meine erste Flasche Bier. Es war Genuss pur. Üblicherweise wurde bei uns im Camp der Durst mit abgekochtem Wasser, das durch Watte filtriert wurde, gelöscht. Die Lebensqualität auf dem Schiff war nicht mit der unseren vergleichbar. Das lag auf der Hand.

Auf mich machte vieles einen ungeheuren Eindruck, wie Organisation, Ordnung und die Funktionalität der Ausrüstungen. Und das alles auf relativ engem Raum! Es gab keinen Luxus, aber Gediegenheit – das überzeugte. Natürlich sieht man als Landbewohner alles aus einer anderen Sicht. Ich war nicht das erste Mal außer Landes und konnte so schon Vergleiche anstellen. Zu unserer Runde war gleich zu Beginn der „Politnik“ gestoßen. Er beklagte sich bitterlich, dass beim Seegang in seiner Kammer einiges aus den Angeln gehoben worden war und er seinen in Singapur neu erworbenen Kassettenrecorder gerade noch habe retten können. Nun begriff ich. Hier bezog man ja auch noch richtig hartes Geld. Und so blieben meine weiteren Gedanken bei diesem Mann hängen. Wie würde er seine Partei-Beiträge entrichten? Was mochten die Aufgaben dieses „schwimmenden Predigers“ auf dem Schiff sein? Auch darüber erfuhren wir noch später im Gespräch.

Eine Wandzeitung regelte für einige Lehrlinge an Bord den Bierverzehr und Frisörbesuch. Die Gründe für Alkoholverbot und anberaumten Frisörbesuch hinterfragte ich nicht, es kann auch sein, dass es mir entfallen ist. Mich betraf es nicht und so war es unwichtig.

Während unseres Aufenthalts an Bord verging die Zeit sehr schnell und so hatten wir auch unsere Rückfahrt zum Hafen mit dem Schlepper verpasst. Nun blieb nur noch die Möglichkeit, zum Schichtwechsel der vietnamesischen Schauerleute um 22 Uhr das Schiff zu verlassen. So lag nichts näher, als dass man uns noch zum Abendbrot in die Offiziersmesse einlud. Danach rückten wir zum Chiefmate in die Kammer ein und rundeten den Besuch und unsere Beine mit weiterem Bier und Weinbrand weiter ab. Die Behaglichkeit der Kammer tat im Gegensatz zu meiner Bleibe in unserem Camp gut. Als wir uns verabschiedeten, bedankte ich mich sehr herzlich beim Chiefmate und sagte, dass ich auf diese Art doch noch im Stillen einen richtigen Geburtstag hatte feiern können. Die Verwunderung bei meinem Chef war groß und es war ihm sichtlich peinlich, dass er dieses kleine Ereignis gänzlich verschwitzt hatte. Hiermit und über Jahre hinweg nochmals Dank, liebe Seeleute, besonders dem Ersten Jörg Otto. Die darauf folgende Woche verbrachte ich noch mehrere Tage einschließlich Übernachtung auf der BLANKENBURG, um den zusammengedrückten Werkstattanhänger auszuschlachten, das wertvolle Werkzeug zum Transport über Land zu verpacken und es soweit sicherzustellen, dass es den Bestimmungsort auch erreichte. Alle Traktoren und Planiertrappen, insgesamt rund fünfzig Fahrzeuge, die nur kurz im Hafengelände zwischengelagert worden waren, verließen das Gelände ohne Motoröl. Es war abgelassen worden und weg – ein wohl sehr einträgliches Geschäft. Von Scheibenwischern und Spiegeln will ich gar nicht erzählen. Aber die Straßenbasare in Südvietnam hatten immer eine sehr breite Angebotspalette.

Die Tage an Bord der BLANKENBURG vergingen schnell. Während der Zeit erhielt ich jegliche Hilfe und genoss auch immer wieder die Gastfreundschaft des Chiefmate. So nutzte ich auch noch die Gelegenheit, ein Geburtstagstelegramm an meinen Sohn abzusetzen.

Als wir uns verabschiedeten, stellten wir einander die Frage: „Werden wir uns noch einmal sehen?“

Zu dem Zeitpunkt wusste ich noch nicht, dass ich diese Spezies von dienstlich Reisenden immer wieder mal treffen sollte. Aber das wäre eine andere Geschichte.

Eine Entdeckung

Die KÖLPINSEE tuckert auf Ostkurs friedlich durchs Mittelmeer.

Mitten in der schönsten Kapitänsschlafenszeit fläze ich lang im Wachessel des Cafés „Seeblick“, schlürfe am Verdauungskaffee, löffle Softeis und blättere in den Schiffspositionen. Y5LO ist auf Gegenkurs und wohl ganz in der Nähe, weiß das Papier.

Die Langeweile füttert meine Lust auf einen UKW-Schwatz und die Erinnerung souffliert mir den möglichen Inhalt:

Meine Reisen als Dritter der WERBELLINSEE waren nie langweilig gewesen. Zur ersten hatte der Alte am selben Tag den Dampfer beinahe zweimal umgeworfen, zur nächsten die Kapitänsschlafenszeit erfunden und seinen betrunkenen Zweiten zur Seewache begleitet. Am Ende der dritten Reise wollte er wissen, ob es mein Ernst wäre, das mit der Liebe zu Frau und Töchtern, naja.

Tag für Tag um 13 Uhr schickt die Zeit auf ihrer Ost-West-Reise rund um den Globus nacheinander alle 170 aktiven Kapitäne der DSR ins Suppenkoma, weiß ich und bin mir sicher, dass das auch beim Gegenkommer so ist. In Erwartung einer Antwort meines Second-Kollegen greife ich also völlig entspannt zum Hörer und frage nicht ganz sprechfunktauglich über UKW-Kanal 16 den Seeraum um Gozo: „He, hallo – WERBELLINSEE – steckt ihr hier irgendwo?“

Erstmal antwortet mir knisterndes Nichts. Mit etwas Abstand folgt ein Kratzen im Lautsprecher und es meldet sich doch wer: „Jess, diss iss WÜRBELLINSIE – schannel 71“

Ich stutze nur kurz, WÜRBELLINSIE, was ist das denn? Doch kenne ich ja bereits INSELSIE und SCHONGWOLDIE, also nehme ich mit „Okay – 71.“ begeistert das Kanalangebot an. Gleich darauf schiebt sich die POSEIDON-Schwester aus dem Dunst des Zwischenlandmeeres, reißt den Ausguck aus seinen Träumen und wird wohl im Abstand von einer Seemeile passieren.

Nach kurzem „Woher?“ und „Wohin?“ treibt mich die Neugier und mein Hang zum Trösten zur besorgten Frage an meinen nautischen Kollegen: „Sag mal, fährt der beklopte Alte noch immer auf eurem Dampfer?“

Nur kurz antwortet mir Kanal 71 mit seinem tiefsten Schweigen. Dann dröhnt es aus ihm heraus: „Der beklopte Alte ist am Apparat. Geben Sie mir mal ihren Kapitän!“

Zum Schweiß auf der Stirn gesellt sich der Herzschlag im Hals. Dann kann ich wieder denken, mache eine Entdeckung und handle beherzt: Mutig steuere ich die KÖLPINSEE in ein Funkloch!

„He, hallo, was hast du gesagt, was, kannst du noch mal wiederholen, nee wirklich, nichts zu hören ... schade, Mist.“

Gerettet!

Angestrengt blicke ich zur WERBELLINSEE hinüber. Unbeirrt der aktuellen Wünsche von deren Schiffslenker zeigt ihr Schraubenwasser schnurgerade achteraus. Da atme ich auf und die Erleichterung hilft mir beim Rechnen: Zweimal 13 Knoten mal drei Stunden macht 150 Kilometer Abstand voneinander, dann, wenn der Chiefmate auf Wache zieht. Eher steigt auch der Kapitän nicht zur Brücke hoch und weiter reicht wohl kein UKW, hoffentlich!

Entdecker haben es eben zu keiner Zeit leicht!

Trommeln und Fanfaren

Der Fanfarenzug der Lehrlinge auf der GEORG BÜCHNER war alle halben Jahre eine arge Strapaze für die Ohren der Stammbesatzung. Dann wechselten die Klassen zur Ausbildung aus der Betriebsberufsschule der DSR an Land zu uns an Bord. In den dreizehn Tagen ihrer ersten Überfahrt nach Havanna mussten die Jungs Seebeine entwickeln, sich an die schlechte Luft in den engen Kammern im D-Deck gewöhnen, ebenso an den Unterricht auch bei heftigem Seegang nicht nur in der Biskaya und an den allgemeinen, straff organisierten Seemannsaltag in allen Bereichen von Deck und Maschine. Keine Disko! Keine Mädchen! Selten ein Bier und nur manchmal ein Film an Luk 4.

Da war Abwechslung in der Freizeit willkommen. Der Jungseemann meldete sich doch glatt zum Fanfarenzug, egal, wie musikalisch das eigene Vorleben war. Unter der Leitung der Lehrbootsleute wie „Papi“ Schröder und Axel Götz begann das Traktieren der Felle der Trommeln und der Trommelfelle unserer Ohren, quäkten die Fanfaren in allen falschen Tönen – die ersten Proben waren qualvoll. Nach einigen Tagen jedoch fügten sich langsam Takt und Töne in ein System und Melodien wurden erkennbar.



Dass die Fortschritte so schnell gelangen, lag an einem sanften Druck für den Zeitpunkt des ersten Einsatzes: das Einlaufen in Havanna, bei dem die Öffentlichkeit außerhalb des Schiffes mit dem Krawall beglückt werden sollte.

Wenn dann Mister Pilot an Bord kletterte, das Castel del Moro und der Malecón in Sichtweite kamen, versammelten sich alle Lehrlinge neu- und landgierig an der Reling. Die Klassen unterbrachen den Unterricht und bildeten in Khaki-Uniform ordentlich Spalier an Steuerbord.



Auf Luk 4 baute sich der Fanfarenzug im strahlenden Weiß der Festtagsuniform auf und schmetterte sein Repertoire von drei bis vier Märschen in den blauen Himmel über der Stadt, hinüber an Land als Signal, dass die „alumnos alemanos“ bald wieder als freiwillige Opfer für Geldtaucher, Alkoholschmuggler und Händler aller Art zur Verfügung stehen würden. Und das allen drastischen Warnungen des Kapitäns Schickedanz vor dem ersten Landgang zum Trotz. Schließlich ließ sich keiner der selbstbewussten Akteure mehr vorwerfen, vom Tuten und Blasen keine Ahnung zu haben.

Angeln mit fatalen Folgen

Fast immer, wenn ich auf meinen Radtouren an Gewässern vorbei komme, seien es Seen, Teiche oder kleine Flüsse, bemerke ich Angler. Da sitzen sie nun auf ihren zierlichen Klappstühlchen, eine oder zwei Angeln vor sich, Kühlbox, vermutlich gut gefüllt, daneben, manche richtig komfortabel mit einem kleinen Zelt im Hintergrund. Auf mein „Moin, moin“ erfolgt ein knappes, aber nicht unfreundliches Nicken, um den Blick sofort wieder konzentriert auf die Wasseroberfläche zu richten. In der mit Wasser halb gefüllten Pütz ist nur selten ein Fisch zu sehen. Aber darauf scheint es auch nicht anzukommen, viel wichtiger sind offenbar Ruhe, Entspannung und Einssein mit sich und der Natur. Glückliche Angler!

Welche Beweggründe nun eines unserer Besatzungsmitglieder dazu getrieben hatte, von der Pier aus zu angeln und damit ganz fatale Geschehnisse in Gang zu setzen, vermag ich nicht zu sagen. Vielleicht war es das Verlangen nach einem köstlichen exotischen Fisch in der Pfanne oder schlicht und einfach Zeitvertreib. Wir hatten mit MS EILENBURG von Indien kommend Order erhalten, zwecks Komplettierung unserer Ladung Mtwara anzulaufen, einen kleinen Hafen im Süden von Tansania. Am Nachmittag machten wir fest. Vor uns lag ein chinesischer Dampfer, womit die Liegeplätze auch bereits ausgebucht waren. Der Agent informierte, dass das Laden am nächsten Morgen beginnen sollte und bemerkte so ganz nebenbei, wir sollten uns an etwaigen nächtlichen Schießereien nicht weiter stören. Das gehöre hier zum Alltag. Die Grenze zu Mocambique sei nicht weit entfernt.

Es mag vielleicht 17 Uhr gewesen sein, als aus den Deckslautsprechern unseres Nachbarn markige Kommandos zu hören waren. Trillerpfeifen ertönten und schon ergossen sich Menschenmassen aus allen Schotts, von Niedergängen und sonstigen Örtlichkeiten auf das Deck, die Gangway hinunter und auf die Pier. Alles stellte sich in Dreierreihen auf, ein Offizier an die Spitze, wie wir später erfuhren, war es natürlich der Politnik, und nach dem chinesischen Pendant unseres „Im Gleichschritt, marsch!“ setzte sich die gesamte Formation mit wohl geordneten Schritten in Gang. Nicht gerade preußischen Ansprüchen genügend, aber für eine Schiffs-Crew durchaus ganz ordentlich. Am Ende der Pier ein zackiges Kommando, die Truppe machte kehrt und schon ging es in die entgegengesetzte Richtung, um am anderen Ende der Pier erneut kehrt zu machen. Hier fand offensichtlich Landgang à la Peking statt. Eine stattliche Zahl unserer Besatzungsmitglieder verfolgte amüsiert das Geschehen auf der Pier und ließ es an spitzen Bemerkungen und lauten Lachern nicht fehlen. Völlig unbeeindruckt und diszipliniert marschierte China weiter. Nach etwa 30 Minuten war dieser eigenartige Aufmarsch beendet und die chinesische Besatzung verschwand in den Aufbauten ihres Schiffes.

Chiefmate Dieter Talkenberger und mir war ein Gedanke gekommen. Vielleicht sollten wir mal den kommandierenden Offizier nach einer der berühmten „Mao-Bibeln“ (Sammlung der wichtigsten Aussprüche Mao Tse Tungs) fragen? Mit Mao-Sprüchen hatte ich schon reichlich Erfahrungen gesammelt. In den Glanzzeiten der Kulturrevolution stellte jede chinesische Küstenfunkstelle allen mit CQ (an alle) gesendeten Mitteilungen, seien es Wetterberichte, Warn- oder sonstige Navigationsmeldungen, einen Mao-Spruch voran. Wollte ich ein Telegramm abholen oder senden, immer kam zuerst bewusster Mao-Spruch. Hatte man Glück, war es nur ein Satz, im schlimmsten Fall wurde es aber auch gleich mal eine halbe Seite. Kollegen hatten mich gewarnt, lass bloß die Sprüche kommentarlos über dich ergehen, ansonsten ist das das Ende deiner Funkverbindung. Das lag schon eine Weile zurück und eine hübsch gedruckte Sammlung besagter Sprüche ist eine andere Sache. Gesagt, getan. Wir gingen zu dem chinesischen Offizier, grüßten höflichst und fragten, ob er denn

möglicherweise besagtes Buch für uns hätte. Verblüfft fragte er, weshalb wir es denn haben wollten. Großer Führer, echte Bewunderung, richtungweisende Wahrheiten und ähnliche Bemerkungen kamen uns mühelos und offensichtlich überzeugend von den Lippen. Denn sofort kam die Frage: Welche Sprache? Deutsch? Aber natürlich. Hätten wir „Kisuheli“ gewünscht, wäre das vermutlich auch kein Problem gewesen. Wenig später bekamen wir mit einem strahlenden Lächeln je ein Exemplar überreicht. Meines steht noch heute in meinem Bücherschrank. Kleine Kostprobe gefällig? Kapitel XI. Die Masselinie: „Die wahren Helden sind die Massen, wir selbst aber sind oft naiv bis zur Lächerlichkeit; wer das nicht begriffen hat, wird nicht einmal die minimalen Kenntnisse erwerben können.“ Wäre das nicht auch für einige Leute in unserer Republik etwas zum Nachdenken gewesen?

Übrigens, als wir in Rostock einliefen, hatte sich der Zoll ausgerechnet auch meine Kammer zur Kontrolle ausgesucht. Mir war überhaupt nicht wohl zumute, als sich der Zollmann in meinen Schränken umsah und zu guter Letzt die Schublade aufzog, in der das kleine rote Büchlein obenauf lag. Ein kurzer Blick und die Lade wurde zurückgeschoben. Noch mal davongekommen dachte ich, denn ich wusste wirklich nicht, wie der Zoll auf Material solcher Art reagiert hätte. Dafür wurde er wenig später fündig. Wir saßen bei Kapitän Wolfgang Schneider in der Kammer und harnten der Dinge, die unweigerlich kommen mussten, während die „Schwarze Gang“ sich an Bord austobte. Es klopfte und herein trat ein Zolloffizier mittleren Alters, dem die moralische Entrüstung ins Gesicht geschrieben stand, denn mit spitzen Fingern hielt er etwas hoch – ein Pornoheft! Alle Gesichter, das des Zöllners mal ausgenommen, überzog ein breites Grinsen.

„Soeben im Maschinenraum unter einem Haufen Putzwolle gefunden“, tönte er und fügte hinzu, „ist das nicht eine unglaubliche Schweinerei, Genosse Kapitän?“ Genosse Kapitän murmelte etwas. Ich kann mich nicht dafür verbürgen, meine aber etwas Ähnliches wie: „In der Tat, das Heft hätte mir auch mal jemand vorher zeigen können“, gehört zu haben. Nun aber genug der Abschweifungen und zurück zum Angeln. Da stand nun unser Besatzungsmitglied auf 10° 16' 29" S, 40° 11' 02" O – nicht, dass ich noch die Seekarte im Kopf hätte, ich hab' nachgeschaut, Google Earth sei Dank – und warf mit elegantem Schwung die Angel aus. Die tansanischen Fische in der Bucht hatten wohl Ungemach geahnt und gingen keineswegs an den Haken. Die Dämmerung setzte ein, also den alten Trick ausprobiert, ein brennendes Licht in eine WBS-Flasche gestellt und ab ins Wasser. Die Fische durchschauten den Trick und hüteten sich standhaft, zu Bratfisch verarbeitet zu werden. Obgleich unser Angler nach Kräften bemüht war, seine Anstrengungen waren umsonst, kein Fisch biss an und irgendwann verlor er die Lust, packte seine Angel ein und ließ Flasche Flasche sein. Diese indes tat das, was im Wasser schwimmende Flaschen gemeinhin tun, sie trieb ab. Petris Jünger hatte die Schwimmfähigkeit von WBS-Flaschen und die Brenndauer von DDR-Haushaltskerzen jedoch gründlich unterschätzt, wie man noch feststellen wird. Wer jener Angler war, will ich noch offen lassen, denn auch wir erfuhren es erst kurz vor Rostock. Nachdem ich wie immer Schiffspresse und Telegramme aus dem Einseitigen Dienst aufgenommen hatte, lag ich in der Kojе und schlief alsbald den Schlaf der Gerechten. Einiges später rissen mich plötzlich Schüsse aus dem Schlaf, erst vereinzelt, dann längere Feuerstöße. Kann nur eine Kalaschnikow sein, konstatierte ich, vertrauter Sound aus meiner NVA-Zeit. Die Schüsse klangen allerdings keineswegs so, als kämen sie aus weiterer Entfernung, sondern aus unmittelbarer Nähe. Dann trat wieder Stille ein und ich fiel erneut in den Schlaf. Kurz danach schreckte ich wiederum auf, diesmal saß ich aber in der Kojе, denn jetzt war heftiges Feu-ern aus einer schweren Maschinenwaffe zu hören. Es klang wie der Beginn einer kleinen Seeschlacht. Was zum Hooghly-Geier ist denn hier bloß los, dachte ich bei mir, um erneut einzuschlafen, nachdem Ruhe eingekehrt war. Wenig später wurde ich ein drittes Mal geweckt, diesmal aber endgültig, denn aus dem Kammerlautsprecher war die Stimme Kapitän

Schneiders zu vernehmen: „Die gesamte Besatzung sofort in die Mannschaftsmesse. Ich wiederhole. Die gesamte Besatzung sofort in die Mannschaftsmesse.“ Ich zog mir etwas über und setzte mich in Richtung Mannschaftsmesse in Bewegung. Als ich die Tür öffnete, blieb ich sprachlos stehen. Kapitän Schneider stand im vollen Ornat neben der Tür, nickte mir zu und meinte: „Dann nehmen sie mal Platz.“ In der Messe saß bereits ein Teil der Besatzung, einige der Einfachheit halber gleich im Pyjama, andere in Badehose, der nächste hatte in der Eile Hemd und Hose gefunden. Die Krönung dieser nächtlichen Versammlung waren allerdings sechs stattliche Soldaten mit umgehängten Kalaschnikows, die an einer Wand lehnten! Ich kam neben unserem Bootsmann zu sitzen, der mir zuflüsterte: „Sag mal, weißt du, was das zu bedeuten hat?“ „Ich hab' nicht die leiseste Ahnung“, antwortete ich wahrheitsgemäß. Mir knurrte der Magen. Immer, wenn ich nachts aufstehen muss, stellt sich bei mir schlagartig der Hunger ein. Passenderweise fiel mir Kuddel Daddeldu mit seinem Menü ein – mit Kognak übergossenes malaysisches Huhn und Schlackwurst und Schnaps! Dann hatte sich auch der Letzte der Crew eingefunden, Kapitän Schneider trat vor und hatte gar Wundersames zu berichten. Zwei Soldaten waren auf Streife entlang der Pier, als sie in der Mitte der Bucht ein Licht entdeckten. Dem geneigten Leser wird jetzt sicher eine Ahnung aufkommen, was es damit auf sich hatte. Die beiden Militärs gelangten jedoch, was Wunder, sogleich zu der Überzeugung, dass das eine wie auch immer geartete feindliche Aktion sein müsse, rissen die Maschinenpistolen von der Schulter und schossen, was das Zeug hielt, wenn auch erfolglos. Das Licht leuchtete unbeirrt weiter. Ein vor Anker liegendes Patrouillenboot wurde alarmiert, von dort eröffnete man das Feuer mit einem schweren Maschinengewehr. Keine Reaktion. Das Licht erlosch nicht, aber es schoss auch nicht zurück. Es brannte einfach friedlich weiter. Das Patrouillenboot ging schließlich ankerauf und näherte sich mit aller gebotenen militärischen Vorsicht dem geheimnisvollen Objekt, um wenig später besagte WBS-Flasche mit der immer noch brennenden Kerze aus dem Wasser zu fischen.



Welche Art Geister einer Flasche WBS innewohnen, dürfte jedem DSR-Seemann hinreichend bekannt sein, aber hier hatten sich selbige offenbar mit allen Geistern Afrikas verbündet, denn die Buddel hatte absolut unbeschadet jeglichem Feuerhagel widerstanden! Deutlich lesbar stand das bekannte „Schilkin Berlin“ auf dem Etikett. Der Schluss war auch für tansanische Kommissköpfe nahe liegend, die Flasche konnte nur von MS EILENBURG gekommen sein.

