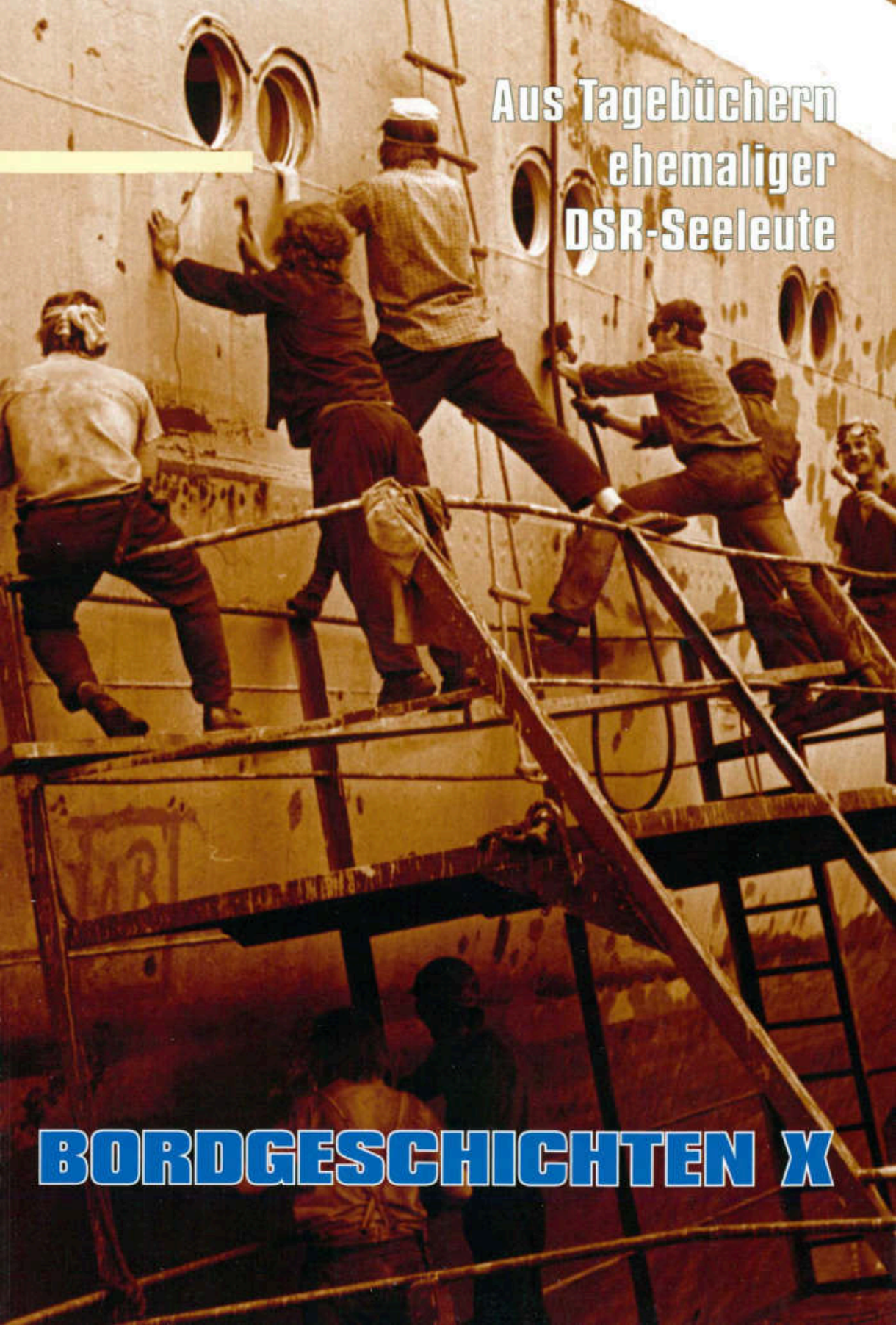




Aus Tagebüchern
ehemaliger
DSR-Seeleute

BORDGESCHICHTEN X

BORDGESCHICHTEN X

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg
2011



Rostklopfen auf MT BÖHLEN, 1970 in Rijeka Werft

(Foto: Rainer Müller)

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

Mit Unterstützung der Deutschen Seereederei GmbH. Ausgabe Nr. 10/2011, limitierte Auflage von 1500 Exemplaren.