Da stand nun unser Kapitän und überbrachte die Forderung, der Schuldige möge sich sofort melden. Betretenes Schweigen. Manche suchten sich einen imaginären Punkt, den sie anvisieren konnten, andere schauten erwartungsvoll in die Runde. Tatsächlich wusste ja niemand, wer der Angler gewesen war. Der tansanische Offizier trat vor und wiederholte nachdrücklich, er wolle wissen, wer die Flasche ausgesetzt hat. Schweigen. Genau genommen wäre es wohl auch eine ziemliche Dummheit gewesen, „Ich war's“, zu rufen und in einem tansanischen Gefängnis das Schicksal des Grafen von Monte Christo zu wiederholen. Nun

war er mit seiner Geduld am Ende. Er brachte seine Kalaschnikow in Anschlag und schrie los, wenn sich der Schuldige nicht melde, würde er stattdessen drei Geiseln mitnehmen. Er zeigte in die Besatzung, du, du und du. Es waren: der Obersteward, der Chefkoch, der Bäcker. Unser Wirtschaftsbereich wäre nahezu paralysiert gewesen. Jetzt geschah etwas, was jedem den Atem stocken ließ. Kapitän Schneider schritt auf den Offizier zu, schlug mit der flachen Hand den Lauf der MPi zur Seite und stellte mit gebührender Lautstärke fest: „Der Kapitän dieses Schiffes bin ich. Und ohne meine Erlaubnis verlässt niemand meiner Besatzung dieses Schiff. Diese drei Leute bleiben an Bord. Ist ihnen das klar?“ Man hätte eine Stecknadel zu Boden fallen hören können. Jeder erwartete Schlimmes. Der Chief machte ein sehr nachdenkliches Gesicht. Vermutlich erweiterte er in Gedanken seine Werftliste schon um den Punkt: Beseitigung der Schusslöcher in der Mannschaftsmesse. Doch nichts geschah. Sekundenlang schaute der so Belehrte verdattert auf den Sprecher, raffte sich dann zu einem Kommando auf und die gescheiterten Geiselnahmer verließen wortlos das Schiff. In dieser Nacht wurde nicht mehr viel geschlafen, dafür wurden etliche Hafenbräu getrunken und so mancher WBS gekippt, denn das allbeherrschende Thema war: Wer hat uns das bloß eingebrockt? Nachdem bei allen der Schrecken über das soeben Erlebte abgeklungen war, heiterte die Stimmung merklich auf und bewegte sich in Richtung eines hübschen Gedichts, um noch einmal Ringelmatz frei zu zitieren:

*Wir sind betrunken wie die Wellen
Im Stillen Ozean.
Das hat uns armen Gesellen
Der WBS angetan.*

*Wir glotzen in das Leben
Wie ein gekochter Fisch.
Wenn wir uns jetzt erheben,
Liegen wir unter dem Tisch.*

Am nächsten Morgen entdeckten wir, dass in der Bucht so etliche Außenbordskameraden kieloben schwammen. Die unschuldigen Opfer des nächtlichen Feuerzaubers. Unsere Bestrafung ließ nicht lange auf sich warten, die gesamte Besatzung erhielt Landgangsverbot, Betreten der Pier eingeschlossen. Zum Glück begann das Laden wie angekündigt. Wer war nun aber der „Missetäter“? Wenige Tage vor dem Einlaufen in Rostock outete er sich. Es war – unser Obersteward! Insofern hatte der tansanische Offizier wirklich Gespür gezeigt, denn unter den drei „Auserwählten“ befand sich ja in der Tat auch der Obersteward. Für den Rest der Reise bewahrheitete sich das alte Sprichwort: Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Damit könnte die Geschichte eigentlich zu Ende sein. Ist sie aber nicht. Das tansanische Militär ließ den Vorfall keineswegs auf sich beruhen. Ich hörte später in Rostock gerüchteweise, dass die Meldung über diese Geschehnisse mittels diplomatischer Kanäle bis ins Außenministerium nach Berlin und zurück in die Seereederei gelaufen wäre, wenn auch ohne personelle Konsequenzen. Kapitän Wolfgang Schneider, den ich kürzlich nach über 30 Jahren auf seinem jetzigen Schiff in Hamburg wieder traf, bestätigte, dass es sich tatsächlich so verhalten hatte. Vermutlich haben sich selbst die Bonzen in Berlin die Bäuche vor Lachen gehalten. Tja, Rudi, falls du diese Geschichte lesen solltest, kannst du jetzt das tun, was dir seinerzeit sicher gründlich vergangen war – herzlich lachen! Und sieh es doch einmal so: Kennst du noch jemanden, dem es mit einem an und für sich harmlosen Angelvergnügen gelungen ist, internationale Verwicklungen herbeizuführen? Nein? Ich auch nicht. Also, Respekt, Respekt!

Mit der POEL in Westafrika

Hatte der Funkoffizier während eines langen Seetörns im Funkraum nicht allzuviel zu tun, schweiften die Gedanken auch mal ins Reich der Wünsche ab. Und so kam es, dass ich mir Vorstellungen von einer Reise machte, die so wohl nie stattfinden würde. Warum ich das erwähne? Weil manchmal Dinge geschehen, von denen man nie erwartet hätte, dass sie passieren.

Wir schrieben das Jahr 1965. Ich hatte zwei Jahre Fahrenszeit hinter mir und war ein blutjunger, aber – davon war ich überzeugt – trotzdem guter Funker. Vielleicht hatte sich das bis in die Inspektion herumgesprochen, jedenfalls wurde ich zum Funkinspektor gerufen. Das war eigentlich ungewöhnlich, denn man ging zwar beim Aufsteigen auf ein neues Schiff mit dem Laufzettel hin, aber niemand wurde ausdrücklich einbestellt.

Mit einem etwas komischen Gefühl betrat ich das Zimmer des damaligen Funkinspektors Peter Volk. Nach einigem small talk kam seine Frage: „Könnten sie sich vorstellen, auf einem Kümo nach Westafrika zu fahren und dort unten so rund zehn Monate zu bleiben? Natürlich würde sich das sowohl auf die Heuer als auch auf die monatlichen Devisen auswirken!“

Rums! Es traf mich wie ein Hammer! Ich rang mühevoll nach Fassung und wäre vor Freude fast geplatzt, denn mir wurde gerade mein Traumjob angeboten. Trotzdem bemühte ich mich, ein bedenkliches Gesicht zu zeigen. Allzuviel Begeisterung könnte die Preise verderben. Kurz und gut, ich sagte „Ja“ und fand mich kurze Zeit später auf dem 840er Kümo MS POEL



wieder. Im winzigen Funkraum standen die so genannte Loggerstation mit 100 Watt Leistung ohne Einseitenbandtechnik, der Empfänger DABENDORF sowie ein nachgerüsteter Empfänger SIEMENS E310. Die Arbeitsfläche war so winzig, dass ich die Schreibmaschine in die Tischplatte versenken musste, wollte ich andere Arbeiten verrichten, aber ein Traum war für mich wahr geworden.

Als Funker auf einem Kümo hatte man es unter den anderen Kümofahrern nicht leicht. Unser Berufsstand war anfangs ein Fremdkörper in der Crew. Diese Distanz galt es abzubauen. Ich besaß da einige Tricks: Die Schiffspresse wurde als heilige Kuh betrachtet. Und so lag sie täglich zur gewohnten Zeit in der Messe aus, auch wenn ich sie mal nicht empfangen hatte.

Für diesen Fall legte ich einen Pool zeitunabhängiger Nachrichten an, aus denen ich jederzeit eine Presse zusammenstellen konnte. Auch die Schiffspresse von Norddeich Radio musste als Nachrichtenquelle herhalten. So konnte man ein paar US-amerikanische Marineinfanteristen nach Vietnam schicken und die Werktätigen der DDR dagegen protestieren lassen, hätte ja immerhin sein können. Wohlgemerkt, es war erst 1965/1966. Ich ließ Walter Ulbricht irgendeinen VEB oder die Bauern in Mecklenburg besuchen. Allein die korrekte Titulatur des großen Vorsitzenden füllte drei Schreibmaschinenzeilen. Auf den Nachrichtenwert kam es nicht an. Und nicht zu vergessen: Aussendungen in Funkfernschreiben (RTTY) gab es damals noch nicht, die Presse kam mit Morsetempo 120 Zeichen pro Minute.

Telegramme wurden unter allen Umständen in kürzester Zeit abgesetzt, auch wenn das Versiegeln von Cotonou nach Lagos nur wenige Stunden erforderte und Rügen Radio einfach nicht hören wollte. Da wurde es über Norddeich, Scheveningen, Lyngby oder Stettin versucht, mit der Bitte, Rügen Radio auf meine Frequenz zu locken. Die dortigen Funker waren davon nicht begeistert, aber ich bekam meine Telegramme los. Man nahm es mir nicht übel, denn sie wussten, dass wir mit einer ziemlich primitiven Funkstation in Westafrika saßen. Und so erhielt ich auf Anfrage auch bereitwillig die Oberligaergebnisse. Diese Nachricht war die wichtigste überhaupt.

Telefongespräche über Rügen Radio gehörten zu meinem Hobby und viele Besatzungsmitglieder haben über Kurzwelle mit ihren Ehefrauen telefoniert. Das musste nicht teuer sein, denn nach dem Gespräch erfolgte eine Auswertung mit dem landseitigen Kollegen in Glowe und oft hieß es im Anschluss einvernehmlich: „Gut, POEL, das waren dann von 18.20 bis 18.31 Uhr genau drei Minuten.“

Irgendwann setzte sich auch bei meinen Kümo-Fahrern die Erkenntnis durch, dass Funkverbindungen aus Westafrika nicht mit den erlernten Fertigkeiten eines Funksprechzeugnisses herzustellen sind. Damit hatte ich meine Position an Bord errungen.

Das Einsatzgebiet der POEL erstreckte sich zwischen Abidjan/Elfenbeinküste bis Bata, damals noch Spanisch Guinea. Das Besondere aber bestand darin, dass wir außer den üblichen Seehäfen auch Orte im Mündungsgebiet des Benin und im Niger-Delta anliefen. Sapele und Warri sind ja noch einigermaßen bekannt, aber Burutu, Koko und Adjagbodoudou sind schon nicht mehr so geläufig. Um zu diesen Orten zu gelangen, wurde man beim Passieren der Mündung des Escravos und Forcados-River von einer Unzahl Kanus bestürmt, von denen aus sich lautstark Ortskundige als Lotsen anboten. Eigentlich waren die Claims verteilt und jeder Kapitän und jede Kompanie besaß ihre Lieblingslotsen. Für die DSR war das Samson Gula. Aber die Aussicht, vielleicht einen Auftrag zu ergattern, brachte regelmäßig das ganze Dorf in Aufruhr. Übrigens, Öl wurde damals im Delta noch nicht gefördert und Forcados war ein Hüttendorf.

Auf der POEL gab es keine einzige freie Koje, geschweige denn eine freie Kammer. Samson Gula blieb bis zum Auslaufen an Bord und schlief auf der Backskiste im Kartenraum.



Wir befanden uns sehr oft in diesen Flusshäfen und eines Tages hatte es der Kapitän satt. Irgendwie hatte er die Lotsenprüfung abgelegt und die Genehmigung erhalten, ohne Lotsen sowohl die Flüsse im Delta als auch die Lagune und den Hafen in Lagos/Apapa zu befahren. Als wir das nächste Mal nach Warri fuhren, kam auch wieder die Schar der Lotsen mit ihren handbetriebenen Kanus an. „Captain, captain, I am Samson Gula! Why don't you stop?“, schrie es aus dem Kanu herauf. Der Alte aber fuhr unbekümmert weiter. Am nächsten Tag stand Samson Gula an Deck. Mit zwei Ruderern hatte er in seinem Kanu die rund vierzig Meilen von Forcados nach Warri bewältigt. Der Alte erklärte ihm, dass er künftig allein fahren wird und mit ein paar Flaschen WBS und einer Stange Zigaretten reiste Samson Gula mit Kanu und Gefolge wieder ab.

Wir weilten mittlerweile länger als ein halbes Jahr dort unten, als mit einem anderen Westafrikafahrer unangekündigt ein neues, zusätzliches Besatzungsmitglied an Bord kam. Das bereitete uns Sorgen. Erstens war der einzige freie Schlafplatz die Backskiste in der Kochskammer, wo bereits der zusätzliche Bäcker in der oberen Koje untergekommen war. Zweitens hob der Neue unser Durchschnittsalter merklich an, denn vorher war der Alte mit 32 Jahren der Älteste an Bord gewesen. Drittens war der Neue ein Politoffizier. Diesen Dienstgrad konnten wir auf der Besatzungsliste gar nicht brauchen, weil die Regierungen der westafrikanischen Länder vom Kommunismus nicht so begeistert waren. Hatte man doch wenige Wochen zuvor im Ghana des Kwame Nkrumah ziemlich rabiat alle Russen aus dem Lande gejagt und in Nigeria fand auch gerade ein Putsch statt.

Zur Begrüßung saßen wir beim Alten. Es gab etwas zu essen und zu trinken und wir versuchten herauszubekommen, was der Politnik so für einer ist und was er vorhat. Plötzlich fragte der Alte: „Sagen sie mal, Genosse, die Politoffiziere machen doch zur Zeit alle ihr A6. Haben sie auch ein Patent?“ „Ja, aber nur A5“, antwortete stolz der Politnik. Kapitän Dorn war sonst



eher der bedächtige Typ, aber diesmal kam er durchs Ziel, bevor wir überhaupt nur den Start gesehen hatten. „Toll, ich habe nur A3. Aber da brauchen sie doch Praxis, Beobachtungen und so, um das A6 zu bekommen. Soll ich ihnen helfen?“ Der Politoffizier sprühte vor Begeisterung und schon war die Situation geklärt. Er wurde als Dritter Steuermann gemustert und übernahm die 8-12 Wache. Vom Zweiten Nautiker bekam er noch die Seekarten aufs Auge

gedrückt. Er schoss Sonne und Sterne, zeichnete Wetterkarten und Staupläne, war glücklich und ausgelastet. Der Alte brauchte keine Wache mehr zu gehen und konnte sich so mehr den schönen Dingen des Lebens widmen. Nach einiger Zeit stieg der Polutnik wieder ab und fuhr mit einem anderen Schiff nach Hause. Wir haben nie wieder etwas von ihm gehört.

Wir befanden uns mittlerweile schon ein Jahr im Einsatz, als die Reederei schrittweise begann, die Ablösung zu organisieren. Zuerst durften einige Matrosen und Maschinenassistenten nach Hause, dann kam per Flugzeug Kapitän B. nach Lagos. Die Übergabe war nach einigen Tagen formell vollzogen. Die Abreise des alten Kapitäns stand unmittelbar bevor, als die Order vom Harbourmaster kam, von Lagos nach Apapa zu verholen. So passte es gut in den Kram, dass wir noch mit Kapitän Dorn einen kostenlosen Lotsen an Bord hatten. Während des Ablegemanövers passierte es: Kapitän Dorn fungierte als Lotse, bediente aber aus alter Gewohnheit den Telegrafen und legte ihn auf „Voraus“. Im gleichen Moment ließ der amtierende Kapitän die Achterspring loswerfen. Dorn riss den Telegrafen auf Stopp, aber es war zu spät, der Draht hing in der Schraube.

Jetzt hatten wir den Salat. Wer hatte Schuld? Was tun wir jetzt? Ist das eine Havarie, die man melden muss? Reederei, Seekammer und viele andere böse Worte fielen. Dann kam der Bootsmann mit der Lösung: „Wir haben keine Ladung und nur einen geringen Tiefgang, also könnten wir versuchen, mit Eigenmitteln den Draht aus der Schraube zu lösen.“ Der Bootsmann markierte als erster Taucher die Stelle, an der gesägt werden sollte, mit zwei Bändseln und innerhalb dieser Markierung konnte ab jetzt jeder, der es sich zutraute, ins Wasser und nur mit einer Taucherbrille ausgestattet einige Sekunden am Draht sägen. Es dauerte Stunden, bis endlich der gewünschte Erfolg eintrat. Der Draht war durchgesägt, aber er ließ sich nicht lösen. Dummerweise wurden die neu entstandenen Enden durch einen darüber liegenden Törn verklemt. Der Bootsmann hatte falsch markiert!

Jetzt bewahrheitete sich der Bibelspruch: Tue Gutes, so wird dir Gutes widerfahren. Damals baute eine bundesdeutsche Firma in Lagos eine Brücke über die Lagune.

Denen hatten wir mit Schwarzbrot, Kartoffeln, Hafenbräu und deutschem Kino schon mehrfach große Freude bereitet. Jetzt ernteten wir den Lohn. Der Schlepper der Brückenbauer kam längsseits und ein professioneller Taucher hatte binnen kurzem den Draht noch einmal zertrennt, diesmal an der richtigen Stelle.

Kapitän Dorn flog nach Hause, Kapitän B. hatte das Schiff übernommen und führte es auf seine Weise. Dazu gehörte der sonntägliche „Vormittagsgottesdienst“ in der Kammer des Alten. Statt Predigt gab es Ringelnatz, statt Abendmahlswein WBS satt. Aber das ist schon eine andere Geschichte.



Storekeeper Rudi Schiewe mit dem letzten Rest Luft.

Mit dem Tanker LEUNA I zu den Fischern im Nordatlantik

Im Mai 1969 erhielten wir den Auftrag, die Fischereiflotte der DDR, die sich auf drei verschiedenen Fangplätzen im Nordatlantik befand, mit Dieselmotorkraftstoff zu versorgen. Diese außergewöhnliche Aktion wurde notwendig, weil die Fischer zwar schon über 100 Tage unterwegs, die Ladekapazitäten der Fang- und Verarbeitungsschiffe aber noch nicht erreicht waren und die Brennstoffvorräte zu Ende gingen. Ein solcher Einsatz in diesem Umfang hatte in unserer Reederei zuvor noch nicht stattgefunden. Lediglich die Massengutschiffe hatten auf ihrem Weg nach Nordamerika gelegentlich kleinere Mengen Dieselmotorkraftstoff an die Fischereiflotte abgegeben.

Als Erster Nautischer Offizier war ich für alle Maßnahmen, die die Ladung betrafen, verantwortlich. Nachdem wir diese Order unterwegs erhielten, mussten entsprechende Vorbereitungen getroffen werden. Nach der Tankwäsche im Atlantik nahmen wir Ballastwasser in die Seitentanks 2, 4, 6 und 8. Die Mannschaft arbeitete im 12-Stunden-Rhythmus mit großem Engagement. Dadurch war es möglich, die Heimreise nach Rostock früher als geplant anzutreten. Es wurden Sicherungs- und Kontrollmaßnahmen sowie entsprechende Belehrungen durchgeführt, denn auf keinen Fall durften sich Ballastwasser und Dieselmotorkraftstoff vermischen. In Rostock wurden die Mitteltanks mit 4.806,6 Kubikmetern Dieselmotorkraftstoff beladen. Unser Tanker ging vom 6. Mai bis 6. Juni 1969 in Charter des Fischkombinates Rostock (Fiko). Vor dem Auslaufen zu den Fangplätzen wurden Kapitän und Erster Offizier durch verantwortliche Kollegen des Fischkombinats über die Besonderheiten am Fangplatz instruiert. Dieser sehr nördliche Fahrtbereich wird von Handelsschiffen wegen der Eisgefahr im allgemeinen gemieden. Uns wurden zwei erfahrene Leute (ein Decksmann und ein Bestmann)



vom Fiko mitgegeben, die uns bei fischereispezifischen Arbeiten unterstützen sollten. Auch wurden Gummifender, zusätzliche Festmacherleinen, Schwimmkörper, vierzig Stück B-Feuerschläuche sowie Seekarten für diese spezielle Aufgabe an Bord genommen.

Am 14. Mai 1969 verließen wir den Rostocker Hafen. Vier Tage später erkrankte der Kapitän. Er litt unter starken Schmerzen in der Herzgegend sowie Schlaflosigkeit. Wir führten ein

MEDICO-Gespräch mit Rostock und der Funkarzt ordnete strenge Bettruhe und Schlaftherapie an.

In der 16-20 Wache am 18. Mai steuerten wir die Ostküste Islands an. Dort beobachteten wir ein meteorologisches Phänomen. Zuerst war nur ein kleiner Streifen des Gebirges zwischen Kimm und Wolken zu sehen. Ein später gut sichtbarer Gletscher erzeugte einen starken Eisblink, desgleichen eine halbe Stunde später die schneebedeckten Gipfel des Gebirges. Die Konturen der Gebirge waren hochgespiegelt und hatten eine unnatürliche Form. Sie sahen aus wie Inseln, obgleich sie nur Erhebungen im Binnenland waren. Besonders eine felsige Erhebung nordöstlich von Portland mit Namen Hjórléifhöfði zeigte diese Erscheinung. Sie war auch bei einer Entfernung von 22 Seemeilen im Radar einem Inselecho täuschend ähnlich. Später wurden auch alle Uferkonturen, die durch die starke Refraktion einer Steilküste ähnelten, sichtbar. Dafür gab es eine Erklärung: Die Lufttemperatur war fünf Grad Celsius niedriger als die des Wassers. Die Sicht war überscharf. Auch Wale konnten wir in großen Herden beobachten.

Einen Tag später informierte ich die Reederei über den Gesundheitszustand des Kapitäns und erhielt nachmittags telegraphisch die Weisung, die Führung des Schiffes zu übernehmen und alles dafür zu tun, dass dem Kapitän ärztliche Hilfe zuteil wird. Außerdem wurde ich um ständige Berichterstattung gebeten. Hierüber machte ich einen Eintrag ins Schiffstagebuch.

Für mich wurde die Übernahme des Kommandos auch noch rückblickend eine aufregende Sache, war ich doch erst neun Monate als Erster Offizier mit Ausnahmegenehmigung für die Große Fahrt eingesetzt, da ich nur das Patent A3 besaß. Es blieb aber keine Zeit zum Nachdenken, denn schon am Nachmittag erreichten wir bei stürmischem Wetter den ersten Fangplatz.

Ich bekam eine UKW-Verbindung mit dem Fangleiter Kapitän Karlsburg. Wegen des schlechten Wetters entschlossen wir uns, kontaktlos zu bebunkern. Zu diesem Zweck musste eine lange Schlauchverbindung hergestellt werden. Dazu dienten zunächst die mitgeführten B-Schläuche, die zusammengekoppelt und mit einer Sicherungsschelle versehen wurden. An ihnen wurde jeweils eine etwa dreißig Zentimeter große Schwimmblase befestigt. Die gesamte Schlauchverbindung wurde durch eine Leine gesichert und zu Wasser gelassen. Am Ende befand sich eine dreißig Meter lange Korkleine zum Aufnehmen des Schlauches. Das Aufnehmen geschah wie folgt: Das zu bebunkernde Schiff kam in Kiellinie von achtern auf und nahm zunächst die Korkleine wahr. Danach kam es noch näher an unser Achterschiff, so dass eine Leinenverbindung hergestellt werden konnte. Wir hatten die Leine in der Panamakluse und die Fischer belegten die Leine durch ihre Steuerbordkluse auf der Back, so dass die Schiffe immer leicht versetzt trieben.

Das Wetter machte uns fast die ganze Zeit große Schwierigkeiten. Es herrschte Windstärke von 6 bis 7. Schnee- und Regenschauer, die von Böen begleitet wurden, erschwerten die Arbeiten. Es erwies sich als erforderlich, dass die Decksgang jeweils zwölf Stunden täglich arbeitete. Die B-Schläuche brachen häufig durch ihr Eigengewicht, denn die Schiffe arbeiteten stark und manchmal vertörnten sich die Schläuche mit der Schleppleine. Dadurch wurden sie undurchlässig. Der Arbeits- und Materialaufwand war sehr hoch und obgleich wir bei den Schiffen ROS 311 RUDOLF LEONHARD und ROS 304 ERICH WEINERT laufend Erfahrungen sammelten und Verbesserungen einführten, stand er in keinem Verhältnis zum Erfolg.

Kurz darauf kam Frau Dr. Hasan von der ERICH WEINERT an Bord und behandelte unseren Kapitän mit Injektionen, Schlaftherapie und Diät. Sie blieb an Bord, bis wir den Fangplatz verließen.

Am 22. Mai gegen neun Uhr waren insgesamt sieben Schiffe bebunkert, das heißt, es waren

960 Tonnen Diesel übergeben worden. Das entsprach bei 32,5 Stunden einer Löschleistung von 29 Tonnen die Stunde. Alle Versuche und Bemühungen, das Resultat unter diesen Bedingungen zu verbessern, waren gescheitert. 25 Schläuche waren bereits unbrauchbar. Zu den häufigsten Ursachen gehörten die Auflösung der gummierten Innenhaut durch Diesel und die zu hohe Belastung durch den Seegang.

Das einzige aufmunternde Ereignis bestand in einem Geschenk der Fischereikollegen. Auf unsere Frage, was denn so gefangen wurde, schickten sie uns eine Probe mit der letzten einzuholenden Leine auf die LEUNA I. Sie bestand aus drei großen Heilbutten, die sofort an Bord fachgerecht zubereitet wurden. Wegen der Feuergefahr auf Tankern musste das Räuchern im Schornstein des Schiffes erfolgen. Für diesen Zweck fand sich Holz in der Zimmermannslast. Der frische Fisch mundete allen Leuten sehr. Lediglich unsere Lehrlinge mussten eine unangenehme Erfahrung machen: Nach dem Verzehr von zu vielen Heilbuttstücken wehrte sich der Körper auf seine Art.

Nachdem die Bebunkerung im Fanggebiet Island abgeschlossen war, trafen wir uns mit dem Fang- und Verarbeitungsschiff ROS 306 F.C. WEISSKOPF auf Pos. 65°50' N und 27°08' W und übergaben dort auf Anraten der Ärztin mit unserem Rettungsboot unseren Kapitän und die Ärztin an das Schiff des Fiko, welches danach die Heimreise antrat. Dann setzten wir unseren Kurs auf Kap Farewell ab.

Am 24. Mai erreichten wir bei zum Teil gutem Wetter, aber immer starker Dünung die Position 58°30' N und 40° W. Dies ist die Breite, die im Seehandbuch zur sicheren Umrundung des Kaps Farewell empfohlen wird. Hätten wir doch die von unseren Fischereikollegen in Rostock gegebene Empfehlung befolgt und wären weiter südlich um das Kap gefahren! Aber das hätte Zeitverlust bedeutet und die Zeit drängte. Wegen der zu erwartenden Treibeisgefahr wurden die Wachoffiziere und Matrosen zu besonderer Wachsamkeit angehalten und eingewiesen. Der Eisscheinwerfer wurde auf der Back aufgestellt und mit einem Mann besetzt, welcher Funksprechverbindung zur Brücke besaß. Stündlich wurde jetzt die Seewassertemperatur beobachtet und notiert, um die Annäherung an Eisberge auch auf diese Weise, neben dem Ausguck und der Radaranzeige, rechtzeitig vorher zu erkennen.

Einen Tag später trafen wir gegen Mitternacht auf das erste Eis. Es herrschte fast kein Wind und wir steuerten 270°. Wir befanden uns mehr als 70 Seemeilen südlich von Kap Farewell. Auf dem Radarschirm zeigten sich Echos, die bis zum Bildschirmrand reichten. Wir fuhren mit langsamer Fahrt zwischen ihnen hindurch. Einige Schollen waren sehr massiv und hatten einen Durchmesser von bis zu 50 Metern. Später kam noch eine Anzeige hinzu, die auf eine massive Treibeiskante an Backbord schließen ließ. Mehrmals versperrte uns nun das Treibeis den Weg und wir mussten umkehren und eine neue Passage suchen. Der Wind, der zunächst von querab kam, nahm an Stärke zu und erschwerte die Drehmanöver. Es galt, sich von der Treibeiskante frei zu halten, denn wenn der Wind uns an diese herandrücken sollte, wäre es fast unmöglich, ohne fremde Hilfe wieder frei zu kommen. Besonders erschwerend wirkten auch die so genannten Growler, das sind zum Teil sehr massive Eisblöcke, die das wärmere Oberflächenwasser rund gewaschen hat. Das Radar erfasste diese wegen der rundlichen Form kaum oder sehr spät. Es bestand die Gefahr, dass wir mit ihnen kollidierten und durch deren Masse Schäden am Schiffskörper oder der Schraube entstehen konnten. Wir befanden uns alsbald darüber hinaus auch noch in einer Rinne zwischen zwei massiven Packeisfeldern und waren gezwungen, wieder einmal auf Gegenkurs zu gehen. Der Zweite Nautische Offizier, der ständig mit dem Radar die beiden festen Eiskanten beobachtete, stellte fest, dass die Rinne immer schmaler wurde. Der SSE-Wind hatte nun eine veränderte Eisdrift zur Folge und so hoffte ich, dass sich der westliche Eisgürtel, der uns einschloss und hinter dem schon seit einiger Zeit freies Wasser zu sein schien, auseinanderreißen würde. So fuhren wir am Eisgürtel entlang und tatsächlich bestätigte sich nach längerem Warten

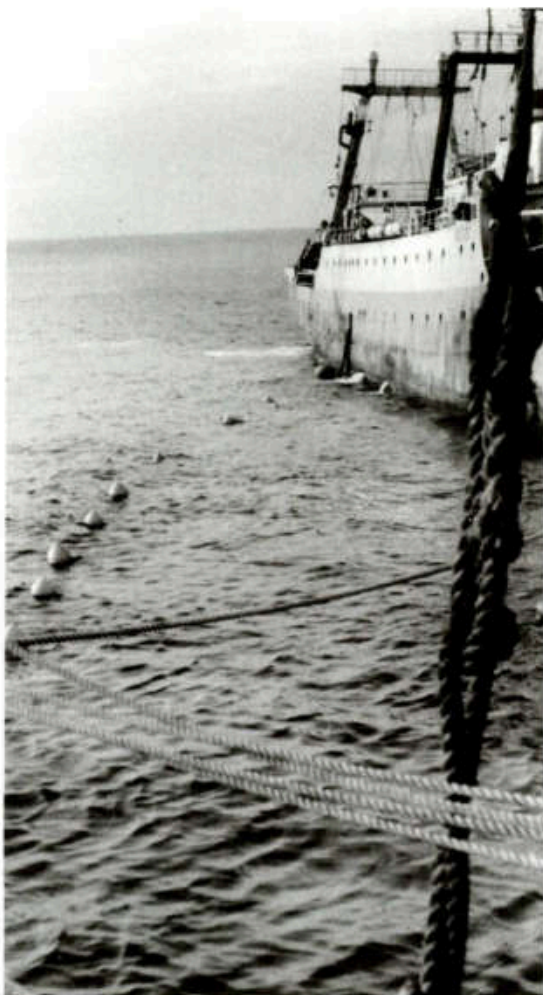
unsere Vermutung. Es entstand eine etwa 40 bis 50 Meter breite Lücke. Durch sie konnten wir plötzlich eine starke Dünung erkennen, ein eindeutiges Indiz, dass sich dahinter freies Wasser befand. Wir hatten Glück. Durch vorsichtiges Manövrieren konnten wir tatsächlich dem Packeis ohne jeden Schaden entkommen. Die meterhohen, grün leuchtenden Eiskanten hatten uns doch einen gewissen Respekt abgenötigt

Danach setzten wir unseren Kurs auf das Fang- und Verarbeitungsschiff ROS 308 WALTER DEHMEL ab, wo wir laut Order mit der weiteren Bebunkerung beginnen sollten. Da beide Schiffe keine genaue Position hatten und die Sicht nur zwei Seemeilen betrug, bestand die Gefahr, dass sich die Schiffe verfehlten. Deshalb wurde von uns ein Peilton gesendet und die WALTER DEHMEL stimmte mit uns das Annäherungsmanöver sehr gut ab.

Inzwischen hatten wir uns Gedanken gemacht, wie wir die Bebunkerung weiterführen konnten, ohne dass sich vorzeitig die restlichen Schläuche auflösen und dadurch der Erfolg der ganzen Aktion gefährdet wurde. Irgend jemand kam auf die Idee, die sechs Meter langen russischen Panzerschläuche aus dem Trockenladerraum zu benutzen. Mit erheblichem Arbeitsaufwand gelang es uns, schon während der Überfahrt, eine Schlauchlänge von 114 Metern zusammenzuschrauben. Diese wurde ebenfalls mit Schwimmern versehen, am Übergabeort achteraus gegeben und an die achtere Tankwaschleitung angeschlossen.

Daran war eine dreißig Meter lange Korkleine befestigt, die am Ende einen Schwimmer besaß. Sie erleichterte das Aufnehmen des Schlauches. Sehr abenteuerlich sahen die Versuche der Fischer aus, die Leine mit ihrem Schlauchboot hinüber zu bringen. Sie brachten sich in Gefahr und scheiterten auch mehrmals. Das zu bebunkende Schiff kam wieder schräg von achtern auf und nahm die Schwimmleine wahr. Dann näherte es sich weiter bis man entweder eine Wurfleine werfen konnte oder es bei noch schlechterem Wetter möglich wurde, mit der Pistole eine Leinenverbindung herzustellen, um dann eine Schleppleine hinüber zu geben. Dann wurde die Festmacherleine etwa fünfzig Meter mitgefiert und belegt, danach der Schlauch aufgenommen, an der Versorgungsluke des Fischereifahrzeuges angeschlossen und nach Absprache mit etwa 100 Tonnen die Stunde gepumpt.

Mit dieser Technologie gelang es uns, nun schneller und effektiver in Westgrönland und anschließend in Labrador insgesamt weitere zwölf Schiffe, darunter das Fischereihilfsschiff ROS 315 MARTIN ANDERSEN NEXÖ, mit dem erforderlichen Dieselkraftstoff zu versorgen. Zu dieser Jahreszeit wurde



die Navigation auf den Fangplätzen durch Nebel, Eisberge und Stürme erschwert und die Decksarbeit glich einem Martyrium. Trotz dieser Umstände konnte unsere Besatzung die Aufgabe ohne größere Zwischenfälle erledigen. Dies gelang nur durch großes Engagement und gute Organisation. Dafür erhielten wir von den Fangleitern und den Fischern ein herzliches Dankeschön.

- Abschrift/ Fu 17. 6. 1969

VEB FISCHKOMBINAT R O S T O C K

VEB Deutsche Seereederei
- Spezialschiffahrt -
z. Hd. Gen. A n d r e s

Warnemünde

307 F/Ho/RS.-

30. 5. 1969

Werter Genosse Andres!

Durch unseren Fangleiter/See - Gen. A d l e r - wurden wir telegrafisch über den ausgezeichneten Einsatz Ihres Tankers "Leuna" I bei der Brennstoffübergabe an unsere Flotte informiert.

In dem Telegramm heißt es:

"Die Hochseefischer bei Westgrönland danken der Besatzung von "Leuna I" und besonders dem antretenden Kapitän A s c h m a n n für ihre vorbildliche Arbeit bei der Bebunkerung unserer Schiffe. Durch den Tag- und Nachteinsatz des Decks- und Pumpenpersonals sowie durch den persönlichen Einsatz des Gen. Aschmann, der aktiv und umsichtig die gesamte Organisation leitete, konnte wertvolle Zeit eingespart werden."

Wir möchten Sie bitten, dem Genossen Kapitän und der Besatzung auch in unserem Namen den Dank auszusprechen.

Mit sozialistischem Gruß

gez. Holzapfel
Holzapfel
Direktor für Fang i.V.

f. f. d. s.
f. f. d. s.

Aus den Tropen in die eisige Kälte

Die FERDINAND FREILIGRATH (1) war mein erstes Schiff als E.-Ing. bei der Deutschen Seereederei Rostock zum Dienstbeginn am 18. August 1970. Vorher fuhr ich als Decksmann, E-Mix und Funker.

Drei Rundreisen vom Heimathafen über Westeuropa nach Mexiko und Kuba waren absolviert, als wir am 28. November 1971 im Überseehafen ablegten. Bei der FERDINAND FREILIGRATH handelte es sich um ein Fracht- und Passagierschiff von 7.300 BRT, das 1953 in den Niederlanden als PRINS WILLEM VAN ORANJE gebaut worden war. Anfang 1965 ging es für 490.000 Pfund an die DSR. Unser Dampfer war rund 140 Meter lang, hatte acht Meter Tiefgang und eine Zweitakthauptmaschine mit zwölf Zylindern von 9600 PS.



MS FERDINAND FREILIGRATH (1) in Veracruz.

Nach einem Tag auf Reede Swinemünde kam der Lotse. Unser FERDINAND durchquerte die enge Hafeneinfahrt, das Haff und fuhr die Oder hinauf nach Stettin, um Malz für Kuba als Teilladung zu übernehmen.

Nach dem Anladen sollten wir in Skelleftehamn/Schweden komplettieren. Dort würde Polarzulage gezahlt werden, ein kleiner Vorgeschmack auf das, was damals an Bord noch keiner ahnen konnte. Wie der Eisbericht meldete, erwartete uns im Bottnischen Meerbusen das erste Eis. Auf der Reise in den Norden Schwedens gab es viel Wind und strengen Frost. Brecher rollten über Deck. Beides führte zu starken Vereisungen des Vorschiffs bis hinauf zum Windenhaus. Der Dampfer sah aus, als käme er aus dem Nordmeer. Am 6. Dezember erreichten wir Skelleftehamn, um Zellulose für Veracruz zu laden.

Auf der anschließenden Atlantiküberfahrt gab es viel Arbeit und schlechtes Wetter. Etwa fünfmal wurde die Hauptmaschine für Reparaturen gestoppt. Das E-Ressort blieb bis auf einen verschärften Nachteinsatz in der Nordsee verschont. Eine Seewasserleitung nahe der

Hauptschalttafel war leck. Um 0.30 Uhr wurde ich geweckt und schaltete nach Besichtigung der durch die starken Lichtbogen und das Seewasser entstandenen Schäden an der Schalttafel in Rücksprache mit Brücke und Maschine black out. Etwa sechs Stunden dauerte die Reparatur.

Der erste Löschhafen Veracruz lag südlich von 23° Nord, dem Wendekreis des Krebses. Da freute sich Hein Seemann über die Tropenzulage (3,50 Mark pro Tag), zumal auf alten Schiffen keine Klimaanlage existierte. Wer wachfrei hatte, ging bereits nach dem Abendbrot an Land. Vorbei an Waren aus aller Welt, die teilweise unter freiem Himmel auf ihre Ablader warteten, befand man sich in fünfzehn Minuten in der City.



Veracruz.

Noch in Veracruz verkündete der Kapitän die Reedereiorder, nach Löschende in Kuba die Heimreise über Kanada und Frankreich anzutreten. Ich gehörte wahrscheinlich zu den Wenigen, die ahnten, was uns in Nordamerika im Winter erwartete! Die Liegezeit in Kanada war vom 17. bis 31. Januar (!) 1972 in Baie Comeau geplant. Das war damals ein kleiner Ort am Nordufer der St.-Lorenz-Mündung. Die Ladung bestand aus Props für Calais. Ganz sicher hatte keiner in der Befrachtung des Flottenbereiches Asien-Amerika die Nautiker der Spezialschiffahrt vorher konsultiert. Dann wäre niemand auf die Schnapsidee gekommen, unsere „Sommerlaube“ in den kanadischen Winter zu schicken!

Im Golf von St. Lorenz wurden schon ab September alle Schiffe aufgefordert, gesichtetes Eis zu melden. Aus der vergangenen Getreidefahrt mit MS LÜBBENAU war mir bekannt, dass ein Einlaufen in den Golf wegen des Eises dann manchmal nicht mehr über die kürzere Belle-Isle-Straße möglich war. Schon im November, also noch innerhalb der Navigationsperiode, die für Schiffe mit unserer Eisklasse etwa von Mitte April bis Anfang Dezember dauerte, musste man von Südosten den Golf ansteuern.

Doch nun zurück: Am 9. Januar 1972 passierten wir das Castel del Moro und ankerten auf der Innenreede von Havanna. Auch hier bemühte man sich, unseren Hafendurchlauf zu verkürzen. Nach nur zweistündiger Reedeliegezeit ging es sofort an die Pier, wo rund um die Uhr Malz gelöscht wurde.

Trotz der knappen Liegezeit organisierte die Schiffsleitung über den „Interclub“ Havannas einen Ausflug auf dieser schönen Insel. Wie immer kostenlos, fuhren siebzehn Mann der Besatzung am Vormittag zum nahe Havanna gelegenen Hemingway-Haus. Wir konnten es kaum erwarten, die berühmte Schreibmaschine des Nobelpreisträgers einmal live zu sehen. Als Besucher schaute man von außen durch die geöffneten Fenster auf diese Maschine, auf der er täglich etwa zwei Stunden im Stehen geschrieben hatte. Vorbei an der Kathedrale ging es zum Stammlokal Hemingways, der „Bodeguita del Medio“, wo er seinen Mojito trank. Die Heimreise begann um den 12./13. Januar 1972. Der Abstecher nach Kanada ersparte mindestens vier Wochen Liegezeit, um auf Rückladung zu warten.

Hier sei noch über ein kleines Scharmützel zwischen dem Schiffsarzt und mir bei der anschließenden Passage der Florida-Straße berichtet. Dr. Grieshaber war Chirurg und schon vor dem Zweiten Weltkrieg auf Passagierschiffen der Reederei HAPAG zur See gefahren. 1908 (!) geboren, gehörte er zur Stammbesatzung. Ich wurde auf meiner ersten Reise mit der FREILIGRATH im September 1970 sein Patient. Während der Reparatur einer Deckenlampe war mir ein Glassplitter ins linke Auge gefallen. Der Doc wollte ihn bei Seegang in der Nordsee mit einer Pinzette herausholen, doch mir schien das zu gefährlich. Daraufhin betäubte er das Auge, setzte Borwasser an und spülte den Splitter zwei Stunden später heraus. Seit seiner Fahrzeit bei der HAPAG, so hatte er erzählt, führe er mit einer Kuckucksuhr zur See. Ihr Stehenbleiben bei Seegang 3-4 sei damals für ihn das Signal gewesen, sich für seekranke Passagiere bereitzuhalten! Neben dieser Uhr fuhr unser Doc mit einem Tonbandgerät von PHILIPS sowie Kamera und Fernglas aus Japan hinaus. Besonders auf diese japanischen Produkte war er „stolz wie Bolle“ und rühmte ihre Technik, wo er konnte. Obwohl wir zum Arzt immer ein gutes Verhältnis hatten, ärgerte mich diese Prahlerei. Ich erklärte ihm, dass die „billigste Spiegelreflexkamera der DDR viel besser sei als seine asiatische Knipse“ und forderte ihn samt Fernglas vor Florida zu einem Test mit jedem beliebigen Brückenglas der Nautiker heraus. Der Doktor muss sich völlig sicher gewesen sein und brannte auf den Wettkampf. Wir hatten die Skyline von Miami querab, als die Qualität seines Glases mit den Ferngläsern der Brücke verglichen wurde. In der Tat war die Schärfe der aus Jena stammenden Produkte bedeutend besser, schließlich verwendete man bei CARL ZEISS der DDR nach meinem Wissen geschliffene und nicht gegossene Linsen. Betreten beugte er sich dem objektiven Urteil und verließ schweigend die Brücke. Eine „Schlacht“ für „made in GDR“ war gewonnen!

Am 22. Januar erreichten wir den Golf von St. Lawrence. Hier begann nun der „beschwerliche Teil“ dieser Reise. So nannte ich diesen Abschnitt in den Briefen an meine Frau. Ohne das letzte Kapitel, die Überquerung des Nordatlantiks, zu kennen, schrieb ich ihr aus Baie Comeau, dass „es wirklich großer Leichtsinns der Reederei wäre, uns hierher zu schicken. Es handelt sich wohl um eine ‚Versuchskaninchen-Fahrt‘, denn dies ist der erste Winter überhaupt, wo in Baie Comeau Holz geladen wird! Wahrscheinlich sind westliche Reeder von einer Charter unter diesen Bedingungen zurückgetreten, während die DSR zugriff, um ins Geschäft zu kommen“, lautete mein Urteil. Kurz nach der Passage der Cabot Street begann der Kampf mit Eis, Schnee und großer Kälte. Die Fahrt durch den Golf ging nur schleppend voran, wir mussten uns den Weg bahnen durch eine bis zu 15 cm dicke Eisdecke. In Baie Comeau herrschten nachts Temperaturen zwischen -25°C und -30°C. Am Tage kletterte das Thermometer bis auf -10° Celsius. Da wir in Ballast fuhren, ragte der Propeller während der Fahrt etwa einen Fuß aus dem Wasser und traf auf die Eisschollen. Zu seiner Beobachtung installierten die E-Mixer Sonnenbrenner (Scheinwerfer – d. Red.) für die Nacht.

Aufgrund der langsamen Fahrt mit vielem Stoppen, Zurückstoßen und erneutem Anlaufen gegen die geschlossene Eisdecke benötigte unser FERDINAND zwei Tage für die Golfpassage. Gleich zum Beginn der Eisfahrt verlor das Schiff große Teile seines Anstriches an den

Aufbauten. Besonders von den verzinkten Lüfterköpfen der Ladepfosten und von der Vorkante Brücke flog die Farbe weg.

Mit diesem Temperatursturz begann am 22. Januar das große Frieren an Bord. Im Kapitänsdeck (Bootsdeck) und in den hinteren Kammern um Laderaum IV herum, wo auch die Ing's wohnten, lagen die Temperaturen bei +5°C und darunter. Im Hospital und in einigen Unterkünten der Lehrlinge wurden -2°C gemessen! Weiter schrieb ich: „Anfangs versuchte man, das Pferd am Schwanz aufzufäumen, indem die Elektriker völlig unzureichende E-Heizkörper installieren mussten.“ Weder von ihrer Anzahl noch Leistung versprachen wir uns Abhilfe.

„Letzten Endes habe ich das Problem gelöst. Seitdem hat jedes Besatzungsmitglied eine warme Kammer, was Du aber nicht falsch deuten solltest“, so heißt es dann, „denn in diesen Kammern fließt kein Wasser aus den Hähnen, die Bullaugenkästen sind bis auf das Glas mit einer dicken Eisschicht bedeckt und die Wände, soweit sie nach außen liegen, tragen ebenfalls dicke Eisschichten. Das ist auch in meiner Kammer der Fall. Hinter der Rückenpolsterung der Backskiste bedeckt eine etwa einen Zentimeter dicke Eisschicht die Verschallung. Der Abfluss ist zugefroren und die Warmwasser- und Kaltwasserrohrleitungen sind ausgerechnet dort vom Eis geborsten, wo man sie nicht reparieren kann.“

Im Brief aus Baie Comeau steht nicht, wie ich damals unser Frieren beendete. Beheizt wurde an Bord mittels Warmluftgebläsen, die alle Kabinen und Gemeinschaftsräume von einem zentralen Lüfterraum speisten. Die angesaugte Außenluft drückten Ventilatoren über dampf-beheizte Wärmetauscher in die Unterkünte. Obwohl ihre Motoren mit minimaler Drehzahl liefen, waren sie nicht in der Lage, ausreichend Warmluft ins Schiff zu schaffen. Für diese Außentemperaturen waren die Register nicht ausgelegt. Die Kälte führte sogar dazu, dass die Luftschächte bis kurz vor die Dampfregister mit Eis bedeckt waren. Knappe zwei Tage auf Abhilfe durch Eisbär und Chieff hoffend waren genug. Ich ging zum Leitenden Ingenieur und fragte, wie lange wir noch frieren müssten. Der LTO erklärte mir, dass die Verantwortlichen alles versucht hätten, die Register es aber nicht schafften. Die Schiffsleitung hoffe, am 27. oder 28. Januar auszulaufen. Solange müsse die Besatzung noch durchhalten. Daraufhin schlug ich ihm vor, dass der Bootsmann eine Persenning beschaffen soll, um die Lufteintritte zum Lüfterraum abzudecken, damit die Außenluft nicht ungedrosselt in die Wärmetauscher gelangt.

Anhand der maroden Plane, die der Boss heranschaffen ließ, war erkennbar, wie man anfangs über meinen Vorschlag dachte. Mit den dann steigenden Temperaturen verwandelte sich aber Skepsis in Freude. Stolze +20°C in allen Kammern wurden in Raummitte gemessen! An Deck kämpften wir weiter gegen Kälte, Sturm, Schnee und Eis. Zum Glück wurden die Props nicht mit eigenem Ladegeschirr beladen, sondern über Autokräne von der Pier. Unsere Ladewinden wurden nur zum Setzen der Lukenzelte bei Schneefall benötigt. Wenn allerdings Blizzards aufkamen, funktionierten sie oft nicht sofort. Die Lukenzelte mussten dann sehr schnell in die Laderäume gefiert werden, um sie vor dem Zerreißen zu schützen. Dann lösten sich die Bremsen mitunter nicht, weil der Bremsspulenanker durch gefrorenes Kondenswasser festsaß. Mit großen Lötlampen rückten die E-Mixer dem Eis im Spulengehäuse zu Leibe. Wie in der Holzfahrt üblich, übernahm das Schiff noch eine umfangreiche Decksladung, die fast an die Oberkante des Windenhauses reichte. Obwohl sämtliche verfügbaren alten Drähte und Runner zum Laschen benutzt wurden, sollte es damit noch Probleme geben. Während der Fahrt aus dem St.-Lorenz-Golf saß das Schiff mehrmals im Eis fest. Bei einem dieser Stopper kam es durch den starken Eisgang zu besonders großen Pressungen. An der Bb.-Seite türmten sich die Schollen zu kleinen Packeisbergen, die erst auf Höhe des Hauptdecks zum Stoppen kamen. Ein wenig längere Eispressung und die Schollen wären an Deck gelangt.

Wahrscheinlich ließ der Alte die Funker um Eisbrecherhilfe nachsuchen, doch niemand kam. Schließlich konnte sich unser FERDINAND immer wieder mit Hilfe des gekenterten Stromes befreien. Nach der Passage der Cabot Strait wurde es endlich wärmer und die zerschlissene Persenning vor dem Lüfterraum konnte eingeholt werden. Dieses Provisorium hatte uns allen gute zehn Tage eine warme Kammer beschert. Nicht auszudenken, wie zum Beispiel die Lehrlinge diese Zeit in ihren zuvor max. $+5^{\circ}\text{C}$ kalten Unterkünften überstanden hätten – das alles bei täglich acht Stunden an Deck und Temperaturen bis -20°C .



Die folgende Überfahrt über den Nordatlantik war das Schlimmste, was mir bei der Seefahrt passiert ist. Während einer Nacht bei besonders schlechtem Wetter ließ der Kapitän die Besatzung wecken. Ein Wachmann rannte durch die Gänge und trommelte mit den Fäusten an die Wände der Kammern. Ich sprang aus der Koje, landete mit den Füßen im eiskalten Wasser, machte Licht und sah, wie meine Hausschuhe im knöcheltiefen Wasser mit dem Seegang hin und her schwammen. Im Nu war ich in den Klamotten und sauste aus der Kammer. Auch hier, im Bb.-Gang des Hauptdecks, stand das Wasser bis zum Foyer.

Rasmus kam durch die Stahltüren Höhe Vorkante Laderaum IV über den Bb.-Wettergang ins Schiff. Während sich die Decksgang schnellstens an das Abdichten dieser verzogenen Türen machte, schöpften die Lehrlinge das eingedrungene Wasser aus dem Verkehrsgang.

Der gesamte Seeschaden, den dieser Sturm über Nacht angerichtet hatte, ließ sich erst bei Tageslicht erkennen: Große Teile der Decksladung Props waren verloren gegangen. Besonders der Teil der Besatzung, der Vorkante Brücke wohnte, kam durch die an die Aufbauten hämmern den Stämme vor ihrem Überbordgehen kaum in den Schlaf. Zu den größeren Seeschäden zählte auch der Verlust der Lotsenpforte im Schanzkleid der Bb.-Seite. Auch die weiter achtern gelegene Gangway hatten Brecher in den Atlantik gerissen. Der Wassereinbruch im Hauptdeck zerstörte das Parkett des Foyers. Dieses löste sich nach und nach, bis unsere „gute Stube“ für immer verloren ging.

Neben all diesen Schäden wäre es beinahe zu einem Unglück gekommen. Als der Sturm nachgelassen hatte, machte sich der Matrose Erich B. auf den Weg zum Kabelgatt. In Lee, im Schutze des Stb.-Wetterganges, wollte er das Vorschiff erreichen. Doch er kam nicht weit. Eine große Welle schmetterte ihn in Höhe der Gangway auf die Planken. Zum Glück wusch die See unseren Matrosen nicht sofort von Bord, sondern riss Erich fast dreißig Meter nach achtern zum Laderaum V mit. Dort stand zufällig der kräftigste Lehrling und packte ihn, ehe die Welle wieder über Bord ging.