Impressum

Herausgeber:	DSR-Seeleute e.V. Freiberg Postfach 1244; 09582 Freiberg Tel.-Nr. 03726/712292 DSR-Seeleute-Homepage http://www.seeleute.de Bankverbindung: Volksbank Chemnitz BLZ: 870 962 14 Konto-Nr. 321 013 724 Redaktion: Lothar Vogel, Falkenau und Friedrich Selbicke, 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:	14.00 Euro (Preis inklusive DVD „Arbeitsort: das Meer“, historischer Werbefilm der DSR sowie Bonus: Beitrag von „Flöha TV“ „Seeleutetreffen 1995 bis 2001“ und Impressionen vom Sommertreffen 2010)
Redaktionsschluss:	Falkenau, den 29. Mai 2011

© 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

Am Abend vor dem Auslaufen hatten sie mich in die Rostocker „Storchenbar“ mitgenommen. „Damit du schon mal schnuppern kannst“, sagten sie und lachten, als ich mich dort durch die nebedicken „Karo“-Rauchschwaden hustete. Nachdem ich die zweite Runde „Seemannstod“ spendiert hatte, klopfen sie mir kollegial auf die Schulter, nannten mich fortan „Thüringer Löffelschnitzer“ und gaben mir 36-jährigem neu eingestellten „Stinker“ (seemännische Berufsbezeichnung für die Produktionsarbeiter auf den volkseigenen Fang- und Verarbeitungsschiffen) gute Ratschläge, was ich auf meiner ersten Reise mitnehmen müsste.

„Dicke Lederhandschuhe, damit dich, wenn du es fütterst, das Kielschwein nicht beißt“, sagte der Fischmehler. Ich nickte.

„Einen ordentlichen Zollstock, damit du, wenn du die Poller auf Deck mit dem Vorschlaghammer millimetergenau ausrichten musst, messen kannst“, sagte der Matrosenlehrling. Ich nickte ehrfurchtsvoll.

„Genügend Briefmarken, damit du, wenn wir auf dem Atlantik an einer schwimmenden Postboje vorbeikommen, deine Briefe einwerfen kannst“, sagte der Funker. Und wieder nickte ich ehrfurchtsvoll.

Am nächsten Abend stand ich mit den anderen Neuen an der Relling von ROS 303 FRIEDRICH WOLF (3000 BRT, 86 m lang, 14m breit, 69 Mann und 2 Frauen Besatzung) und blickte dem Warnemünder Leuchtturm hinterher. Erst nach einem reichlichen Vierteljahr würden wir von der Fangreise vor Labrador zurückkehren...

Sie spotteten, als ich schon nach zwei Tagen seekrank wurde und rieten, trockenes Brot zu kauen. „Sonst kotzt du dir nur die grüne Galle aus dem Leib und machst nicht mal den Möwen eine Freude.“

Auf der Überfahrt nach Labrador schickten sie mich erst zum Saubermachen in den noch von Fischüberresten stinkenden Laderaum, dann zur „Ideologie-Reinheitsüberprüfung“ zum Genossen Politoffizier (auf dem Dampfer „Linksaußen“ genannt) und schließlich zum Produktionsboss, dem Leiter der Verarbeitung. Dort musste ich die neuen Wettbewerbsverpflichtungen für die 40. Fangreise von denen der 39. Fangreise abschreiben. Und als der Fisch über uns gekommen war und ich es hinter der Filetiermaschine, die unaufhörlich unsaubere Fischhälften ausspuckte, nicht schaffte, alle Gräten und Hautreste abzuschneiden, schrie der Meister: „Lass dich nicht durchhängen, du lahmer Sack!“

Doch als sie nach zwei Wochen gemerkt hatten, dass ich mich vor keiner dreckigen Arbeit drückte und nicht anders redete als sie, kamen sie zur Coffeetime in meine Kammer, erzählten mir von ihren Frauen und Kindern, schenkten mir Garn, damit ich wie sie in der Freizeit Teppiche knüpfen konnte, und nannten mich nicht mehr „Thüringer Löffelschnitzer“, sondern „unser Kleiner“ (ich war damals noch 1,70 m groß). Schließlich die für mich schlimmsten Tage, als ich mich an den Stacheln von kranken Rotbarschen infiziert hatte und meine Hände auf Boxhandschuhgröße anschwellen. Ich konnte nachts vor Schmerz nicht schlafen und am Tag wurde mir jede Stunde hinter der Filetiermaschine zur Höllequal. Da kamen sie und sagten: „Wir machen deine Arbeit, Kleiner, ruh dich aus“, und brachten mir die letzte Flasche von ihrem kontingentierten Schnaps, damit ich die Schmerzen hinunterspülen konnte. Sie stellten mir für die Nacht eiskaltes Wasser zum Kühlen neben die Koje und der Fischmehler rieb mir die Hände mit seiner ansonsten wie ein Schatz gehüteten Wundersalbe ein...