Dann passierte der nächste Unfall. Der I. Ing. machte einen fatalen Fehler bei Wartungsarbeiten an der Kesselanlage. Hierbei handelte es sich um zwei parallel stehende und im Verbund fahrbare Kessel, die zwei Tonnen Dampf pro Stunde lieferten. Beim Zusammenbau der Brenner übersah er die unscheinbaren Markierungen für die beiden Kegel in der Kraftstoffzufuhr (wie der Service des Herstellers erst in Calais feststellte). Mit schlimmen Folgen. Die Pumpen förderten im Moment der Zündung nun mit maximaler Füllung Dieselmotorkraftstoff in die Brennräume. Es kam zu einer gewaltigen Verpuffung, die die Expansionsklappen nicht schafften. Bei den an kräftigen Scharnieren hängende Abdeckungen der Rauchrohre riss es die vielen Schrauben aus den Gewinden. Dabei traf eine dieser nach oben schlagenden „Türen“ den I. Ing. an der Stirn. Besinnungslos und rabenschwarz von den Rußmassen schaffte man ihn ins Hospital. Der Schiffsarzt hat dann kunstvoll seine Wunden vernäht und ihn wiederhergestellt – unter Bordbedingungen eine großartige Leistung.

In erster Linie zeigten beide Unfälle an Bord, wie wertvoll die Entscheidung der DDR-Behörden hinsichtlich der Sicherheit ihrer Seeleute wirklich war. So rettete die großzügige Festlegung für das Fahren von Schiffsärzten bereits ab 50 Personen an Bord (weit unterhalb des international Vorgeschriebenen) sehr vielen in- und ausländischen Seemännern das Leben. Besonders vorbildlich war die Besetzung der Fischereiflotte mit medizinischem Personal. Allen voran unsere unvergessene ROBERT KOCH des Rostocker Fischkombinates mit ihren Einsätzen als schwimmender Operationssaal auf den Fangplätzen zum Wohle der Seeleute aus zahlreichen Ländern – und das alles trotz des akuten Ärztemangels in der DDR.

Durch die Verpuffung waren augenblicklich alle Rauchrohre frei von Ruß. Dafür musste im Maschinenraum Farbe gewaschen und gemalt werden. Doch es gab ganz andere Sorgen. Unser FERDINAND stand mitten auf dem Atlantik und die Kesselanlage war komplett ausge-

fallen – ohne Kessel aber kein Dampf zur Vorwärmung des Kraftstoffs für die Hauptmaschine und den Verdampfer. Die Druckwelle der Verpuffung hatte eine Trennwand aus Schamottsteinen zerstört. Außerdem waren die Zündtrafos wohl wieder durch einen Wassereintrich defekt. Uns blieb nichts anderes übrig, als einen Brenner auf konventionelle Art mit einer Lunte zu zünden. Dabei leistete der III. Ingenieur Heinz G. hervorragende Arbeit. Nachdem wir zwei im Kessel mit Stauholzbrettern und DK-getränkten Putzlappen ein regelrechtes „Lagerfeuer“ errichtet hatten, dauerte es sehr lange, einen der Brenner so einzustellen, dass das DK-Luft-Gemisch mittels der Flammen zündete. Viele Male erlosch unser Holzstapel im Kessel, unentwegt steckte Heinz den „Zündtrafoersatz“ an. Dazu hatte er an einem Schweißdraht ein Putzlappenbündel befestigt, das als Lunte diente. Immer wieder tauchte er es in einen DK-gefüllten Zinkeimer auf den Flurplatten, zündete es mit dem Feuerzeug und schließlich den Holzstoß im Brennraum. Dann wurde mittels Probieren der geeignete Mix aus DK und Luft gesucht. Da der verunglückte I. Ing. nicht befragt werden konnte, war uns das störrische Verhalten des Brenners schleierhaft. Ich weiß noch genau, wie mutig der III. Ing. dabei vorging. Beim Assistieren sah ich, wie die „Beobachter“ in sicherer Entfernung unser Treiben verfolgten. Gebannt erwarteten sie den nächsten Akt des Hantierens mit offener Flamme entgegen allen Verboten. Dabei war es schon ein bisschen spannend, wenn Heinz zum Löschen der Lunte diese einfach in die volle DK-Pütz tauchte. Niemals zuvor hätten wir uns im Maschinenraum ähnliches während des Bordbetriebes vorstellen können. Nach vielen gescheiterten Versuchen wurde das zähe Ringen glücklich beendet. Der Kessel lief! Vollkommen fertig verließen wir beide weit nach Mitternacht den Maschinenraum.

Das nächste Frieren begann für die Mannschaft zwei Tage vor ETA Calais. Laut Reparaturabteilung der Reederei musste der mühsam in Betrieb gehaltene Kessel zum Abkühlen abgesetzt werden. Französische Kesselmaurer sollten in der Hafenliegezeit die zerstörte Trennwand wieder errichten. Während die Kälte erneut ins Schiff drang, arbeitete das E-Ressort fieberhaft daran, der Besatzung mit zusätzlichen E-Heizkörpern ausreichend Wärme bereitzustellen. Da sich alle verfügbaren Geräte seit Kanada im Einsatz befanden, griffen wir auf die alten Heizstäbe im Schornstein-Store zurück. Sie waren in früheren Werftzeiten bei Reparaturen am Backofen ausgewechselt worden, ohne anschließend als Schrott von Bord zu gehen. Jetzt schlug ihre große Stunde. Viele waren nicht durchgebrannt, sondern wegen mangelnden Isolationswiderstandes ersetzt worden. Die Not zwang uns, auch auf die zurückzugreifen, deren I-Wert minimal war. In dem Falle lagen am äußeren Messingmantel der etwa 1,20 m langen U-förmigen Heizungen volle 220 V Gleichstrom. Die Montage in den Kammern erfolgte oberhalb der Backskisten mittels Bindendraht, 40 cm unter der Decke an zwei isolierten Kabelschellen.

Die Brücke dagegen hatte ganz andere Sorgen. Aufgrund der großen Schlagseite des Schiffes weigerte sich der Lotse von Calais, uns in den Hafen zu bringen. Egal, wie der Chieftate den Ballast auch pumpen ließ, unser FERDINAND fiel immer wieder auf die Seite. Der Dampfer war so weich, dass jeder Versuch, ihn gerade zu legen, sein „Umkippen“ bewirkte. So jagte eine Order die andere, bis es auf Reede gelang, die FREILIGRATH so zu trimmen, dass schließlich auch der Dockmaster sein OK gab. Mitte Februar 1972 liefen wir damit erstmalig wieder einen europäischen Hafen an.

Ende Februar 1972 lag die FREILIGRATH wieder im Heimathafen. Sie hatte am Passagierkai von Warnemünde festgemacht. Es war dem Schiff anzusehen, wie übel ihm der Abstecher nach Nordamerika mitgespielt hatte. Keiner der zahlreichen Besucher am Kai bekam weder davor noch danach ein Schiff der DSR mit einem derartig geschundenen Outfit zu sehen – von den mehr als 50 Metern Rohrleitungen, die ebenfalls ein Opfer der eisigen Kälte geworden waren, ganz abgesehen. Unser Dampfer war reif für die Werft.

MS FRIEDEN unter Eis

Am 6. September 1968 passierte das MS FRIEDEN die Mole Warnemünde für eine Fernostreise mit Häfen in China, Japan und Nordkorea. Da Shanghai geografisch auf der Höhe von Alexandria liegt, hatten sich die meisten Besatzungsmitglieder auf eine Reise in relativ warme Breiten eingerichtet. An Winter hatte kaum einer ernsthaft gedacht, obwohl es kalendarisch und fahrplanmäßig gut passte. Über die klimatischen Bedingungen in Fernost zu dieser Jahreszeit hatte man in den Fächern Meteorologie und Verkehrsgeografie nichts gehört. Oder man hatte's einfach verpennt?

Nach 38 Tagen Nonstopseereise fiel auf der Flussreede Whampoa der Anker. Hier durften wir uns noch eine Woche „ausruhen“, bevor der arbeitsintensive Hafendurchlauf in Far East begann. Der weitere Reiseverlauf führte über Hong Kong, Kobe, Yokohama, Nampo und Chungjin zum Schauplatz dieser Story nach Hsinkang im Golf von Pohai.

Für die Zeit vom 29. Dezember 1968 bis zum 20. Januar 1969 verschwand der Haken hier erst einmal wieder im Grund der Reede. Silvester wurde ausgiebig gefeiert. Getränke waren schon rationiert worden, denn der Purser hatte zu Reisebeginn beim Alten erreicht, dass sich jeder zu den Transitausgaben holen konnte, was er an Menge haben wollte. Das Ergebnis bestand in unbegrenzten Feten hinsichtlich Umfang und Häufigkeit. Der Alte wusste, wurde Hochprozentiges ausgeschenkt, konnte er es sich sparen, die Crew mit Parolen besoffen zu reden. Dieses Milieu veranlasste den musisch begabten Kabelgeist R. N. zum Verfassen des Lobgesanges auf den „Weinblattsiegel“. Vorsorglich wurde das Elaborat mit Kopien durch den FO abgeschrieben. Irgendwie muss dann ein Duplikat seinen Weg in die Flotte gefunden haben. Die vorangegangenen, nicht eingeplanten Liegezeiten auf Reeden und in Häfen waren schon zu einer beachtlichen Reiseverzögerung angewachsen. Die Bestände in den Lasten begannen dementsprechend zu schrumpfen. Die Bierwurst auf dem Abendbrotteller bekam langsam ihre grünspanähnliche Langzeiteinfärbung.

Zu den Tagesaufgaben des Funkoffiziers gehörte auch der regelmäßige Empfang des Wetterberichtes. Die Hochdruckangabe von 1074 mb im aktuellen Report wurde von den Nautikern stark angezweifelt. „Na, Funker, haste wohl verkehrt gehört?“ Aber so viele Tage hintereinander konnte der FO nicht unter Resteinwirkung der Silvesterfeier auf Reede gestanden haben. Kein Nautiker kam zu Schlussfolgerungen, welche Auswirkungen das ungewöhnliche Hoch über dem sibirischen Festland haben könnte. Die Tagestemperaturen hätten bereits Anlass zum Nachdenken geben können. Auf Reede herrschte schon Eisgang. Ein Billigflaggendampfer kam dadurch ins Rutschen. Sein Anker hielt nicht mehr. Er wurde erst durch das Typhonkonzert der anderen Reedelieger auf seine unkontrollierte, kollisionsfreudige Fahrt aufmerksam. Unsere Frischwasserversorgung machte mittlerweile Probleme. Da war irgendwo was eingefroren. Die Notlösung bestand darin, einen quasi leeren Tank im Rudermaschinenraum zu öffnen. Dort konnte sich jeder seinen Tagesbedarf per Hand aus dem nicht durch Pumpen förderbaren Rest der Tankfüllung schöpfen und auf Kammer tragen. Duschen war abgesetzt, Waschen erfolgte quasi im Spargang. Bei der Gelegenheit kam gleich noch ein Arbeitsgerüst aus der vorangegangenen Zeit in der Warnowwerft Warnemünde zum Vorschein. Die Kollegen Werftarbeiter hatten es nach der Tankkonservierung nicht wieder demontiert und den Mannlochdeckel ganz einfach und gewissenlos geschlossen. Kein Wunder, dass die Suppe und die Soße nicht schmeckten. Aber da hatte der Koch wohl generell den verkehrten Tank während dieser Reise angezapft. So vergingen drei Wochen auf Reede. Die Crew freute sich schon auf den Seemannsklub, um wieder mal hinsichtlich schmackhaften Essens richtig zuschlagen zu können.

Nachdem der Dampfer im Hafen längsseits gegangen war, wurde das Vorhaben Seemannsclub in die Tat umgesetzt. Da gab es aber zuvor noch ein Problem! Was anziehen? Ausgerüstet waren die meisten wie erwähnt für die Höhe von Alexandria. Und diese Kleiderordnung passte bei den herrschenden Temperaturen überhaupt nicht mehr. So musste eben der Wachmantel des Chieftates für den Landgang herhalten. Die leichten Sommerschuhe schienen auch nicht gerade geeignet, unbeschadet durch den Schnee und das unwegsame Gelände des im Aufbau befindlichen Hafens zu stapfen. Handschuhe führte sowieso keiner mit auf dieser Reise. Es war schon eine seltsame Anzugsordnung, in der wir aufbrachen. Sie hob sich dennoch wohltuend vom Einheitslook der Mao-Zeit ab. Der Abend im Seemannsclub entschädigte für die bisher erlebten Misslichkeiten. Nicht nur für chinesische Verhältnisse hatten der III. und IV. NO sowie der FO danach eine üppige Rechnung zu begleichen. Während der einwöchigen Hafenzeit wurde auch weiterhin täglich ein Wetterbericht empfangen. Hartnäckig behielt das sibirische Festlandhoch seinen Luftdruckwert. Es kam stetig näher.

Am 27. Januar waren die Lade- und Löscharbeiten beendet. Das Ladegeschirr wurde seefest gelascht, aber nicht abgetakelt. Das Schiff lief aus und wollte am 30. Januar in Shanghai sein. Das Wetter verschlechterte sich zusehends. Es blies sehr kräftig und die Temperaturen waren ungemein frostig. Durch die 7000 Tonnen Metalle aus Chungjin in den Unterräumen war das Schiff arg steif. Die Rollzeiten waren kurz und jede Welle klatschte an und über die Bordwand. Die Färbung des Wassers in Nähe der Mündung des Gelben Flusses gab der Szenerie dazu noch einen besonderen Anstrich. In den Kammern schepperte es kräftig. So manchem ging der letzte Rest WBS verlustig. Das Schiff nahm jede Menge Wasser über Deck und Aufbauten. Durch die Temperatur- und Wetterkonstellation fing das Schiff an zu vereisen. Mit jedem überkommenden Brecher wuchs die Eisschicht. Die Brückenfenster waren bald blind. Verlass war lediglich auf die Klarsichtscheibe. Sie und die Radarantenne drehten sich noch. Durch die Dunkelheit entging dem Auge des Betrachters, was sich so an Deck im Detail abspielte. Der Kapitän gab zu dieser Gesamtsituation einen sarkastischen Kommentar ab: „Man kann schon auf See bleiben, aber nicht bei so einem Wetter“.

Auf einer vorgeschriebenen Route musste der Weg vorbei an Dairen (heute Dalian) genommen werden. Dorthin hatte auch eine Passagemeldung zu erfolgen. Der Abstand zum Festland betrug etwa 25 Seemeilen. Unter normalen Umständen wäre das kein Problem für eine Mittelwellenverbindung gewesen. Ein guter Mann hätte die Meldung auch mit dem Megaphon rüber schreien können. Aber selbst im Funkraum waren die Folgen der zunehmenden Vereisung zu spüren. Der 800-Watt-Mittelwellen-Sender ließ sich nicht mehr abstimmen! Simple Ursache: Vereisung des Antennenschachtes, der Isolatoren und der Steigleitung zur Hauptantenne. Grauenhaft, sich die Konsequenzen für den Seenotfall vorzustellen. Eine Seenotmeldung zur Alarmierung der in der Nähe befindlichen Schiffe wäre nicht mehr möglich gewesen. Auch der Notsender war mangels nicht durchführbarer Antennenabstimmung quasi funktionsuntüchtig. Der Versuch, die Meldung per Kurzwelle über Shanghai Radio abzusetzen, klappte glücklicherweise. Da ging noch etwas an Leistung raus. Nur, was machte die restliche Energie? Wo und wie trieb sie ihr Unwesen im Sender, wenn sie nicht über die Antenne abstrahlte? Was verbrutzelte sie in den Einschüben?

Das Schiff und die Besatzung waren wie so oft diesen Wetterunbilden mehr oder weniger hilflos ausgeliefert. Doch mit jeder Meile entfernten wir uns von der misslichen Wetterlage und dem flachen Wasser des Golfes von Pohai. Das war der einzige Lichtblick. Wir konnten nur hoffen, dass das Geschehen halbwegs gut ablief, die Maschinen ihren Geist nicht aufgaben und der Tag wieder anbrach. Bei Anbruch des Tageslichtes war der Spuk dann auch so gut wie vorüber. Doch wie sah das Schiff aus? Es war in der Nacht mit einem bizarren Eispanzer versehen worden. War es durch eine eisige Tropfsteinhöhle gefahren?



Die Vorkante Brücke war mit fast fünf Zentimetern Eis „verstärkt“ worden. Alles, was in den Lukentaschen gestaut gewesen war, verbarg sich nun unter einem dicken Eispanser. Bevor man da etwas rausholen konnte, waren erst einmal Moker und Schippe notwendig. Der Backbord-Niedergang vom Verandadeck zum Hauptdeck war zugeseist und nicht passierbar. Zum Bewegen an Deck hätte die Crew für die Aufräumarbeiten eine Eisausrüstung für Bergsteiger gut gebrauchen können. Alles uneben und glatt. Das Ladegeschirr von Luke I bot einen Anblick wie ein Gebilde aus einer Tropfsteinhöhle. Bäume und Runner waren eins und hatten nach unten hin regelrechte „Vorhänge“ wie in den Rübeländer Tropfsteinhöhlen. Die Seitengänge der vorderen Aufbauten hätten eine vortreffliche Dekoration für einen Wintermärchenfilm abgegeben. Auf die Winschenpodeste an Vorkante Brücke zu klettern, war kein risikoloses Unterfangen. Die Leitersprossen und die Handläufer waren dick vereist. Aber Hein Seemann meisterte auch das. An Deck waren Baggerfahrgestelle und dazu gehörige Baggerlöffel gestaut und mit 16-er Drähten gelascht. Die Wucht der Wassermassen war aber so groß gewesen, dass sich Baggerlöffel mit dem darin befindlichen Pohai-Wasser losrissen, über Deck schlitterten und alles mitnahmen was im Wege stand. Der Deckslüfter Steuerbordseite zwischen Luke II und III musste dadurch dran glauben und wurde losgeschlagen. Irgendwie und -wann verkeilt sich fast jede lose Kolli-Ladung im Seegang. Nun hatten die See und das Wetter Zeit gehabt, alles mit einer dicken Eisschicht zu versehen. Es war über Nacht naturgelascht worden. Das wäre alles kein Problem gewesen, wenn bis zum nächsten Hafen eine warme Zone zu durchfahren gewesen wäre. Aber die Decksladung war für Shanghai bestimmt! Um an die Spannschrauben und Drähte zu kommen, mussten auch wieder Moker und Schippe geschwungen werden. Auch das wäre nicht tragisch gewesen, wenn nicht auch das gesamte Schiff vom Eise zu befreien gewesen wäre. Ein Tag auf Reede Shanghai schaffte etwas Luft für die Enteisungsarbeiten. Sie dauerten aber trotzdem noch auf der Revierfahrt entlang der alten Skyline von Shanghai bis zum Kohlehafen hin an. Die Lotsen amüsierten sich angesichts dieser ungewöhnlichen Decksarbeiten köstlich und staunten, wenn unter Eisgebilden Baggerfahrgestelle zum Vorschein kamen. Nicht viele Seeleute haben auf diese Art einen Wintertag auf See erlebt. Dieses unangenehme Thema war an Bord noch lange Gesprächsstoff.



Der letzte WBS
mit viel Eis.

Kein Schaden ohne Nutzen. Einen Vorteil besaß dieser ungewöhnliche Reiseabschnitt. Der durch wochenlanges Liegen angesetzte Unterwasserbewuchs war infolge der Eisdrift auf Reede so gut wie beseitigt. Das Schiff lief auf Heimreise mit 17,5 Knoten bestens. Nicht ganz unschuldig daran waren auch die „Kellerkinder“, die in den Nachtwachen, wo kein Chief im Maschinenraum rumturnte oder auf den Umdrehungsanzeiger in der Kammer schaute, so manche Heimatumdrehung dazu taten.

Die Kunde der schnellen Heimreise machte auch in der Reederei ihre Runde. Zu diesem Zeitpunkt stand die Entscheidung für ein Traditionsschiff an. Ursprünglich war die FRIEDEN als erstes Schiff der Serie dafür vorgesehen. Wäre sinnvoll gewesen.

Da aber die HALBERSTADT ebenfalls aus der gleichen Relation mit zwei Maschinen und die DRESDEN sogar nur mit anderthalb Maschinen aus Richtung Kuba heimwärts schlichen, wäre es unverantwortlich gewesen, die FRIEDEN in Rostock-Schmarl anzubinden. Dieses Schicksal ereilte die DRESDEN. Aus heutiger Sicht ein Glücksfall, da sie wahrscheinlich der einzige noch existierende Typ-IV-Dampfer ist. Die FRIEDEN war dadurch für so manchen Seemann noch einige Reisen unter DSR-Flagge als „Brotschiff“ unterwegs und mehrte den Ruf der legendären Typ-IV-Schiffe. Erst 1978 wurde sie nach China verkauft.



Baggerfahrgerstell unter Eis.



Decksladung Bb-Seite mit demontiertem Lüfter.





Das verflixte Morsezeichen

Es war in den siebziger Jahren. Auf einem für den Seeverkehr nach China gebauten Stückgutfrachter der fast 200 Schiffe zählenden Flotte der Deutschen Seereederei Rostock herrschte Nachtruhe. Nur auf der Brücke verbreiteten die Armaturen einen gedämpften Lichtschein.

Das Kommando führte der Wachoffizier Rainer M., ein hagerer Mann in den Vierzigern. Schon eine ganze Weile blickte der Seemann wie gebannt auf den Radarschirm. Die kleinen Lichtpunkte, die sich von Backbord dem Schiff näherten, weckten sein Misstrauen.

Etwas wollte er noch warten, dann musste er dem Kapitän Meldung machen. Auf dieser Route gab es hin und wieder die gefürchteten Überfälle durch Piraten. Die Kalaschnikow im Anschlag, raubten sie alles, was sich wegtragen ließ. Es war ratsam, sich ihnen nicht in den Weg zu stellen, bis sie geräuschlos in der Nacht verschwunden waren. Man musste auf der Hut sein und auch hier mit dem Schlimmsten rechnen.

Rainer biss sich auf die Lippen. Verdammt, da war dieser Schmerz wieder. Er hatte ja nicht auf seinen Arzt hören wollen, der ihm geraten hatte, vor Antritt der mehrmonatigen Reise den Nierenstein entfernen zu lassen. Der meldete sich nun im ungünstigsten Moment. Tapfer verbiss er den Schmerz. Bis zur Ablösung wollte er schon noch durchhalten. Es war ja nicht mehr lange bis zum Wachwechsel. Der Schmerz ging in ein leichtes Ziehen über. Das war auszuhalten.

Die Punkte auf dem Radarschirm bewegten sich immer noch auf die Position des Schiffes zu. Hoffentlich trog seine Ahnung. Rainer atmete auf, als die Ablösung in der Tür stand. Sollte sich der II. Offizier mit dem Radar amüsieren. Er brauchte jetzt ein warmes Bett. Rainer war hart im Nehmen und so sah ihn der Morgen schon wieder obenauf. Gegen Mittag meldete sich der verflixte Stein aber wieder.

Was die Bordapotheke für solche Fälle zu bieten hatte, schlug bei ihm nicht mehr an. Wenn nur nicht eine Kolik daraus würde. Davor hatte er die meiste Angst. Aus Erfahrung wusste er, wie grausam solche Schmerzen auch dem Hartgesottensten zusetzen können. Der Kapitän konnte mit Mitteln der Bordapotheke die Qualen seines Offiziers zwar eine Weile lindern, aber eine Besserung zeichnete sich nicht ab. Er entschied schließlich, über Seefunk ein MEDICO anzumelden, ein Gespräch mit einem auf Ferndiagnosen spezialisierten Arzt einer Rostocker Klinik.

Wenn der nicht helfen konnte, musste der nächste Hafen angelaufen und der Patient in ärztliche Obhut gebracht werden. Erkrankte deutsche Seeleute, an hohen medizinischen Standard gewöhnt, waren gar nicht erbaut davon, fern der Heimat in einer ausländischen Klinik zurückgelassen zu werden.

Also stellte der Funkoffizier auf Kurzwelle eine Funkverbindung zur Heimat-Küstenfunkstelle Rügen Radio in Glowe her. Diese Einrichtung der Deutschen Post empfing die leisen Funksignale des winzigen Schiffssenders mit riesigem Antennenaufwand und speiste die Telegramme und Gespräche in die Landleitungen ein. Die Entfernung war groß und die Empfangsbedingungen so schlecht, dass die Funkerin bei Rügen Radio alle Mühe hatte, die im Ton und in der Lautstärke schwankenden Morsezeichen aufzunehmen. Kam keine Sprechverbindung zustande, musste sich Rügen Radio mit dem Bordfunker in solchen Fällen in der Sendeart A1, also per Morsetaste, verständigen.

Diese prägnanten Töne sind über große Entfernungen und bei schlechtem Empfang für Fachleute besser zu verstehen als die menschliche Sprache.

Im Dienst befand sich Wache I, eine der vier Funkbrigaden der Küstenfunkstelle. Die Funkerin auf dem Kurzwellen-Arbeitsplatz musste sich abmühen, die Anfrage des Kapitäns an den

diensthabenden Funkarzt zu Papier zu bringen. Sie schickte die Nachricht auch nicht wie üblich mit der Rohrpost, sondern eilte damit selbst zu ihrem Schichtleiter. Bei einem MEDICO ist immer Eile geboten. Es ist zu vergleichen mit Blaulicht auf der Straße. Alles andere musste jetzt zurückstehen.

Der Schichtleiter warf einen kurzen Blick auf die Notiz, griff zum Telefon, wählte die Nummer der funkärztlichen Beratung in Rostock und wurde mit dem entsprechenden Arzt verbunden. Diese Mediziner wissen um die Spezifik solcher „Behandlungen“, kennen den Inhalt von Bordapotheken und verordnen daraus. Der Schichtleiter notierte die Diagnose und die Behandlungsempfehlungen des Arztes, auch den Rat, dem Patienten zusätzlich temperiertes Bier zu verabreichen. Aber bitte in Maßen. Damit sollte versucht werden, den Nierenstein herauszuspülen. Die Anordnung des Arztes wurde mit der Schreibmaschine aufgenommen, wobei der Schichtleiter, wie im Funkwesen allgemein üblich, das „ß“ bei „Bier in Maßen“ routinemäßig in „ss“ umwandelte. So, wie dieser spezielle deutsche Buchstabe in der Sendart A1 auf der Frequenz übermittelt wird. Für die Funkerin, die dem Schiff die Nachricht telegrafierte, war das korrekt und so stand auf der Message, die der Kapitän in der Hand hielt: „Geben Sie dem Patienten Bier, aber in Massen!“ Der Kapitän stutzte. Das alte Hausmittel mit der Flasche Bier bei Nieren- und Blasensteinen war ihm zwar bekannt, aber der Arzt verordnete ja gleich literweise. Vielleicht ist das die neueste Behandlungsmethode? Der Kapitän sah jedenfalls keine Veranlassung, an der ärztlichen Anweisung zu zweifeln. Sie wurde prompt befolgt.

Rainer hatte schlimme Stunden erlebt. Der Mann wand sich vor Schmerzen und wäre am liebsten über Bord gesprungen. Er fand, es war ein schöner Zug vom „Alten“, das kranke Hühnchen für die ausgestandenen Qualen zu entschädigen und es mit einer ganzen Flaschenbatterie sonst streng gehüteten Radeberger Export-Bieres zu verwöhnen. Der kleine Rausch hob zumindest seine Stimmung und ließ ihn die Schmerzen ertragen.

Unbekannt geblieben ist, ob der kranke Seemann je erfahren hat, weshalb man ihm damals den Gerstensaft so freigiebig kredenzte.



Arbeitsplätze bei Rügenradio.

(Foto: www.ruegen-radio.org)

Friedrich Seibicke

Made in India



Es begann mit einer orientalischen Wasserpfeife für fünfzehn pakistanische Rupees (1965, MS HALBERSTADT), die schön anzuschauen, aber nicht zu gebrauchen war. Wäre bekannt gewesen, dass die Jugend von heute Wasserpfeifen rege nutzt, wie in jedem einschlägigen Laden für Hanfzubehör leicht nachzuvollziehen, es wäre damals schon auf Qualität geachtet worden.

Die Mitbringsel der Seeleute erregten seit jeher das Interesse der Daheimgebliebenen, wurden sogar wissenschaftlich erforscht und selbst Daddeldu, the old Seelerbeu Kuddel, brachte sie für seine feste Braut im Seesack mit nach Hause, verschenkte zuerst den Albatrosknochen, das Haifisch-Rückgrat und dann den hölzernen indischen Elefanten an die leichten Mädchen.

Auf DSR-Schiffen investierte der Seemann während der Fahrzeit des Autors in den 1960er und 1970er Jahren vom Seemann das geringe Handgeld für derartige Zwecke zum Beispiel in präparierte Alligatoren aus Mexiko (der BUND sollte darüber hinweglesen), in Holzmasken braun aus West- oder schwarz aus Ostafrika, Elektronik aus Singapur, Erzeugnisse chinesischer Handwerkskunst aus den Mao-Läden in Hongkong, handbemalte Kaffee- oder Teeservices aus Japan, Kamelledertaschen vom Suezkanal oder Lammfelle aus Uruguay. Aus Indien hat fast jeder Seemann einen fetten lachenden Buddha aus Rosenholz, auch happy-man genannt, mit heim gebracht, besonders jene, die schon im Besitz eines Hausdrachens waren und sich wähten, eine Buddha-Statue in der Schrankwand trage dazu bei, inneren Frieden zu finden sowie Harmonie und Gleichgewicht ins Familienleben zu bringen.



Jedoch der Subkontinent hatte viel mehr zu bieten, selbst für die schmalen Geldbörsen des Rostocker Seemannes: *Brass ware, copper ware, wooden works, silver jewellery, precious stones, Kashmir silk* und vieles mehr wurden angeboten, es handelte sich um den Kunsthandwerker-Markt schlechthin.

In Indien konnte Hein Seemann mit etwas Talent völlig gefahrlos finanziell groß rauskommen, manchmal auch auf legale Weise. Der Chefsteward strich die Kohle als Provision der Wäscherei ein und ging dafür mit seinen Stewardessen essen, wenn die ihn nicht nervlich

an den Rand der Verzweiflung brachten, oder die Wirtschaft insgesamt erhielt eine kleine Zuwendung für die Ausrichtung diverser offizieller Partys und Empfänge der Handelsvertretung oder Agenturen. Bei anderen blieb das Barvermögen dank Johnny Walker auf Dauer nicht gar zu schmal. Leider konnte Janmaat keine teuren kunsthandwerklichen Schätze durch den Zoll bringen, wenn er offiziell nur eine Hand voll Rupees in Empfang genommen hatte. Wer sprichwörtlich über Nacht derartig liquid wurde, wollte eher als Graf Koks das süße Leben genießen und sich nicht mit indischen Scheinantiquitäten herumschleppen. So blieb es meist bei bescheidenen Handicraft-Artikeln, die immer noch die raren kunstgewerblichen Angebote aus *KONSUM* und *HO* oder jene, die von Hobby-Künstlern in Plattenbaukellern und Garagen aus der Not heraus zusammengesägt wurden, weit in den Schatten stellten. Wer heute durch einschlägige Geschäfte streift, wird vieles, was ihn an Indien erinnert, wieder entdecken. Dieses gegenwärtige Sammelsurium von billigem Klimbim im Überfluss mindert ein wenig den ideellen Wert der seinerzeit stolz heimgebrachten „Kostbarkeiten“. Aber die damit verbundenen Erinnerungen, die mit nichts aufzuwiegen sind, bleiben. So jung wie das Durchschnittsalter der Besatzungen war, hatten viele Seeleute meistens völlig andere Intentionen, ihr Handgeld anzulegen, als dafür Souvenirs für das heimische Vertiko mitzubringen. Die Dekowaren wurden als nutzloser „Schrabel“ abgetan, mit dem niemand etwas anzufangen wusste und der lediglich auf der Kommode verstaubte. Selbst wenn die Lords die Handicrafts als Weihnachtsgeschenk der Agentur zugeteilt bekamen, bestand dermaßen wenig Interesse daran, dass sie beim nächsten Solibasar wieder auf den Markt geworfen wurden.



Friedrich's Glockensammlung.

Aber aus derartigen Zuwendungen ließ sich auch etwas machen. Zu seinem Glück bekam der Autor Weihnachten 1975 in Bombay von der Agentur keine orientalisch riechende Sandelholzfigur, sondern ein hinduistisches Messingglöckchen überreicht. Daraus entstand in späteren Jahren an Land ein spannendes Hobby, eine Glöckchensammlung von mittlerweile mehr als 250 verschiedenen Exemplaren. An den meisten ließ sich beim Stöbern das Etikett „Made in India“ entdecken. Dann wurde bedauert, nach solchen Stücken nicht schon im Ursprungsland Ausschau gehalten zu haben. Was wäre das für eine Fundgrube gewesen! Eine Liebhaberei, die ihren Anfang bei der Seefahrt nahm.

Manch anderer Seemann wird ebenfalls sein Hobby auf Schiffsplanken entdeckt haben. Viele werden im Nachhinein die verpassten Chancen beklagen, ihre Weltenbummelei aussagekräftig und originell ohne großen finanziellen Aufwand belegen zu können. Jeder Tourist schleppt Steine, Sand von fernen Stränden, Pflanzenteile oder Unmengen von belichteten Filmen mit nach Hause. Nach anfänglicher Begeisterung verlor der Seemann selbst das Interesse, auf den Auslöser der Kamera zu drücken, recht schnell. Es war ein hartes Brot, nach getaner Arbeit an Deck oder in der Maschine die Kamera im Tropenklima an Land mit herumzuschleppen. Über die Jahre war alles zu selbstverständlich geworden. Wie würde sich ein heimlich geschmuggeltes Fragment aus der alten Festungsmauer von Mormugao auf dem Schreibtisch, ein eigenhändig fotografiertes palmenbesäumter Strand oder gelungener Schnappschuss vom Brotschiff als Bild an der Wand, bevor das Dia blaustichig wird, heutzutage prächtig machen.

Die Interessenlage der Besatzung, sich der Herausforderung INDIEN beim Landgang zu stellen, war sehr differenziert. Manchem genügte es bereits, mal in die Falkland Road in Bombay zu „reiten“, umgangssprachlich Fuckland Road genannt, um dort in einer Rammelbox der käuflichen Liebe zu frönen, sich sein ganz persönliches Souvenir unterhalb der Gürtellinie abzuholen oder wie kolportiert wurde, sich von einem Deckenventilator skalpieren zu lassen, wie es einem Seelord ergangen sein soll, als er über die Trennwand hinweg beobachten wollte, wie weit sein Kumpel mit der Stoßarbeit war.

Auch die Einkaufsneigung unterlag Modetrends. Wurde Mitte der 1960er noch beobachtet, dass fast bei jedem Zweiten auf Typ-IV-Schiffen ein Tropenhelm à la Albert Schweitzer im Spind hing, hatten die Lords zehn Jahre später das Interesse daran völlig verloren, obwohl er immer noch für wenig Geld zu haben war.

Ähnlich verhielt es sich mit dem Zuspruch, den die Schneider in Bombay erhielten, wenn sie ihre Prospekte in einem drolligen Deutsch an Bord brachten, sobald das Schiff im Alexandra-Dock festgemacht hatte, wie das Indira-Dock in den 1960er Jahren noch hieß. Etliche Besatzungsmitglieder ließen sich dann Hemden und Hosen nach Maß schneiden. Staat konnte damit zwar nicht gemacht werden, aber für den Bordgebrauch ließen sie sich gut nutzen. Das Angebot an Stoffen war umfangreich und mancher, der vorher noch nie einen Stoffladen betreten hatte, fand Gefallen am glänzenden Brokat. Braungebrannte Muskelmänner stolzierten wie Tunten mit Brokathemden im Design der Vorhänge von Schloss Sanssouci über Deck. Noch in Erinnerung sind drei Anbieter, die miteinander konkurrierten. Die PRINCE STORES, Naval Tailors & Outfitters, in der Frere Road lieferten neben Hemden aller Art und Uniformteilen auch „Struempfe, Badelaken & komplette Handtuech Aus Ruestungen“. Die IMPERIAL TRADING CO., gegenüber dem General Post Office, nur drei Minuten vom Alexandra Dock Red Gate entfernt, führte sogar „Weibe Uniform Hemden“ und „Weibe Beinkleider“ ab zehn Rupees aufwärts im Angebot. Ein Smoking war dort ab 170 Rs. zu haben. Die BHARAT EMPORIUM, wieder in der Frere Road, *two minutes walk from Alexandra Dock Red Gate*, lieferte Maßanzüge innerhalb eines Tages, die zwischen 130 und 240 Rs. kosteten und deren Stil nach eigener Wahl aus den neuesten Modemagazinen bestimmt werden konnte. Kundenfreundliche Geschäftszeiten hatten sie alle drei von 9.30 Uhr bis 20.30 Uhr.

Wenn der *dear radio officer* die Werbezettel bei den *passengers and friends* breit streute, bekam er im Laden zur Belohnung mit einem *free coupon* ein kostenloses *Madras shirt* überreicht. Es ist historisch überliefert, dass im September 1968 der IV. Nautische Offizier der BOIZENBURG in Bombay auf dem etwas streng riechenden Fischmarkt in unmittelbarer Nähe des berühmten Crawford Market für wenige Rupees einen riesigen Sägezahn von etwa 1,50 m Länge erhandelte, den die Händler gerade von einem Fisch als Abfall abgehackt hatten. Als er damit durch die Straßen zurück zum Dampfer zog, drehte sich jeder Inder nach ihm um. Das hatte die Welt noch nicht gesehen, dass sich ein „Sahib“ mit so etwas abschleppte. Selbst Daddeldu wäre vor Neid erblasst. Das gute Stück krönte fortan die Kammer des IV. NO und sollte wohl später in seinem Schlafzimmer das Schwert des Damokles ersetzen.

Wer das nötige Kleingeld besaß, konnte seine Behausung auch mit wertvolleren Souvenirs schmücken. In der Auslage des zum Seemannsclub in Calcutta gehörenden Souvenirladens ließen sich 1965 noch echte Bengal-Tigerfelle finden. Hein Seemann beschied sich mit kleineren Tieren.

Während der Liegezeiten in Calcutta setzte stets ein Run auf Piepmätze ein. Für ein altes Nylonhemd stellte sich so mancher Lord vier Reisfinken nebst Käfig in seine Kammer. Und dann gab es noch die bunten indischen Sperlinge, die man tunlichst nicht baden ließ, weil sonst die Farbe in ihrem Gefieder ausging und sie neu lackiert werden mussten. Immerhin ließen sie sich nett anschauen und durften auch in Rostock eingeführt werden. Es ist aber nicht bekannt, ob je ein einziger von ihnen in den Zollerklärungen auftauchte. Sie werden alle ein erstklassiges Seemannsgrab bekommen haben.

In Chalna, damals noch Ostpakistan, kamen 1968 Bumbootsmänner längsseits der BOIZENBURG und boten Erzeugnisse des Landes an. Zum Handeln mit den Einheimischen, die alles gebrauchen konnten, bot sich alles an, was Hein Seemann entbehren konnte. Zwei Flaschen Hafenbräu reichten für eine Staude Bananen. Außerdem befanden sich Kokosnüsse, Hühner und Gänse im Angebot. Die ROSTOCK nebenan hatte sich mit Kleinvieh eingedeckt. Dort wurde von privat ein großes Entenessen veranstaltet. Nebenher erhandelte deren Alter gleich noch als Patenschaftsgeschenk ein Stachelschwein für den Rostocker Zoo.

Während einer Barkassenfahrt durch die Deltaarme standen Einheimische beobachtend am Ufer, die sich seltsame Gegenstände vor die Nase hielten. Es handelte sich um Wasserpfeifen. Diese bestanden aus einer Kokosnuss, von Fasern und Fleisch befreit, mit zwei Löchern. Im größeren steckte ein aus Holz gedrechselter Pfeifenstiel, der von einem aus Ton gebrannten wuchtigen Pfeifenkopf gekrönt wurde. An dem kleineren Loch gleich daneben wurde gezogen. Diese originellen Wasserpfeifen waren pro Stück eine Flasche Hafenbräu wert.

Die erhandelten Kokosnüsse erwiesen sich als ungeeignet für den Bordgebrauch. Mit viel Mühe, es war gerade keine Machete zur Hand, wurde eine davon geöffnet und ob dieses Erfolges auf der Back abgestellt und andächtig angestarrt, um sich schon mal die Kokosmilch im Munde zusammenlaufen zu lassen. Der Dampfer holte über und mit einem Platsch auf die Hosen war von der Kokosmilch in der Kokosnuss nichts mehr übrig. Und der Bananenstaude an der Gardinenstange gefiel die Klimaanlage nicht. Trotz sehnsüchtiger Blicke wollte sie einfach nicht reif werden.

Sechs Jahre später hatten sich die Verhältnisse in Chalna grundlegend geändert. Nun lagen den lieben Tag lang Boote mit ganzen Großfamilien am Dampfer. Sobald jemand den Kopf über das Schanzkleid hängte, ging unten das Geschrei los: „Backschisch, Backschisch!“

Ein kleiner Tauschhandel wie seinerzeit auf dem Pussur River bot sich vor allem auch in den indischen Reedehäfen an. Auf Reede Allepey ließen sich für je zwei Flaschen Hafenbräu bunte Kokosfußbtreter erhandeln, Überplanbestände aus der Ladung von *coir products*. Mit einem davon wurde später das Herz einer Schwiegermutter erobert.

Besonders die Ladungsübernahme auf Kakinada Reede war interessant. Dort hatte eine Fischerflotte ihr Revier, die mit ihren aus starken Bohlen primitiv zusammengefügt Unterlagen – mehr Flöße als Boote – nach dem Fang längsseits kam, um ihr Glück mit dessen Absatz erst einmal bei uns zu versuchen. Der Koch der RONNEBURG ließ sich für eine Flasche Weinblattsiegel einen Eimer Shrimps herauf reichen oder es wurde von einem Bereich – Deck, Maschine oder Wirtschaft – eine Party mit Krabbenpuhlen am Swimmingpool organisiert. Standen diese Schalentiere außer der Reihe auf dem offiziellen Speiseplan, konnten einige Lords mit großem Geschrei nicht weit genug davon abrücken. Unappetitlich sahen sie schon aus mit ihren gekochten schwarzen Augen und den fussligen Gliedmaßen, aber nach dem Puhlen schmeckten sie lecker. 1965 (MS HALLE) und auch später war auf Reede Verval eine Pütz Shrimps schon für eine Schachtel Zigaretten zu haben. Und dann gab es noch die obststellersgroßen echten Krabben zu erhandeln, die, in Formalin getaucht, zu Wandschmuck weiterverarbeitet wurden. Die Tierchen lagen in allen Ecken des Schiffes zum Trocknen herum. Als Äquivalent konnte ein Fischer seine zerlumpfte tiefgraue Oberbekleidung durch ein blütenweißes Unterhemd ersetzen. Sein Boot erreichte schon fast den Horizont, als sich das weiße Unterhemd noch immer gegen die blaue See scharf abhob. Das erinnerte unwillkürlich an den Roman aus Jugendtagen „Es blinkt ein einsam Segel“ von Valentin Katajew. Von meinem Vorgänger lagen noch zwei Haifischflossen im Ersatzteilstore herum. Wer weiß, wie er dazu gekommen war. Solche Naturprodukte stellten halt die preiswertesten Souvenirs dar.

Die indische Küche ist wegen ihrer Gewürzvielfalt hochberühmt. Auf Reede Kakinada schnitten die einheimischen Stauer Fischchen mit einem alten Sägeblatt auf einem Holzklotz zurecht, die dann über einem Holzfeuer direkt auf dem Deck zu Fischsuppe weiterverarbeitet wurden. Dabei handelte es sich nun wahrhaftig nicht um die *haute cuisine* des Orients. Die konnte aber jeder, der ein wenig Sinn dafür entwickelte, zu Hause umsetzen, wenn er sich in Indien mit einigen Zutaten wie Curry, Tandoori masala oder Chillypaste eindeckte oder auf dem Markt für wenige Rupees Chillyschoten und Ingwer zum Trocknen kaufte. An derartige Gewürzzutaten war zwischen Arkona und Fichtelberg nicht zu denken. Heute gilt noch immer: *Madras Curry original – the one and only*. Manch einer glaubt, das Lebkuchengewürz aus dem Supermarktgel sei die berühmte indische Würzmischung, nur weil „Curry“ auf der Tüte steht. Er irrt.

Eigentlich zum Essen bestimmt, erfreuten sich Süßkartoffeln aus anderem Grund bei den Seeleuten großer Beliebtheit. An drei Streichhölzern aufgespießt und in ein Zahnputzglas gehängt schlugen sie sehr zügig aus und ihre grünen Ranken bildeten einen beliebten Kammerschmuck.

Kam das Gespräch auf Cochín, wurde immer wieder berichtet, dort wären ganze Kartons mit Shrimpskonserven billig zu haben, die Bumbootsmänner längsseits brächten. Für diverse Kleidungsstücke wurde eines Tages der Handel getätigt. Die Qualität – ein Graus. Wer weiß, wie lange die schon unter der Tropensonne spazieren gefahren worden waren. Schade um die Hemden. Manche Lords hatten mehr Glück und die erhandelten tiefgefrorenen Froschschenkel waren von guter Qualität. Froglegs gab es auch auf dem Markt in Bombay für wenig Geld zu kaufen. Der Schiffshändler in Madras bot ebenfalls das Kilogramm tiefgefrorene Froschschenkel zu sieben Valutamark an. Da staunten die Leute zu Hause nicht schlecht, wenn diese in der Pfanne beim Braten post mortem die Beine breit machten, als wollten sie zum Sprung ansetzen.

Der nordindische Hafen Porbandar verhieß, eine Fundgrube für typisch indischen Hausrat zu sein, zum Beispiel Wasserkrüge aus Messing oder Kupfer, die, nach gängigem Klischee auf dem Kopf transportiert, wie der Sari zur Inderin gehören. Auch „liturgische“ Gefäße zur Ausübung hinduistischer Rituale ließen sich dort in großer Auswahl finden, die allemal mehr

Authentizität ausstrahlten als alle Artikel der Tourismusbranche. Die Inder schauten etwas ungläubig, schleppte sich ein Europäer in den engen Gassen mit solch einer Buntmetallsammlung ab.

In der Republik hatte sich mit den Jahren eine neue Stilrichtung etabliert. Es handelte sich um die Sozialistische Dederoneinkaufsbeutelleitkultur (SDEL), die manche junge Frau in die Verzweiflung trieb, wenn sie das Muster ihres neuen duftigen Sommerkleides auf einem Transportmittel entgegenkommen sah. Hierzu ließ sich in Indien eine Alternative finden: Tragetaschen aus Jute, bedruckt mit verschiedenen Motiven, die kurzerhand nach einem Schriftzug darauf „Bombay Bag“ hießen. In Porbandar wurden diese mit Figuren aus der indischen Mythologie und dem alten indogermanischen Heilszeichen, dem Hakenkreuz, bedruckt. War die Staatssicherheit bewandert in der hinduistischen Götterwelt? Der Autor ließ es nicht auf einen Versuch ankommen, sondern nähte einen Flicker über das im Dritten Reich entweihte Symbol und die Taschen leisteten gute Dienste.

Colombo hatte bunte Tanzmasken in allen Größenordnungen und Farbkombinationen sowie Ebenholzelefanten in verschiedenen Größen zu Spottpreisen zu bieten, die garantiert echt waren und von denen kein mit Schuhcreme eingefärbtes Gipsbein abbrehen konnte. Wer keinen Wert auf das Tschinschen legte, kaufte im staatlich kontrollierten Souvenirladen der *Commonwealth Gem Company* in der Baillie Street ein. Dort wurden Festpreise gefordert, die der Pauschaltourist bevorzugte, sodass dem Laden manchmal das Sortiment ausging. Es musste auch nicht immer touristische Ware sein. Ein Öllämpchen für einen religiösen Hausschrein, auf dem Markt erhandelt, strahlte neben Licht auch noch Originalität aus. Der gute Ceylon-Tee von LIPTONS war im Kilo sehr preiswert. Nebenbei konnte sich der Käufer auf dem Gebiet der Teequalitäten weiterbilden, wenn er vorher noch nie etwas von Sortierungen, Broken-Graden und Orange Pekoe gehört hatte. Edelsteine wurden auf der Insel wie auf dem gesamten Subkontinent in einer reichen Auswahl angeboten: *Catseye, Moonstone, Amethyst, Aquamarine, Topaz, Jade, Zircon, Opal, Blood Stone, Achat etc.* Zum Glück wussten die daheim wartenden Ehefrauen nichts davon.

Das Glanzlicht in Sachen Reiseandenken in der Indien-Pakistan-Fahrt bedeutete Karachi. Im November 1974 nahm die Crew des MS RONNEBURG Rupees im Wert von 4000 Valutamark auf, die weggingen wie warme Semmeln, so viel wie in den gesamten indischen Häfen vorher nicht. Einige Kilometer vom Hafen entfernt ließ sich der Saddar Co-Operative Market, eine Mall der Kunsthandwerker für Produkte aus Messing, Kupfer, Onyx-Marmor, Holz und Textilien, in der Abdullah Haroon Road erreichen. Wer einen derartigen Laden sah, bis unter die Decke mit marmornen Onyx-Aschenbechern, -pokalen, -vasen, -lampenständern, -zigarettendosen, -schachfiguren in allen Variationen voll gestopft, dem blieb schlicht die Spucke weg. Neben dem Marmorladen das Gleiche für Kupfer, Messing oder „German Silver“ (Legierung aus Kupfer, Zink und Nickel). Zu den Rennern jener Hafenliegezeit gehörten Couchtische aus Walnussholz, deren Platten mit Schnitzereien und Einlegearbeiten aus Kupfer, Messing oder Elfenbeinimitat reich verziert waren. Fünf davon in verschiedenen Größen wuchtete Hein Seemann an Bord. Die Stewardessen deckten sich in Karachi im Dutzend mit Wickelröcken folkloristischer Motive ein, die auch in Bombay in reicher Auswahl zu haben waren. Fortan erschienen die Stewardessen zu den Bordfesten allesamt in langen Röcken mit T-Shirt, so wie sich auch die Rucksacktouristinnen durch Indien schleppten.

Einer der Master, der ein besonderes *Faible* für gediegene Handwerkskunst besaß und jedes Stückchen Holz an Deck liebevoll streichelte, weil er daraus etwas unter seinen Händen entstehen sah, mochte es nicht bei einer Vase bewenden lassen. Er wurde in einer Marmorschleiferei in Karachi vorstellig und ließ sich von dort nach sorgfältiger Auswahl eine massive Onyxplatte für einen Couchtisch an Bord liefern.

Die näheren Hafenumgebungen zählten in Indien nicht gerade zu den touristischen Hochburgen. Und genauso ärmlich wie diese, so bescheiden zeigten sich die dort angesiedelten Andenkenshops aus jenen Zeiten, als die Gents and Ladies noch per Schiff eintrafen.



Trat der Seemann aus dem Tor, standen meist nur Buden und Stände am Wege, an denen Kugelschreiber und Uhrenarmbänder oder anderer Schnickschnack angeboten wurden. In Bombay musste er sich für ein besseres Angebot in Richtung des Gateway of India und dem Taj-Hotel bewegen. Die wahren Leistungen des indischen Kunsthandwerks wurden dem Autor erst in Neu Delhi vor Augen geführt, als auf Einladung der Botschaft die Sehenswürdigkeiten der Stadt einschließlich einer Verkaufsausstellung für kunsthandwerkliche Produkte besichtigt werden konnten. Wie bescheiden nahmen sich danach die Mitbringsel des Seemanns aus. Der Seemann hatte sie sich wohl eher erlaufen als vom Munde abgespart, erhielt er doch zum Bestreiten seiner Landgänge Bewegungs- und kein Verpflegungsgeld. Durch diesen körperlichen Einsatz waren sie ihm ideell viel wertvoller als das, was mancher wohlhabende Tourist per Luftfracht nach Hause beorderte.

Trotz subjektiver Sicht wird vieles des Beschriebenen von alten Indienfahrern bestätigt werden können. Welche der vielen Chancen zum *shopping*, *sightseeing* oder *relaxing* Hein Seemann auch wahrnahm, das Resümee lautet in jedem Falle: Indien war eine Reise wert!

Das Ende der Träume

Nach dreimaliger Bewerbung bei der DSR ging mein Lebenstraum, zur See zu fahren, im Herbst 1968 in Erfüllung. Alle meine lang gehegten Wünsche wurden Realität und es war mehr als Stolz in mir.

40 Jahre später, im August 2007, wurde bei eBay ein Heft versteigert, dessen Titelfoto mein damaliges Brotschiff, die MS MEYENBURG, im Englischen Kanal mit zwei Schnellbooten der Volksmarine an Deck zeigte. Diese Boote fuhren zusammen mit drei Matrosen der Marine nach Sansibar, wo wir am 21. Dezember 1969 auf Reede gingen. Wehmut beschlich mich beim Anblick dieses Bildes. Drei Reisen durfte ich danach noch mit der MEYENBURG machen, dann war Schluss.



MS MEYENBURG mit zwei Schnellbooten an Deck während einer Triebwerkskontrolle auf See.

Anfang 1970 lernte ich meine Frau kennen, mit der ich nunmehr 37 Jahre verheiratet bin. Am 11. November 1970 – das Datum hat in diesem Falle nichts mit dem Beginn der närrischen Zeit zu tun oder angesichts meiner damaligen Verbitterung vielleicht doch – bekam ich auf meinem Schiff den „Besuch“ von zwei Herren, deren Profession für viele Mitmenschen noch heute nicht wirklich wahr zu sein scheint. Ein kurzes Gespräch über das Wetter, meine Freundin – und mein Seefahrtbuch war weg. Ich konnte nur vermuten, dass meine Freundin auf ihrer Heimreise von Rostock zu unserem Heimatort im Zug eine „Bemerkung“ hatte fallen lassen. Da in solchen Fällen der rigide Entzug des Seefahrtbuches nicht unüblich war, fügte ich mich zwangsläufig in mein Schicksal. Daheim angekommen, bestätigte sich meine Vermutung aber nicht. Ich war mir keines Grundes bewusst, die den Entzug meines Seefahrtbuches und somit die Verhängung eines Berufsverbotes rechtfertigte. In dem Bewusstsein reiner Unschuld schrieb ich eine Eingabe an den Staatsrat der DDR. Ich glaubte, ein Recht zu besitzen, die Gründe für diese „Maßnahme“ erfahren zu dürfen. Nach sieben Wochen bekam ich die Antwort: „Wir sehen keinen Grund, in Ihrer Angelegenheit tätig zu werden. Viailard – Abteilungsleiter“

EINGANG**TELEGRAMM**

(Nichtzutreffendes streichen)

AUSGANGDringlichkeit: dringend

GKS GVS VVS

Fr/FS-Nr.: 11Absender: OV "W" d. MfS Karl-Marx-Stadt Selbst. Referat VIEmpfänger: BV Rostock Arbeitsgruppe HafenKarl-Marx-Stadt, den 5.11.70 196

Wir bitten Sie folgende Überprüfungen durchzuführen:

BStU
000065

- liegt die MS "Meyenburg" im Hafen
- unternahm sie in der Zeit vom 1. - 7.11. 70 eine Probefahrt
- wann läuft sie wieder aus, wohin?
- befindet sich unter der Mannechaft ein

L i n k e, Dieter
geb. am 7.2.1947 in Dresden
wh.: Schneeberg
Thomas-Münzer-Str. 22

- wurde der Og. durch ein Telegramm aus dem Urlaub zurückgerufen
- wurde bekannt ob sich bei dem Og. eine gewisse

T a l k e, Marion
geb. am 22.2.1951
wh.: Schneeberg
Karl-Liebknecht-Str. 88

aufhält.
Dauer des Aufenthaltes

- es ist nach Möglichkeit zu verhindern, daß die Talke an Bord des MS "Meyenburg" kommt
Bei ihr besteht der Verdacht der Vorbereitung einer R.-Flucht

Das Ergebnis der Überprüfung bitte umgehend mit FS an abgehende DE.

Durchschläge/Durchschriften: Stck. Geschrieben: *Ma. Oll.* Gesehen: *Ma*Eingangsdatum: Uhrzeit: Anfang: Ende: Nachr.-Sachbearbeiter:

Nach der Wende beantragte ich meine Akte, welche ich nach sechs Jahren Wartezeit endlich einsehen konnte. Leider fehlten darin jene Jahre, die mich so brennend interessierten. Die Bundesstelle für die Sicherung der Stasi-Unterlagen bat mich, in einigen Jahren nochmals eine Einsicht zu beantragen. Dies tat ich 2005. Zugleich äußerte meine Frau ebenfalls den Wunsch nach Akteneinsicht. „Vielleicht habe ich ja auch eine Akte?“ Am 12. Dezember 2006 erhielt meine Frau die Einladung zur Akteneinsicht: „Die einsehbaren Unterlagen haben einen Umfang von ca. 490 Seiten.“ Wir glaubten an einen Schreibfehler bezüglich der Seitenzahl und versicherten uns telefonisch der Richtigkeit. Da 490 Seiten nicht innerhalb von wenigen Stunden zu lesen waren, ließen wir uns die Kopien aller Seiten zusenden.

Dank der Öffnung jener bewussten Akten habe ich daraufhin nach weiteren gut vier Wochen Wartezeit, am 16. Januar 2007, also nach fast 40 Jahren, den Grund der Zerstörung meines Lebensraumes erfahren. Das Unfassbare bestand darin – es gab keinen Grund. Bis heute versuche ich, mich mit diesem Resultat der Akteneinsicht auseinanderzusetzen.

Es ist mit Worten kaum zu beschreiben, was der Mensch empfindet, wenn er in so einem „Machwerk“ nach einer Rechtfertigung derartiger Bespitzelung sucht und nicht die kleinste Spur findet. Kurzum, man hat meine Freundin wegen des Verdachtes der „Republikflucht“ fast zwei Jahre „operativ bearbeitet“. Wir waren fassungslos. Es ergab sich nicht der kleinste Hinweis, nicht eine Silbe, die einen Anhaltspunkt für eine derartige Beschuldigung hätten bieten können. In dem Bericht eines „IM“ stand sogar, dass die T. niemals abhauen würde, da sie dann wahrscheinlich nie mehr zurück dürfe.

Sämtliche private Post fand sich als Kopie wieder. Wochenlang wurde meine Freundin zur „besonderen Betreuung“ ausgeschrieben und beobachtet. Fotos aus allen Perspektiven „lockerten“ die Berichte auf. Obwohl sich laut Akte meine Freundin auf Arbeit befand, wurden nach der Denunziation durch einen Informanten alle Züge von Aue nach Leipzig rein prophylaktisch noch zwei Tage von der Stasi kontrolliert. Ich könnte beliebig fortfahren. Es war einfach unerträglich. Da meine Freundin unter „Republikfluchtverdacht“ stand, musste ich natürlich als angeblicher Mitwisser „geschützt“ und somit mein Seefahrtbuch eingezogen werden. Ich besaß niemals die Absicht im Westen „abzusteigen“, ich wollte nur eines – zur See fahren.

Wer diese 490 Seiten gelesen hat, für den stellt sich sicher nicht mehr die Frage, warum die ach so schöne Republik Pleite gehen musste. Die Mitwirkung so vieler hervorragender hauptamtlicher, informeller und gesellschaftlicher Mitarbeiter hat Unsummen von Geld verschlungen, was der Staat wohl genügend zu besitzen schien, oder doch nicht? Und ich bzw. meine Frau, wir sind beileibe keine Einzelfälle. Jeder, der zur See fahren wollte, wurde anscheinend als ein potenzieller Republikflüchtling betrachtet und vorsorglich „operativ bearbeitet“. Den Sonnenuntergang in Äquatornähe zu bestaunen, abends in Veracruz über die Plaza zu schlendern oder den Victoria Peak in Hongkong zu erklimmen, das waren dem gesellschaftlichen System in der Republik zutiefst wesensfremde Handlungen. Viele seefahrende Hasardeure, die leichtsinnig an deren Normalität glaubten und über Jahre ungeschoren davon kamen, besaßen lediglich so viel Glück, immer, aber auch wirklich immer zur richtigen Zeit nicht am falschen Ort gewesen zu sein. Nicht mit jemandem in der Kneipe zufällig am Tisch gegessen zu haben, der wusste, wie man „Republikflucht“ schreibt. Selbst am Abend meiner „Entlassung“ bei der DSR, am Freitag, dem 13. November 1970 – ich wurde seit diesem Tag etwas vorsichtiger im Umgang, wenn auch nicht abergläubisch – wurde ich mit dieser Wahrheit konfrontiert, als ich zum Abschied nochmals mit einigen Seeleuten im „Haus Sonne“ einkehrte. Dort bediente uns ein Kellner, der im Westen beim Landgang unten an der Gangway zufällig einem ehemaligen „Republikflüchtling“ in die Arme laufen musste. Das Seefahrtbuch war weg.

+ vfs rst - 1446 - 09.11.70 - 1545 - schu -

134

bv karl-marx-stadt - referat vi -

BSU
000069

dort. fs vom 05.11.1970, nr. 16/70

- mfs ''meyenburg'' laeuft am 12.11.1970 nach hamburg aus
- vom 29./30.10.1970 war das schiff auf probefahrt und lag anschliessend bis zum 03.11.1970 auf reede warnemuende:
- l., dieter ist an bord gemustert.
- vom 04.11.1970 21.10 uhr bis 05.11.1970 20.15 uhr befand t., marion sich an bord des ms ''meyenburg''.

es wird gebeten, mitzuteilen, ob t., marion sich wieder am wohnort aufhaelt und welche hinweise es zu l., dieter gibt.

l. wird von der abteilung hafen abgemustert.

um fernschriftliche ruckantwort zum ueberpruefungsergebnis bis zum 11.11.1970 wird gebeten.

tgb.nr. 2161/70

KOPIE BSU
A. (Intern. Punkt) (O.)

leiter der abteilung hafen

h e n s c h e / major

i.v. f r a n k e / hptm.

abs.: bv rostock- abt. hafen

bt qsl

uk

9.11.70 - 16,10 - 1446 - pf km s pa +

bt qsl

+9.11.70 - 1446 - 1710 - vfs''w'' do+

bbt drindend zum referat sechs geben . io

Achtzehn Jahre nach der Wende sollten wir uns endlich die Meinung und vor allem die Wahrheit sagen können, ohne befürchten zu müssen, dass der andere partout nicht begreifen will, was damals passierte. Auch diese Ereignisse gehörten zum Republikalltag dazu, ob wir uns das eingestehen wollen oder nicht.

Übrigens sind meine Frau und ich bis heute nicht „abgehauen“. Wir leben immer noch im Osten.

Wer will heut' ins Kino gehen?

Nachdem wir Lehrlinge auf unseren ersten Frachter, das MS FREYBURG, aufgestiegen waren, wurden wir gleich in der Hafenliegezeit ordentlich rangenommen. Bevor es auf unsere erste große Reise ging, ließen wir uns für die Übernahme von Proviant, Wäsche, Putzlappen und Ersatzteilen einspannen, halfen bei Reparaturen mit und mussten das ganze Kuddelmuddel einer Liegezeit im Heimathafen ertragen. Jedenfalls freuten wir „Stifte“ uns darauf, endlich auf See zu kommen.

Nach Ablauf Westeuropa kam endlich Ruhe und Ordnung in den Schiffsbetrieb. Dazu gehörten die regelmäßigen Vorstellungen im Bordkino am Mittwoch und Samstag. Am Morgen der ersten abendlichen kinematographischen Darbietung unter der künstlerischen Leitung des Elektrikers kam die gesamte Maschinen-Crew in den Leitstand zur Arbeitsverteilung. Nachdem die Tagesarbeit verteilt war, sagte der „Erste“: „Wer von den Lehrlingen geht auf die Brücke und holt Kinokarten?“

Ohne mich hervorheben zu wollen, meldete ich mich, einfach, weil ich zu Beginn meiner Fahrzeit im Keller immer noch große Sehnsucht nach der Sonne und dem Himmel verspürte. Ich wurde also auf die Brücke geschickt und sollte Kinokarten holen. Auf der Brücke angekommen, meldete ich mich ordentlich an und der Kapitän fragte nach meinem Begehren. „Genosse Kapitän, ich brauche für die Maschinengang elf Kinokarten für heute Abend!“ Von einer Abreißrolle Garderobenmarken zählte dieser zehn ab und sagte: „Mehr gibt es nicht.“ Ich machte mich auf dem Rückmarsch in den Keller schon mal mit dem Gedanken vertraut, wegen meines fehlenden Verhandlungsgeschicks und der dadurch fehlenden Karte nicht ins Kino gehen zu können. Unten angekommen, verteilte ich die Karten an alle, die außer mir eingeweiht waren, und das war's.

Als die Massen abends in die Mannschaftsmesse strömten, stieß es mir dann doch recht sauer auf. Ich wäre auch so gerne ins Kino gegangen. Na ja, ich ging noch mal zur Kujambel-Bar und von dort wieder auf Kammer. Alle, außer die Wachgänger, befanden sich im Kino. Nur ich nicht.

Irgendwie wurde ich dann nachdenklich und verspürte eine gewisse Unruhe in mir. Gab es denn nummerierte Plätze in der Messe? Platz war doch für alle ausreichend vorhanden, selbst noch hinter der Leinwand.

Das Kino war aus. Meine Kumpels kamen wieder auf Kammer und fragten: „Warum warst du nicht im Kino? Hattest wohl keine Karte...?“ Ich wollte vor Scham in meiner Seegras-Matratze versinken.

Oh Mann, ich habe weder Kompass-Schlüssel noch Getriebesand geholt, kein Zehn-Tonnen-Schäkel mit der Sackkarre über Deck gewuchtet, kein Kielschwein gefüttert und keinen Poller gerichtet. Ausgerechnet mit diesen Scheiß-Kinokarten holten mich die Jungs rüber.



Wie ein Heizer zum Bäcker wurde

Um mir meinen Traum von der Seefahrt zu erfüllen, habe ich 1971 auf der guten alten FICHTE eine Maschinenausbildung absolviert. Über die Kümofahrt gelangte ich zur Deutfracht, dem späteren Flottenbereich Spezial.

Lange Zeit fuhr ich auf dem Tanker LEUNA I und der DESSAU als Assi, Heizer und Oberheizer, aber auch auf anderen Schiffen, wie der SENFTENBERG, SCHWEDT (2) und (3), der ZWICKAU und dem Kümo RERIK.

Eigentlich sollte 1983 mit der Seefahrt Schluss sein. Doch wie jeder weiß, hat man im Leben immer einen Wunsch frei, wie zum Beispiel in der Arbeitskräfte lenkung bei unserem Harry, Harry Piel. Als frisch gebackene Seeleute mussten wir „Jungen“ Anfang der 70er Jahre immer lange auf der Bank in der Deutfrachtbaracke, dem Waldschlösschen, warten, bis wir von „Herrn Piel“ eingelassen wurden und einen Heuerschein erhielten. Anders die „alten Seelords“: Sie kamen in Jeans und Holzgloes, klopfen kurz, verschwanden im Büro und das Schild „Besprechung“ wurde ins Türfenster gehängt. Jetzt hatte ich diese Stufe der Wertschätzung und Anerkennung erreicht, brauchte nicht warten und konnte beim Weinbrand mit Harry verhandeln.

So kam die alles entscheidende Frage: „Wo soll deine letzte Reise hingehen?“

„Bitte nicht nach Kleimi, dort darf ich nach 50-maligem Anlaufen bereits bei Rot über die Straße marschieren.“ Mein Wunsch lautete: „Brasilien!“

Die COLDITZ und GRÖDITZ befanden sich unterwegs. Die PREMNI TZ sollte in den nächsten Tagen mit 38.000 Tonnen Kali von Wismar nach Brasilien auslaufen. Na bitte, geht doch, dachte ich mir. Aber Oberheizer wurden auf diesen Schiffen nicht gefahren, also aus der Traum?

VEB Deutfracht/Seereederei Rostock		CREW LIST		Page No.
		Arrival	Departure	
1. Name of ship P R E M N I T Z y5dr		2. Port of arrival/departure Reede-Winde		3. Date of arrival/departure 10.12.83
4. Nationality of ship D D R		5. Port arrived from Tubarao - Brazil		6. Name and No. of identity document (seaman's passport)
7. No. 1	8. Family name, given names Zessin, Rainer	9. Rank or rating K.-Maat	10. Nationality DDR	11. Date and place of birth 16.02.55 Rostock
		Ende der Eintragung		1460715

tion of International Maritime Traffic

Handwritten signature and stamp:
KAPITÄN
Premnitz
ROSTOCK

Harry brauchte nur ganz dringend einen Bäcker. Bäcker – ich? Warum nicht! Mein Onkel besaß eine Bäckerei in Lichtenhagen, das passt doch, oder alles Spinnerei?

Für Harry jedenfalls wären alle Probleme gelöst gewesen. Das Angebot nahm in meinem Kopf Gestalt an. Ich als Bäcker, tolle weiße Sachen an, keine Wache gehen, keine Farbe waschen.

Ich hatte bei der Seefahrt gelernt, wie man Ventile einstellt, wie man lenzt, wie man Kessel fährt, warum sollte ich nicht lernen, wie man Brötchen bäckt. Alles eine Frage der Zeit.

Gesundheitsausweis
(Nur gültig mit dem Personalausweis)
Gemäß der 6. Durchführungsbestimmung vom 24. 11. 1969
(GBI. II 5. 599) zum Lebensmittelgesetz

Zessin, Rainer 76.02.55
Name Vorname Geburtsdatum
2500 Poststraße Grunewald
Wohnanschrift 55

DPA-Nr. ausstellende Polizeibehörde

1. Betrieb Betriebsteil
tätig als seit
DSE

2. Betrieb Betriebsteil
tätig als seit
Bäcker

Medizinischer Dienst
des Volkswesens
der Deutschen Demokratischen Republik
Hilfsdienstleistungen
Einrichtung des Gesundheitswesens
Unterschrift des Ausweisinhabers

BB01 VV Freiberg, Außenstelle Dresden, Ag 307 III/11/10 74 7477 © 08445

Die Arbeit machte mir immer mehr Freude, ich hatte keine Verantwortung und dazu noch nachmittags frei. Kuchenbacken klappte nicht so gut, aber ich konnte ja auch Kekse oder Eis anbieten.

Wer Brasilien mit einem Bulker gefahren ist, der weiß, Kali von Wismar nach Brasilien hieß einige schöne Häfen mit relativ langen Liegezeiten, so Santos mit der Rue General Cammara, der Love Story, der Hamburg Bar und all den anderen Strip-Lokalen.

Andere Häfen hießen Rio Grande, Puerto Alegre, Vitoria und auch ein Ausflug nach Sao Paulo war drin.

Diese Reise endete nach drei Monaten und sechs Tagen. Es wurde doch nicht meine letzte Reise, aber sicherlich eine meiner schönsten.

Bäcker Zessin
kontrolliert fachmännisch die Arbeit des Storekeepers.

Nach einem Weinbrand bei Harry und einem Telefonat konnte ich meine Bäckerkleidung holen und bekam auch noch das Gesundheitsticket im „Blauen Wunder“.

Am nächsten Morgen ging es dann raus auf Warnemünde-Reede. Nach einem kurzen „Guten Tag“ – mein Koch hieß Uwe Plath, den ich bereits von der DESSAU her kannte – ging es in die Kombüse. Ich musste Essen ausgeben. Besatzungsmitglieder, die mich kannten, staunten nicht schlecht! Bereits auf Reede lernte ich kalte Platten machen und auch, wie man Brötchen bäckt.

Der Koch Uwe und ich wurden ein gutes Team. Kartoffeln schälen und Lasten reinigen gingen mir leicht von der Hand. Bei den beliebten Barabenden konnte ich von nun an immer bis zum Schluss bleiben, denn ich brauchte ja nicht mehr zur Wache in den Keller. Beim Ein- und Auslaufen konnte ich an der Reling stehen und fotografieren, denn ich arbeitete ja schließlich in der Kombüse und nicht in der Maschine.



Die Ro/Ro-Schiffe vom Typ RO 15

Seit Mitte der 1950er Jahre praktiziert auch die europäische Schifffahrt eine Transportart, welche auf dem Einsatz von Trailern als Verladeeinheiten basiert. Trailer sind von einer Zugmaschine trennbare Auflieger mit hinterem Radansatz und vorderer Aufhänge- und Abstützvorrichtung. Der Umschlag erfolgt vorwiegend an zweckentsprechenden Ro/Ro-Terminals. Nach 1965 begannen die Werften spezielle Schiffe für den rollenden Güteraustausch zu entwickeln. 1977 umfasste die Ro/Ro-Weltflotte bereits 1843 fahrende Einheiten. Auch der DDR-Schiffbau nahm den Neubau von Ro/Ro-Frachtern ab 1982 in sein Erzeugnisprogramm auf. Der Einstieg der DSR in diese Technologie begann aber bereits im April 1974 mit dem angekauften und am 7. Dezember 1973 in Dienst gestellten Ro/Ro-Schiff INSELSBERG. Mit Kurs auf Helsinki und Kotka eröffnete es unter der Bezeichnung „DSR-Trailer-Service“ den Ro/Ro-Verkehr zwischen der DDR und Finnland. Bis 1972 kamen mit MS ASCHBERG, MS FICHTELBERG und MS BEERBERG noch weitere Ankaufschiffe dieser Art zum Einsatz. Am 24. Oktober 1981 lief das erste in der DDR gebaute Ro/Ro-Schiff, MS GLEICHBERG, auf der Mathias-Thesen-Werft in Wismar mit der Baunummer 150 vom Stapel. Taufpatin war Frau Doris Baumann aus der Patengemeinde Gleichamberg im Bezirk Suhl. Dieser „Erstling“, ein „Jugendobjekt“ des DDR-Schiffbaus, zählte zum internationalen Spitzenstandard seiner Zeit. Der damalige Höchststand von Wissenschaft und Technik war im Bau integriert. Anregungen zur Konstruktion für diesen neu entwickelten Typ fanden die Ingenieure der Werft auch bei dem von der DSR 1975 angekauften werftneuen Ro/Ro-Motorschiff FICHTELBERG (ex Tor Caledonia).

Die Indienststellung der GLEICHBERG erfolgte am 27. Juli 1982 nach der Ankunft in Rostock. Den Flaggenwechsel übernahm der Vollmatrose Frank Hirsch und das Kommando Kapitän Jürgen Keil. Das Einsatzziel bestand im zeit- und kostensparenden kranlosen Umschlag von Stückgütern und rollender Ladung. Zur Schiffsbeschreibung sollen hier nur die wichtigsten Parameter nachgezeichnet werden: Länge 138,5 m, Breite 20,5 m, Tiefgang 7,23 m, 6704 dtw, 18,5 kn, zwei Dieselmotoren MH Typ 12 VD48/42AI-2 je 5295 kW, zwei Verstellpropeller mit dahinter angeordneten Rudern und zwei Bugstrahlruder. Es gab Wohn- und Aufenthaltsräume für 27 Besatzungsmitglieder und 12 Passagiere, überwiegend Lkw-Fahrer. Jedes Besatzungsmitglied bewohnte eine Ein-Mann-Kammer mit teilweise eigener Sanitärzelle. Dazu kamen Zwei-Mann-Kammern für sechs Lehrlinge. Ladekapazität: 289 TEU-Container, oder 167 Rolltrailer oder 475 Pkw. Die 8 mal 12 Meter große hydraulisch abschwenkbare Heckrampe war zweispurig befahrbar, konnte mit bis zu 102 Tonnen belastet werden und ermöglichte einen horizontalen Umschlag. Fahrstuhlartige Hubplattformen sicherten eine schnelle Be- und Entladung über drei Decks. Der Gießerei- und Maschinenbaubetrieb Torgelow übernahm mit vorerst 145 Stück die Produktion der benötigten Trailer für die GLEICHBERG.

Vorrangig konzipiert für Linientransporte im Ostseeraum, entsprach jedoch die grundsätzliche Bauweise auch den Anforderungen zum Einsatz im unbeschränkten Fahrbereich bis 9000 Seemeilen. Reisen nach Kuba und ins Rote Meer waren die Folge. Die sehr weit vorn angeordnete Kommandobrücke wirkte sich beim Seeverhalten im Atlantik jedoch recht nachteilig aus und erforderte ab 1984 eine nachträgliche Erhöhung des Bugschanzkleides. Die RO 15-Serie war von Anfang an aber auch für den „Mobilmachungsfall“ vorgesehen und von der DDR-Volksmarine erfasst. Ein eventueller militärischer Einsatz forderte werftseitig zusätzliche Einrichtungen für den Transport von rollender Technik, für das Absetzen von Fahrzeugen an offenen Küsten, für das Legen von Minensperren sowie Stellflächen für die Bordflak. Die Decks waren so zu verstärken, dass auch schwere Panzer problemlos

befördert werden konnten. Die Belüftung der Laderäume war zu erhöhen, der gasdichte Verschlusszustand in allen Schiffsräumen zu gewährleisten und Raumkomplexe zur Entaktivierung der Besatzungsmitglieder zu schaffen. Nachträglich war noch das Hochziehen der Verschanzung erforderlich, um die Sicht auf die Fahrzeugladung an Oberdeck zu verhindern. Bis 1989 waren alle drei RO-15-Frachter bei der DDR-Volksmarine als Hilfsminenleger oder Transporter erfasst.

Der zur Taufe der GLEICHBERG ausgesprochene Wunsch „Allzeit gute Fahrt“ hatte leider keinen langen Bestand. Bereits auf der am 1. August 1982 begonnenen ersten Ladungsreise mit 170 Lkw für Aqaba/Jordanien an Bord begann das Unglück. Die mit zahlreichen größeren und kleineren Korallenfelsen gespickte und ziemlich schmale Einfahrt in den Golf von Aqaba wurde dem Schiff zum Verhängnis. Durch fehlerhafte Schiffsführung lief die nagelneue GLEICHBERG am 13. August 1982 mit einer Geschwindigkeit von 18,5 Knoten südöstlich von Bijela bei Aqaba auf das Gordon-Riff auf. Nach vielen Abschleppversuchen durch andere Frachtschiffe gelang es erst am 20. August 1982 die 30 Meter fest auf Korallengrund sitzende GLEICHBERG ins freie Fahrwasser zu bringen. Anschließend begann die Verschleppung zur Reparatur bei Brodospas in Dubrovnik/Jugoslawien (Nähere Einzelheiten zur Havarie in BORDGESCHICHTEN I, S. 141-146 und BORDGESCHICHTEN IV, S. 40-43).

Nach Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft gingen die nächsten Reisen mit gemischter rollender Ladung im Rahmen des *Ro/Ro-Gemeinschaftsdienstes Rostock-Riga* an das dortige Terminal. Gewöhnlich erreichte man dieses Ziel in 32 Stunden. Zunächst mit einer Abfahrt pro Woche in beide Richtungen, bestand die Rückfracht fortan neben Stückgut vor allen Dingen aus Pkw vom Typ „Lada“ und Trailern. Am 15. Juni 1983 ging die erste aus 20 Teilen bestehende Erdgas-/Erdöl-Aufbereitungsanlage an Bord der GLEICHBERG nach Riga. Für die nächsten Jahre standen noch 26 weitere komplette superschwere Anlagen dieser Art im Exportplan des Chemieanlagenbaukombinates Leipzig-Grimma. Bestimmt waren sie für die Erdgastrasse „Urengoi-Ushgorod“.

Ab 1984 kam die GLEICHBERG in den *Ro/Ro-Gemeinschaftsliniendienst DDR-Finnland*. Innerhalb von zehn Tagen gehörten Rostock, Turku, Rauma, Mäntyluoto, Helsinki und Hanko zur Hafenfolge. Neben Schwerguttransporten bestand das Ladegut überwiegend aus Containern, Papier, Zellulose und Kabeln, mitunter aber auch aus ganzen Decksladungen „Multicar“-Fahrzeugen. Sogar für umfangreiche Tiertransporte nutzten Transitpartner das Schiff. Nach Größe und Gewicht war der Transport zweier Containerstapler im Juli 1985 von Helsinki nach Rostock sicher keine alltägliche Ladung. Anfang 1986 war der Drehstab der Fernsehserie „Polizeiruf 110“ an Bord. Für die Seeleute verlief so der Hafentag einmal etwas anders. Im November 1986 stand nach vier Jahren Einsatzzeit die erste Klassereparatur bei der Bauwerft an. 1989 wurden mit einer Glasverkleidung die bisher offenen seitlichen Brückennocken verschlossen.

Ab 1. September 1990 bot der *Gemeinschaftsdienst DSR/Finn carriers* mit seinem Ro/Ro-Dienst wöchentlich zwei Abfahrten. Damit wurde ein lang ersehntes Vorhaben zum Vorteil vieler treuer Kunden endlich Wirklichkeit, begünstigt auch dadurch, dass der Rostocker Überseehafen inzwischen mehrere Ro/Ro-Rampen in Betriebsbereitschaft gebracht hatte. Die Einführung einer zweiten Ro/Ro-Abfahrt nach Finnland gereichte besonders den rollenden Gütern zum Vorteil. Semitrailer aus Finnland nach Süddeutschland, Österreich, der Schweiz oder Italien hatten nun die Möglichkeit, ihre Umlaufzeiten zu verkürzen. Wartezeiten im Hafen von Rostock für Lkw-Fahrer fielen bei guter Steuerung völlig weg. Die beiden eingesetzten Ro/Ro-Schiffe GLEICHBERG und KAHLEBERG mit ihren geräumigen Decks und zwei Fahrstühlen ermöglichten an beiden Enden der Seestrecke einen zügigen Umschlag. Gleiches traf für konventionelle Güter zu, die, auf Rolltrailer gestaut, in wenigen Minuten das Schiff verlassen hatten.

Vom 6. September 1991 bis 4. Februar 1994 ging die GLEICHBERG in Zeitcharter bei *Dublin Ferry Ltd.*, wurde in CITY OF DUBLIN umbenannt, bekam einen signalroten Rumpfanstrich mit der Aufschrift „DUBLIN FERRY“ und fuhr im Dienst Liverpool – Dublin. Nach Ende der Charter erhielt das Schiff am 9. Februar 1994 wieder seinen ursprünglichen Namen GLEICHBERG zurück.

Inzwischen hatte der Flottenbereich Spezial- und Küstenschiffahrt weiteren Zuwachs von der *Mathias-Thesen-Werft* bekommen. MS AUERSBERG lief dort am 21. August 1982 vom Stapel. Als Taufpatin fungierte Charlotte Meißner aus der Patengemeinde Wildenthal im Kreis Aue. Flaggenwechsel und Indienststellung für die DSR geschahen am 30. Juni 1983. Kapitän Wolfgang Placht übernahm das Kommando. Am 9. Juli 1983 verließ das Schiff Rostock mit einer Ladung Lkw vom Typ IFA W 50 für Jordanien. Außerhalb der Einbindung in den direkten Linienverkehr gab es auch Hafenanläufe in Angola und Kuba. Am 26. Januar 1984 ging die AUERSBERG in den Ro/Ro-Gemeinschaftsdienst Rostock-Riga und teilte sich die Fracht mit sowjetischen Containerschiffen. In einem Zeitraum von jeweils 43 Tagen realisierte die Besatzung 12 Reisen (sechs Mal Rostock-Riga, sechs Mal Riga-Rostock). Wenige Zeit später ergab sich ein kurzer Werftaufenthalt zwecks Erhöhung des Bugschanzkleides. Eine Bugklappe kam erst 1990 dazu. 1985 bildeten sich zwangsläufig neben den Stammbesatzungen die notwendigen Ablöserbesatzungen. Beginnend mit GLEICHBERG-AUERSBERG taktete sich folglich auch die KAHLEBERG ein.

Obwohl alle drei RO 15-Schiffe die Klasse DSRK KM Eis 1 Ro/Ro-Schiff „aut“ 24 besaßen und gelegentlich selbst als „Eisbrecher“ diverse Eisschollen brachen und Wege öffneten, war mancher harter Ostseewinter auch für sie gefährlich. In solchen Situationen entschied man sich für eine Reisewegänderung und fuhr im dänischen und schwedischen Küstenbereich. Dieser navigatorisch günstigere Weg war zwar um 30 Seemeilen länger, bedeutete aber für Besatzung, Schiff und Ladung mehr Sicherheit.

Einen kuriosen, aber nachdenkenswerten Eiseinsatz erlebte die Besatzung der KAHLEBERG Ende Januar 1987. Neben dem russischen Eisbrecher KAPITÄN MELECHOW und mehreren Hubschraubern beteiligte sich das Schiff an der Rettungsaktion von über 1000 Menschen (vorzugsweise Angler), die sich auf vom Wind abgetriebenen Eisschollen im Westteil der Rigaer Bucht befanden.

Bis Ende der 1980er Jahre pendelte die AUERSBERG auch im *Ro/Ro-Dienst DDR-Großbritannien*. Beliebtes Frachtgut waren Hafenkrane aus Eberswalde. Eine gewichtige Fracht stellten im März 1992 sieben fahrbare Schwerlastkrane mit 96 Tonnen Gewicht und 20 Metern Länge von Hull nach Hamburg dar. Im Rahmen des Ro/Ro-Dienstes verkehrte der Frachter zweimal wöchentlich zwischen Hull und Hamburg. Kam das Schiff mit Linienfracht aus Hull, wurde in Rostock nur in zwei Schichten ent- und beladen. Für das gleiche Ladevolumen mit einem konventionellen Stückgutschiff hätte man die drei- bis vierfache Zeit benötigt.

Auf der *Linie Hamburg-Großbritannien* nahm die DSR ab 1991 auch offiziell Passagiere mit an Bord. Die AUERSBERG, jeden Dienstag und Freitag von Hamburg auslaufend, erreichte in etwa 28 Stunden den Hafen Hull. In Gegenrichtung fuhr man donnerstags und sonntags. Pro Person und Strecke waren 200 DM inklusive Fahrer 390 DM zu zahlen. Von Juli bis August befand sich der Frachter in „Sealink Stena-Charter“ für den Dienst *Holyhead-Dun Laoghaire*. Im November 1993 bekam die AUERSBERG Order, als Ersatz für das im September abgezogene litauische Fährschiff VILNIUS nach Mukran zu versiegeln.

Als dritter Typrachter und Schwesternschiff lief die KAHLEBERG am 20. November 1982 in Wismar schon mit erhöhtem Bugschanzkleid vom Stapel. Die Taufpatin stellte die Patenstadt Altenberg im Erzgebirge. Der Flaggenwechsel mit Indienststellung für die DSR vollzog sich am 31. Oktober 1983. Das Kommando wurde Kapitän Dietrich-Eckhard Holz



übertragen. Inzwischen schon Tradition, ging die Jungferreise mit 175 Lkw vom Typ W 50 ebenfalls nach Aqaba/Jordanien. Der nächste längere Einsatz mit rollender Ladung vollzog sich innerhalb des *Liniendienstes Rostock-Riga*. Einbezogen in diesen Pendelverkehr zwischen beiden Ostseehäfen waren auch das MS BEERBERG der DSR und das MS SIMON BOLIVAR der lettischen Seereederei. Eine Riga-Reise brachte in der Regel etwa 400.000 DM Frachteinnahme. Mitte 1985 löste die KAHLEBERG das DSR-Ro/Ro-Schiff ASCHBERG im *Ro/Ro-Dienst DDR-Großbritannien* ab. Vom Rostocker Liegeplatz 61 gingen Exportgüter in Containern, Lkw, Pkw, Schienenfahrzeuge, Landwirtschaftsmaschinen und Schwergüter auf die Reise. Ende Januar 1988, kurz vor dem Auslaufen nach Großbritannien, hatte auch die KAHLEBERG Besuch vom DDR-Fernsehen. Zu Dreharbeiten für die neue Fernsehunterhaltungsserie „Stadt bekannt“ waren neben dem Drehstab auch das Rock'n'-Roll-Orchester Magdeburg und die Sängerin Petra Borsow aufgestiegen. Stadt bekannt war nämlich die KAHLEBERG in ihrer Patenstadt Altenberg am Kahleberg im Bezirk Dresden, dem Auftaktort der ersten Sendung am 11. Februar 1988.

Im April 1989 erfuhr die KAHLEBERG auf der *Warnow-Werft-Warnemünde* nach Plänen der Volksmarine einen Umbau zum Hilfsminenleger mit zwei Minengleisen, vier Zwillingssflaks und zusätzlicher Funkausrüstung. Anschließend verlegte sie im Rahmen einer Übung der Volksmarine eine Minensperre vor Kühlungsborn.

Alle drei Schiffe des Typs mit ihren bisherigen Veränderungen wurden am 18. Juni 1990 auf die Deutsche Seereederei Rostock GmbH (in Treuhandverwaltung) übertragen. Diese trug bis zum 31. Dezember 1993 für deren Einsatz die organisatorische Verantwortung. Mit der Umstrukturierung des ehemaligen Direktorates Flotte in den neuen Bereich Flotteneinsatz ergab sich die Zuordnung aller Ro/Ro-Schiffe in „Spezial“ (Inspektion 3).

Am 29. Januar 1991 brachte die KAHLEBERG, jetzt im *Ro/Ro-Gemeinschaftsliniendienst von DSR und Finn carriers Oy* verkehrend, die ersten 139 Rollen Papier für die nun auch in Rostock ansässig gewordene Firma „Warico“ aus Finnland mit.

Mitte August 1991 ging die KAHLEBERG zwecks Umbau zur Passagier- und Kraftwagenfähre in die *Neptun-Warnowwerft GmbH Rostock*. Neben der Umsetzung höherer Stabilitätsforderungen für ein Fracht-Fährschiff mussten der Sicherheits- und Brandschutzstandard und viele Einzelmaßnahmen im Maschinenraum angepasst werden. Das Wesentliche war der Einbau einer neuen Rampe an der Steuerbordseite vorn. Das ermöglichte den Fahrzeugen den Einrichtungsverkehr mit Auffahrt über die Heckrampe und Verlassen des Schiffes über die Seitenrampe oder umgekehrt. Die 875 Meter lange Fahrspur reichte für 60 Lkw. Das dritte



Deck bekam wasserdichte Abteilungen, das Oberdeck einen Wohnbereich für Passagiere mit 50 Betten, verteilt auf 21 Kabinen, und der Messe- und Versorgungsbereich im ersten Aufbaudeck mit einem Free-Flow-Trakt, Cafeteria und Duty-Free-Shop ein völlig anderes Gesicht. Dies bezog sich auch auf den Farbwechsel zu hell im Außenbereich und dem Schriftzug „TR-Line“ an der Bordwand. Dabei stand „T“ für Trelleborg und „R“ für Rostock. Nach dem Umbau wurde das Schiff wie üblich neu vermessen mit 10.271 BRZ/3207 tdw und 75 Passagierplätzen.

Nach Fertigstellung im Januar 1992 kam die KAHLEBERG zum Einsatz auf der neu eröffneten TR-Line zwischen Trelleborg und Rostock. Dieser Schweden-Törn, ein Joint-Venture-Unternehmen, gehörte zum Gemeinschaftsdienst der DSR und der Hamburger TT-Linie GmbH. Die Route bewältigte eine auf 15 Mann reduzierte Besatzung des Fahrkommandos innerhalb von sechs Stunden. In Vorbereitung dieser Verbindung war ein geeigneter Liegeplatz (Nr. 31-Hansekaai) im Überseehafen zum Fähr-Terminal ausgebaut und von beiden Schifffahrtsunternehmen betrieben worden. Am 9. Januar 1992 gründete sich als Erfüllungshilfe dieser Linie die Agenturfirma Rostock Ferry Service GmbH & Co.

In der Bilanz des ersten Einsatzjahres standen bei 960 Abfahrten auf der Fährlinie 16.737 Passagiere, 11.872 Lkw-Fahrer, 5.310 Pkw, 1010 Wohnmobile und 14.784 Frachteinheiten. Aus beiden Häfen wurden für Passagiere täglich ein bis zwei Abfahrten und für Fracht zwei bis vier Abfahrten geboten. Im Dienste des Kunden stand die Besatzung unter Berücksichtigung des Sechs-Stunden-Rhythmus' rund um die Uhr in allen Bereichen zur Verfügung. Die KAHLEBERG durfte ab 1992 auch gefährliche Güter nach den gefahrgutrechtlichen Bestimmungen des Memorandum of Understanding (MoU) im *TR-Linienverkehr Rostock-Trelleborg* befördern.

Die KAHLEBERG mit Kapitän Klaus Rank lief am 2. November 1993 als 5000. Schiff im Überseehafen Rostock ein. Bis zur Übernahme 1994 durch andere Eigner blieben die drei RO 15-Schiffe von Havarien verschont.

Das bisherige „RO 15-Trio“ aus Wismar sollte ursprünglich noch die beiden von der DSR bestellten Schiffe RITZBERG und SIEGELBERG ergänzen. Ein viertes Objekt lief am 31. August 1983 vom Stapel und trug tatsächlich bei der Taufe den Schiffsnamen RITZBERG an der Bordwand. Die SIEGELBERG folgte am 29. November 1983. Beide Schiffe gingen jedoch noch vor der Fertigstellung auf der Werft zum Verkauf an die rumänische Staatsreederei NAVROM, Constanta. Grund war die Regulierung einer unausgeglichene Handelsbilanz zwischen beiden Staaten. Bei Werftablieferung der RITZBERG am 31. Oktober 1984 hieß das Schiff bereits TUTOVA und die geplante SIEGELBERG ab 29. März 1985 TUZLA.

Schiffsliste der Ro/Ro-Schiffe vom Typ RO 15

Schiffsname	I.D.	A.D. DSR/DSR GmbH	Einsatz	Verbleib
1. GLEICHBERG	27.07.1982	-	10,4 Jahre	Bis 04.02.1994 noch in Zeitcharter bei Dublin Ferry Ltd., Dublin als CITY OF DUBLIN, mit rotem Rumpf und Aufschrift Dublin Ferry im Dienst Liverpool-Dublin. Am 09.02.1994 im Rostocker Überseehafen wieder umbenannt in GLEICHBERG. Am 05.02.1994 auf Euroseabridge Schiffahrtsgesellschaft mbH, Rostock, KR. Reederei F. Laeisz GmbH, übertragen, neu vermessen, nun 10.243 BRZ/6704 tdw. Vom 05.02.1994 bis 31.12.1995 mit rotem Rumpf im Dienst Rostock-Liepaja/Litauen. Von Januar 1996 bis 03.12.1996 für TT-Linie zwischen Travemünde und Trelleborg als Frachtfähre tätig. 23.10.1996 in Gdansk an Merkur Shipping Company, Monrovia (LBR), Mgrs. wie zuvor. Von Oktober 1996 bis Dezember 1999 in Charter bei Transfennica im Liniendienst Lübeck-Hanko mit der Seitenbeschriftung TRANSFENNICA. Am 27.12.1999 in Lübeck umbenannt in PREROW. Von Februar bis Oktober 2002 in Charter bei der tunesischen Cotunav im Dienst Tunis-Livorno. Im November 2002 an den französischen Kommunikationskonzern Alcatel (Louis Dreyfus) zum Umbau in ein Kabellege- und Kabelwartungsschiff. Bei Stocznia Gdanska Remontowa S.A., Gdansk, für G.I.E. Ile de Re, Port-aux-Francais (FRA) zum Kabelleger mit Namen ILE DE RE (14.358 BRZ) umgebaut. Registriert im französischen Antarktis-Territorium, Heimathafen Port-aux-Francais 2008 noch in Fahrt.
2. AUERSBERG	30.06.1983	-	9,5 Jahre	Am 01.01.1994 auf Euroseabridge Schiffahrtsgesellschaft mbH, Rostock, KR. Reederei F. Laeisz GmbH, übertragen und neu vermessen, nun 10.243 BRZ/6704 tdw. Vom 01.01.1996 bis 06.03.1998 und 21.03.1998 bis 20.03.1999 im Frachtdienst Rostock-Liepaja/Litauen tätig. 23.10.1996 in Rostock an Neptun Shipping & Trading Company, Monrovia (LBR), Mgrs. wie vorher. Im Februar 1997 eingechartert von Flota Suardiaz, Spanien. Am 26.03.1999 für Cargo Connect Transport (CCT) zwischen Hamburg und Hull/Großbritannien eingesetzt. Von Juli 2001 bis 2004 im Dienst Hamburg-Killingholme. Am 17.12.2004 in Piräus an Acces Ferries, Piräus, übergeben. 2008 noch in Fahrt.
3. KAHLEBERG	31.10.1983	-	9,2 Jahre	Am 01.01.1994 auf Euroseabridge Schiffahrtsgesellschaft mbH, Rostock, KR. Reederei Laeisz GmbH, Rostock übertragen. Ab 01.01.1996 Seitenbeschriftung in TR-Linie geändert, nun gelber Laeisz-Schornstein. Vom 19.02.1997 bis 07.04.1997 auf der Linie Rostock-Liepaja/Litauen eingesetzt. Am 22.02.1997 auf Procyon Shipping Company, Monrovia (LBR), übertragen, Mgrs. wie vorher. Vom 13.05.1997 bis 02.08.1997 Einsatz auf der Linie Travemünde-Liepaja/Litauen. Ab 04.08.1997 Auflieger im Rostocker Seehafen. Vom 06.04.1999 bis 31.12.1999 im Liniendienst Rostock-Liepaja/Litauen eingesetzt. Vom 30.08.2000 bis 07.09.2000 wieder im Rostock-Liepaja-Dienst. Seit 29.03.2003 in Charter bei Polferries im Dienst Swinoujscie-Ystad (FIN), Umbau (300 Betten), Einsatz zwischen Vaasa und Umea. 2008 noch in Fahrt.

Nachdenken über meine Zeit auf See

Mit der DSR zur See - und ich war dabei! Wie kann ich heute beschreiben, welche Bedeutung dieser Satz für mich hat, wieviel Stolz, aber auch Wehmut für mich darin stecken, wenn er über meine Lippen kommt, wenn er mir einfach nur durch den Kopf geht. Ich will es versuchen. Woher mein Wunsch zur See zu fahren kam, kann ich heute nicht mehr sagen. Er war einfach so da und bestimmte mein Leben. Schon als Knirps wollte ich Kapitän werden. Alles, was mit Wasser zu tun hatte, war meine Welt. Wenn es 1968, ich war gerade vier Jahre alt, schon Waschmaschinen mit Bullauge (Frontlader) gegeben hätte, ich hätte sicher stundenlang davor gesessen. Folgerichtig gehörte ich bald zu den „Jungen Matrosen“ in Halle an der Saale.



In der 9. Klasse kamen die Berufsberater in die Schule und fragten nach unseren Berufswünschen. Da war sie wieder, die Frage: „...und was willst du werden?“ Aus gesundheitlichen Gründen fehlte mir in diesem Alter immer noch die so notwendige Pockenimpfung zur Verwirklichung meines sehnlichsten Wunsches.



Jetzt ergriff ich die vollendete Eigeninitiative, die Zeit lief mir auch weg. Die Bewerbungen mussten ja bereits in der 9. Klasse an die Betriebe geschickt werden. Ich marschierte allein und ohne Wissen meiner Eltern zu meinem Kinderarzt. Er war der Herr der Entscheidung über meinen künftigen Berufsweg.

Ich erzählte ihm alles, was mir durch den Kopf ging, was für mich von seiner Entscheidung abhing und dass ich nichts anderes machen würde! Er beobachtete mich sehr genau während ich erzählte, studierte meine Patienten-Akte, ging aus dem Raum und kam kurze Zeit später zurück. „Mathias“, sagte er, „ich übernehme die Verantwortung dafür und gebe dir deine Impfung.“ Ich glaube, ich erzählte noch weiter, da ich nicht erfasste, was er da gerade sagte. „Mathias, du bekommst deine Impfung, wenn deine Eltern zustimmen.“

Ich hatte begriffen und nun überschlugen sich die Dinge, die da kamen. Abitur ade, ich fahr zur See! Aber wie sollte ich das nun meinen Eltern beibringen? Es war kein Problem. Sie wussten genau, was ihrem einzigen Spross wichtig war. Sie

freuten sich für mich und heute weiß ich natürlich, dass es auch für sie nicht einfach war. Wer gibt schon gerne seinen Segen dazu, dass sein einziges Kind mit 16 Jahren das Haus verlässt und dann für Monate nicht mehr heim kommt. Die Bewerbung noch schnell nach Rostock geschickt, es war höchste Eisenbahn, die Schule informieren. Rostock reagierte, nahm meine Bewerbung an. Der erste offizielle Brief des VEB Deutfracht/Seereederei Rostock war an mich adressiert. Ich fühlte mich einfach nur glücklich! Der Hinweis auf notwendige gute Zensuren im Abschlusszeugnis der 10. Klasse fehlte natürlich nicht. Dann kam der Termin zur Seetauglichkeitsuntersuchung in Leipzig-Engelsdorf in einer Reichsbahnklinik. Wie eigentlich komme ich als angehender Seemann in eine Reichsbahnklinik? Egal, es diente der Sache. Wie erwartet, die Untersuchungen verliefen alle zur vollsten Zufriedenheit und meine Pockenschutzimpfung hatte ich ja bereits vorher erhalten.

Das Zeugnis der 10. Klasse kam, die DSR schien zufrieden zu sein, meine Eltern weniger. Der Lehrvertrag wurde unterschrieben und die erste Reise mit der Bahn nach Rostock stand an. Zur Eröffnungsveranstaltung waren natürlich auch meine Eltern eingeladen. Ich war sehr aufgeregt vor meiner ersten Reise nach Rostock. Im August 1980 standen wir auf dem Bahnsteig und dort gab es noch eine Riesenüberraschung für mich. Aus meiner Klasse kamen 19 Freunde, die noch zwei Jahre bis zu ihrem Abitur hatten. Die haben mich auf dem

Lehrvertrag

In Verwirklichung des Rechts und der Pflicht jedes Jugendlichen, einen Beruf zu erlernen, wird

zwischen dem/der Kress Mathias
(Name) (Vorname)

geboren am 01.03.1964 Könnern
(Tag, Monat, Jahr) (Geburtsort)

wohnhaft in 402 Halle, Thomasiusstr. 17
(Postleitzahl, Ort, Straße, Hausnummer)

und dem VEB DEUTFRACHT/SEEREDEDEREI
(Name, Anschrift des Betriebes)
DDR - 30 ROSTOCK - ULLERSENHAFEN

vertreten durch Herrn Maul Generaldirektor
(Name) (Funktion)

dieser Lehrvertrag mit dem Ausbildungsziel abgeschlossen, den Lehrling im vereinbarten Ausbildungsberuf zu einem allseitig entwickelten, klassenbewußten und hochqualifizierten Facharbeiter heranzubilden.

Die Rechte und Pflichten des Betriebes und des Lehrlings ergeben sich aus dem Arbeitsgesetzbuch der Deutschen Demokratischen Republik vom 16. Juni 1977 (GBl. I Nr. 18 S. 185), dem Jugendgesetz der DDR und den anderen arbeitsrechtlichen und bildungsrechtlichen Bestimmungen sowie den nachfolgenden Vereinbarungen.

1. Ausbildungsberuf

Die Ausbildung erfolgt als Vollmatrose der Handelsschifffahrt
(Ausbildungsberuf gegebenenfalls mit Abitur/Ausbildung auf Teilgebieten von Ausbildungsberufen)

58210 Decksbetriebstechnik
(Berufsnummer) (Spezialisierungsrichtung)

2. Ausbildungsdauer

2 Jahre

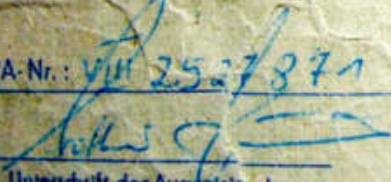
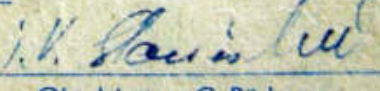
Das Lehrverhältnis beginnt am 01.09.1980
15.07.1982

Bahnhof verabschiedet. Mir standen die Tränen in den Augen. Das war der Moment, an dem ich wieder aus dem Zug aussteigen wollte. Doch die Trillerpfeife des Schaffners ertönte, die sechs Stunden Zugfahrt gingen los.

In Rostock begann meine Lehre zum Vollmatrosen der Handelsschiffahrt mit einer Feierstunde. Die DSR-Bigband spielte die Titelmelodie meiner (natürlich) Lieblings-Fernsehserie „Zur See“. Mein ganzer Körper hüllte sich in eine Gänsehaut. Ich war am Ziel! Vor mir lag der Überseehafen Rostock, das Tor zur Welt, welches sich für mich öffnen sollte. Es begann das erste Lehrhalbjahr in der BBS Flotte „August Lütgens“ und das Leben im Internat in Lütten Klein. Jetzt war ich 16 Jahre alt und die neue blaue Uniform war nicht mehr so wichtig für das Selbstbewusstsein. Diese Entscheidung traf ich für mich ab dem Tag, als ich über das Wochenende in der Uniform nach Hause fahren wollte und mich eine ältere Dame am Bahnsteig in Rostock nach ihrer Zugverbindung fragte. Die Ähnlichkeit mit der Reichsbahnuniform war wohl doch zu groß. Und eine wirklich jungferneuchelnde Uniform erhielten nur die Matrosen der Volksmarine. Also kam die Zeit für Jeans und Turnschuhe. Meinen Wehrdienst habe ich dann später zwar bei der Volksmarine abgeleistet, aber mit meinen nur 18 Monaten „Pflicht“ bin ich nie auf ein Schiff gekommen.

Das Bordpraktikum auf dem Fährschiff RÜGEN brachte mich zum ersten Mal auf See und von Saßnitz nach Trelleborg. Da war wieder meine ungewollte Verbindung zur Reichsbahn, welche die Fährschiffe der DDR bereederte. Es gab keinen Landgang. Dafür hätte ich sicher auch zwei Fahren ausfallen lassen müssen. Die Liegezeiten waren ja sehr kurz. Aber es war meine erste Seefahrt und alles, was man zum ersten Mal freiwillig macht, ist ein unvergessliches Erlebnis.

Im zweiten Lehrhalbjahr ging es nach Rostock-Schmarl, auf die GEORG BÜCHNER. Die Lehre verlief sehr spannend und es waren schöne Zeiten. Wir waren eine prima Truppe! Sicher auch dem Auswahlverfahren geschuldet, welches hinter unser aller Rücken abgelaufen war.

	Ausbildungsobjekt	
	„G. Büchner“	
	Name: <u>Gress</u>	
	Vorname: <u>Matthias</u>	
geb.: <u>01.02.64</u>		
PA-Nr.: <u>VIII 2527/371</u>		
		
Unterschrift des Auswärtigen		
		
Objektleiter „G. Büchner“		
II 1585 CG 17.483-78		

Auf der GEORG BÜCHNER lernte ich die Folgen des Spruchs „Zehn Minuten vor der Zeit ist des Seemanns Pünktlichkeit“ kennen. Das hatte, zugegeben, zur Folge, dass ich im Leben noch nie so oft Toiletten putzen durfte. Da ich aber nicht der einzige blieb, der diese Devise erst noch verinnerlichen musste, waren die Toilettenanlagen in der Regel bereits vor meinem Einsatz schon recht sauber. Wer als 16-jähriger Toiletten putzt, fragt auch nicht nach dem tieferen Sinn der Aktion.

Heute ist mir Pünktlichkeit sehr wichtig. Ich habe wenig Verständnis für Menschen, die sich nicht an vereinbarte Zeiten halten können. Allerdings ist es mir noch nicht gelungen, ebenfalls jemanden dazu zu bewegen, meine Toilette zu putzen, wenn er mich mal irgendwo hat warten lassen.

Im 2. Lehrjahr wurde ich in den Flottenbereich Mittelmeer/Afrika eingeteilt und der erste richtige Seeinsatz begann. In Wismar ging es los. Mein Brotschiff wurde das MS TRENTSEE/Y5LS. Die erste richtige Reise führte nach Lattakia, Syrien. Erzähl' mal alles zu Hause: Mittelmeer, Afrika, Syrien... Und das zu Zeiten, als unsere Republik noch durch eine dicke Mauer geschützt war, durch die der „Klassenfeind“ zwar rein kam, aber wir nicht raus. Alles war vollkommen. Die Eindrücke meiner ersten und aller folgenden Reisen waren genau das, was ich mir von der Seefahrt ersehnt hatte. Natürlich kamen auch viele Dinge dazu, die nicht so klasse waren. Aber so ist es im Leben doch immer. Wo Licht ist, ist auch Schatten.

Es ist mir wichtig zu bemerken, ich schreibe hier von meinen Eindrücken. Mir ist bewusst und klar, dass es zu Zeiten der DDR und der Deutfracht/Seereederei Rostock für manche Seeleute auch zu schweren, politisch verursachten Schicksalsschlägen gekommen ist. Ich möchte hier in meiner Schilderung nichts beschönigen, ich schreibe lediglich über meine Eindrücke und Erinnerungen.

Nachdem ich meine Lehre beendet hatte, bin ich im Flottenbereich Mittelmeer/Afrika geblieben. Das Schiff habe ich gewechselt. Nun fuhr ich auf dem MS MÜGGELSEY/Y5LN. Ich bin bis heute „Afrikaner“ geblieben. Meine Äquatortaufe habe ich schließlich dort auch hinter mich gebracht.

Was ich während meiner insgesamt fünfjährigen Fahrenszeit gelernt und erlebt habe, unterscheidet sich sicher wenig von den Erlebnissen und Erfahrungen, die alle Fahrensleute gesammelt haben, sammeln konnten. Es ist schon eindrucksvoll, wieviel Geld Firmen heute für Trainingsmaßnahmen ausgeben, mit dem Ziel, dass die Leute gut miteinander auskommen. Wir hatten den Teamgeist wohl im Blut. Auf einem DSR-Schiff regelte sich da vieles von selbst, obwohl das Ziel gleich war. Auch die DSR wollte Betriebsfrieden, Engagement und natürlich Gewinn.

Nach fünf Jahren kam in mir die Ungewissheit auf, an Land etwas zu verpassen. Es kamen politische Ansichten hinzu, Diskussionen und nicht zuletzt mein dicker Kopf. Das wichtigste Buch in meinem Leben war mein Seefahrtbuch. Das lasse ich mir nicht wegnehmen! Ich gab es lieber freiwillig ab. Vielleicht fehlte ein Grund dafür, vielleicht war es nur mein Dickkopf, der den Schlusstrich gezogen hat. Aus! Inzwischen habe ich erfahren, dass ich das Dokument nie wiederbekommen werde. Alle eingezogenen Seefahrtbücher wurden bis 1989 verbrannt. Ich habe wohl doch nicht ausreichend auf mein Buch aufgepasst.

An Land ging ich in die Gastronomie, welch ein Traum. Lange habe ich es dort nicht ausgehalten. Ich bewarb mich beim Fiko Rostock als Matrose. Eingestellt wurde ich für ROS 317, JUNGE GARDE, einem der beiden großen Transport- und Verarbeitungsschiffe, in die Produktion. Nur so lange, bis eine Stelle als Matrose frei würde, sagte die Dame in der Kaderabteilung. Sechs Monate am Fließband, um mit Gummischürze Fische auszunehmen und das im 12-Stunden-Schichtsystem. Der Gang auf Toilette wurde durch den Meister mit der Stoppuhr überwacht. Am Ende dieser Reise fragte ich nach der angekündigten freien Matrosen-Stelle an Deck. Da gab es aber keine freie Stelle und die Leute würden in der

Produktion gebraucht. Damit war mein künftiges Leben an Land besiegelt. Vielleicht hätte ich mich auch noch einmal bei der DSR bewerben können. Auf die Frage werde ich aber heute keine Antwort mehr bekommen.

Nach der Wende wollte ich noch einmal dorthin, wo ich früher als Seemann an Land gegangen bin. Damals hatten wir uns gewünscht, beim Landgang nicht unter Zeitdruck zu stehen, sondern auch mal wie die West-Touristen in klimatisierten Bussen fahren zu können, obwohl unsere Landausflüge immer ein Highlight bedeuteten. Heutzutage liege ich am Strand und wenn ein Schiff vorbei fährt, wünsche ich mir, an Bord zu sein. Warum erkennt der Mensch die wirklich bedeutungsvollen Dinge immer erst dann, wenn es zu spät ist?

Mit meinem liebsten und wichtigsten Freund Mike besuchte ich Kenia. Zwanzig Jahre nach meinem letzten Aufenthalt in Mombasa hat sich dort nicht viel verändert. Nur den Sunshine Night Club haben wir nicht mehr gefunden. Mike durfte sich alle meine Geschichten anhören und meinte ab und an: „Du hörst dich an wie ein Opa, der von früher erzählt.“

Vor drei Jahren fand ich den DSR-Seeleute e.V. im Internet. Im Jahr 2007 habe ich zum ersten Mal an einem Seeleute-Treffen teilgenommen. Für mich ist es wichtig, „unsere“ Gemeinschaft wieder gefunden zu haben. Es ist ein Zuhause für Gleichgesinnte. Wohin sollen wir auch gehen, um uns zu erinnern. Wo sonst finden wir Menschen, mit denen wir all unsere Themen besprechen können, ohne irgendwann mal jemanden damit zu nerven. Ich traf Bekannte, mit denen ich gemeinsam das erste Lehrjahr gemeistert habe. Viele Menschen habe ich neu kennen gelernt. Und es war nicht wie unter Fremden. Wir alle haben die gleiche Vergangenheit mit ganz ähnlichen Erlebnissen und finden schnell wieder gemeinsame Themen.

Es gibt keine Deutfracht/Seereederei mehr, es gibt keine Schiffe mehr mit der blau-rot-blauen Schornsteinmarke, es gibt keinen Überseehafen mehr, in dem unsere schön grau gestrichenen Schiffe im Päckchen lagen. Das „Tor zur Welt“ hat seine Bedeutung verloren. Heute gibt es, und das ist gut so, viele Türen, durch die alle Menschen gehen können.

An meinen Geschichte, meinen Eindrücken und Erinnerungen werde ich festhalten. Viele von uns wählten eine ähnliche Laufbahn. Haben viele Jahre auf See verbracht, sind dort reif geworden, bevor sie an Land ihren Weg gegangen sind. Das Leben an Land ist ein anderes. Es findet nicht mehr in einer Blase statt, in der ich mich gut einrichten konnte. Vorbei, vorbei – kein „Einreiten“ mehr, kein kühles Rostocker Hafenbräu zum Feierabend, keine spontanen Grillfeste auf dem Achterdeck, keine meist neuen Besatzungen auf neuen Reisen, keine zollfreien Einkäufe aus der Transitlast, keine Kakerlakenrennen bei zu langen Liegezeiten auf Reede. Das Leben an Land geht schnell, alle Probleme, Sorgen und Veränderungen kommen ungefiltert und für meine Verpflegung muss ich auch selber sorgen. Wohin muss ich heute fahren, um wieder einmal einen beeindruckenden, wunderschönen Sternenhimmel zu sehen?

Das Leben ohne Seefahrt ist anders. Schön, interessant und nah an den Menschen, die wichtig sind. Ich komme nicht mehr als Besucher nach Hause, ich habe mein zuhause an Land gefunden.

Eine feste Überzeugung habe ich: Ohne meine Jahre auf See hätte mein Leben an Land einen anderen Weg genommen. Ich bin froh und stolz, auf diese Jahre zurückblicken zu können.

Heute bin ich Teil einer sehr verschworenen Gemeinschaft. Einer Gemeinschaft, in der alle eines verbindet: Wir waren alle irgendwann in unserem Leben einmal Seeleute des VEB Deutfracht/ Seereederei Rostock, hatten unseren Heimathafen in Rostock, kamen mit unserem Arbeitsplatz um die Welt, wurden dadurch geprägt, und ... ich war dabei!

Schlusswort

Wir möchten an dieser Stelle „Danke“ sagen den Tausenden von treuen Lesern der BORDGESCHICHTEN, den vielen Autoren, den zahlreichen Sponsoren, die ihr alle den erfolgreichen Weg unserer Buchreihe nach wie vor begleitet.

Genannt seien hier stellvertretend der Maler Lichtblau aus Niederwiesa für die schönen Karikaturen, „Sternkopf Kommunikation“ für die Übersetzung ins Chinesische und Englische, Uwe Schwarz aus Augustusburg für die Folter-Karikaturen auf der Umschlagseite, unsere Gudrun Frohmader mit ihrem zeitaufwendigen Korrektur-Lesen, Andreas Basedow für seinen Traum, der Firma „druckspecht“, hier insbesondere Herrn Franke für die technische Umsetzung unseres Manuskriptes und wie immer unsere Ehefrauen, die den Redakteuren bei ihrer zeitaufwendigen Arbeit, fast ohne Murren, den Rücken freihalten. Genannt werden sollten an dieser Stelle auch Stefan Thiem, der über unsere homepage www.seeleute.de BORDGESCHICHTEN mit hohem Aufwand unterstützt und gemeinsam mit Uwe Heinzig, Kurt-Werner Langer und der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. Rostock den Versand des Buches organisiert.

Für die finanzielle Unterstützung bei der Herausgabe unseres Buches bedanken wir uns ganz herzlich bei Lothar Ullmann von BOST-Immobilien-Thalheim (www.bost-immobilien-thalheim.de).

Herausgabe und Erfolg der BORDGESCHICHTEN sind mit einem Namen eng verknüpft – Wolfgang Jacob.

Mit Akribie, hohem Engagement, viel Enthusiasmus und zahlreichen persönlichen Kontakten bei der Einwerbung und gestalterischen Umsetzung von Beiträgen hat er unser Buch zu einem unverzichtbaren Stück maritimer Kultur und Tradition werden lassen.

In den bisher weit über 1000 Seiten stecken viele Hunderte Stunden seiner Freizeit. Jetzt, nach acht Jahren und Vorarbeiten zu dieser Ausgabe musste Wolfgang Jacob leider aus gesundheitlichen Gründen seine Tätigkeit als ein verantwortlicher Redakteur aufgeben.

Lieber Wolfgang! Deine Nachfolger in der Redaktion, die gesamte Leserschaft und deine Freunde vom DSR-Seeleute e.V. danken dir auf das Herzlichste für die geleistete Arbeit und deiner lieben Frau Jutta für das jahrelange Mitwirken beim Versand der Bücher.

Die Redaktion wird mit diesem Buch die erfolgreiche Arbeit an BORDGESCHICHTEN auch in Deinem Sinne und in bewährter Qualität zu neuen Ufern führen.



Wolfgang Jacob bei der Präsentation von BORDGESCHICHTEN Band 1 und zusammen mit Friedrich Eichlepp (verstorben) und Manfred Kretschmar (re.).



Leider müssen wir an dieser Stelle all unseren Lesern mitteilen, dass Joachim Stahl von der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. nach kurzer schwerer Krankheit verstorben ist. Mit ihm verlieren wir nicht nur den Mitherausgeber unserer BORDGESCHICHTEN, sondern auch einen Menschen, der sich mit hohem Aufwand der Pflege maritimer Tradition verschrieben hatte und uns stets als kluger Ratgeber und kompetenter Partner zur Seite stand. Wir werden sein Andenken immer in Ehren halten und mit BORDGESCHICHTEN den gemeinsamen Weg fortführen.

Unsere Bitte an euch. Seid weiter so schreibfreudig und helft der Redaktion mit Text- und Bildmaterial. Freuen wir uns jetzt schon gemeinsam auf das neue Buch BORDGESCHICHTEN Band IX mit dem reizvollen Hauptthema „Frauen an Bord“.

Vielen Dank für Eure Unterstützung.

Freiberg, im Mai 2009

Das Redaktionskollegium

Abbildungsnachweis

Umschlaglayout:	Lothar Vogel
Titelbild:	Polartaufe auf MS RABENAU auf dem Weg nach Archangelsk Foto: Ralf Otto Heusinger †
Rücktitel:	Bilder: r.o. MS MEYENBURG Foto: H. Reischke r.u. MS KARL-MARX-STADT (1) Foto: Sg. Ingo Bochert l.o. MS KARL-MARX-STADT (1) Foto: Sg. Ingo Bochert l.u. MS MEYENBURG Foto: H. Reischke Grafik Folterszenen: Uwe Schwarz
Innentitel:	MS GÖRLITZ – Start frei Richtung Süden Foto: Volkmar Gagalon
Zum Inhalt:	Fotos: H. Wazlawik, M. Standke, Schäfer (Sg. Jacob), I. Kermen, W. Wendrich, St. Roscher, D. Eichert, G. Müller (Archiv Frankfurter Rundschau), C. Würker, H. Reischke, L. Vogel, W. Sänglerlaub, G. Stange, H. Thiele, F. Wandt, D. Hasenpusch, R. Franck (NNN), D. Talke Sammlung: U. Ahrendt, H.-G. Anders, W. Miksch, M. Hyllus, H. Schoppa, F. Glass, E. Richter, L. Dittrich, H. Rickert, A. Nichols, S. Lemke, P. Schreier, G. Fiebiger (Sg. Jacob), M. Olejnik, V. Gagalon, R. Lachs, K.-W. Langer, I. Bochert, W. Hess, W. Landgraf, K. Müller, M. Bellmann, J. Paetke, N. Porsch, W. Jangel, F. Seibicke, R. Zessin, M. Kress, St. Thiem Bildmontage: Andreas Basedow Karikaturen: Lichtblau

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile:
DSR-Seeleute e.V., Uwe Schwarz, Lichtblau, Lothar Vogel, Frankfurter Rundschau, Michael Olejnik, Wilhelm Sänglerlaub, John Paetke, Dieter Talke, Rainer Zessin, Matthias Kress

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

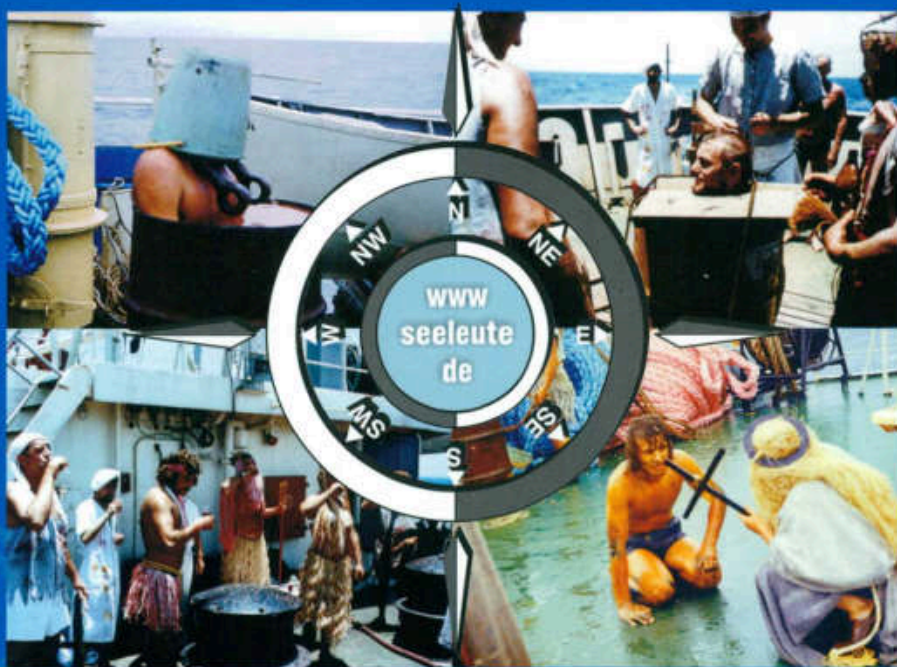
Im 20. Jahr der historischen Ereignisse von 1989, die das Erscheinen der beliebten Buchreihe BORDGESCHICHTEN erst ermöglichten, kommt nunmehr nach einjähriger Pause deren achter Band heraus.

Er zeigt wie seine Vorgänger ein buntes Kaleidoskop der Arbeit der Seeleute der ehemaligen Deutschen Seereederei Rostock sowohl an Bord ihrer Schiffe als auch ihrer Freizeit auf See und beim Landgang.

Der Band steht unter dem Motto „Taufgeschichten“. Weiter reicht die Palette der Beiträge vom traurigen Ende der Seefahrtsschule Wustrow über die Begegnung mit einem kaiserlich-deutschen Postmeister in Afrika bis zur detaillierten Vorstellung der Ro/Ro-Schiffe GLEICHBERG, AUERSBERG und KAHLEBERG.

Seeleute berichten über ihre Schiffe, die sich im Orkan, im und unter Eis oder in geheimer Mission nach Nikaragua befanden. Erstmals werden kurze, heitere Anekdoten über charakteristische Begebenheiten im Seemannsaltag vorgestellt.

Dem Erscheinungsjahr des Bandes angemessen, werden die politischen Umstände, welche letztlich zum Niedergang der einst größten deutschen Universalreederei führten, nicht ausgespart.



Herausgeber der Buchreihe
BORDGESCHICHTEN

DSR
Seeleute e.V.