Ich habe solch eine ehrliche Gemeinschaft wie damals auf See nie wieder gefunden. Es war die härteste, aber auch die beste Zeit meines Lebens. Wir saßen im wahrsten Sinne des Wortes auf Gedeih und Verderb alle im selben Boot. Und jeder war für jeden da.

Dafür, dass ich auf See (und nur dort!) dieses große Gefühl des Miteinanders von Menschen erleben konnte, bin ich sehr dankbar. Und ich bin auch dafür dankbar, dass Fahrensleute wie jene im DSR Seeleute e.V. und die Redakteure der BORDGESCHICHTEN in dieser heute immer weiter auseinander tretenden egoistischen Gesellschaft die Gemeinsamkeit der Seeleute bewahren. Auch an Land. Und das möge so bleiben.

Mit allen guten Wünschen Landolf Scherzer

Rolf Beckert

Der „Seemann“

„Hongkong“ stand auf seinem Arm.
Dazu ein Wappen, klar und schlicht.
Die Brust verziert mit einer Palme.
Seinen Rücken sah ich nicht.

Vielleicht stand dort: „Grüß dich, Hawaii“,
„Moni“, „Karin“, „I love you“.
Ja, Träume haben manche Leute,
und Ideen noch dazu.

„Wie lange fährst Du schon zur See?“,
frag ich den Mann im Speisewagen.
„Na weeßte, ich war erscht eenmal dorte.“
Das liecht ganz am Efdeegeebbee.
Un weeßte, privat is mir das zu teuer.
Diesmal hat meine Alte den Ferschnplatz besorcht.“

„Oh, 'tschuldigen Sie bitte; dachte wir sind Kollegen.
Schönen Urlaub an der See!“



Nun hat Rosi mich verlassen! Woher sollte der Tätowierer aus Neu-Holland auch wissen, wie eine Rose aussieht.“

Inhaltsverzeichnis

Günther Werner	Vom schweren Anfang	6
Christian Görner	Ein Lehrjahr auf der GEORG BÜCHNER	12
Rolf Beckert	Der Albtraum	22
Hans-Joachim Heber	Der Unbekannte	23
Jochen Schütt	Stewards oder de witten Schaketts	24
Dieter Trzeciak	In Valparaiso im September 1973	29
Jürgen Prescher	Flug in die Freiheit – eine deutsche Odyssee	34
Bernd Tscherning	Nur ein Bericht	38
Felix Kroll	Am Nordhafen liegt ein Ostgermane	40
Joachim Müller	Arbeitsbesuche	43
Reinhard Lachs	Taufpannen	48
Boris Kudevita	Die Äquatortaufe auf MS LEIPZIG 1960	49
Matthias Prill	Ut mine Lehrlingstid	55
Wolfgang König	Der dritte Weg	57
Fritz Stiller	Meine erste Reise auf Typ IV	60
Autorenkollektiv	Bei „Spek en Eieren“	66
Dieter Schönfeld	Der Untergang der SEEADLER	70
Heinz Tabbert	Man lernt nie aus	75
Karin Weiß	Mit dem Traktor zum Schiff	77
Redaktion	Richt´ge Männer wie wir – Bildserie	78
Jürgen Altmann	Die USEDOM war mein Schicksal	86
Peter Pietras	Ein Seefahrerleben	94
Heike Metz	Westpäckchen	97
Uwe Grönke	Im Busch im Bau	100
Wolfgang Könn	Abenteuerreise ins Rote Meer	103
Jürgen Fisker	In einer prekären Situation	108
Benno Schrader	Ein Kapitän hat immer Recht	109
Konrad Michaelis	Rettung der Besatzung eines englischen Schnellbootes aus Seenot	110
Lothar Deppner	Bericht zur Lage, Tsingtao Reede, 1985	114
Peter Volk (†)	Operation PINGUIN	117
Kurt-Werner Langer,	Springer	121
Walter Jangel	Bananen, Bananen	127
Albrecht Fischer	Ein Seekätzchen auf Großer Fahrt	130
Stephan Bohnsack	Der Totschlag des seefahrenden Goldhamsters Schmausi der Zweite	131
Michael Rümmler	Dialog mit dem Ozean	134
Redaktion	Der Maler und Grafiker Hans Wolfgang Siegenbruk	139
Hubert Wazlawik	Der Alte und sein Bäcker	140
Ralph Wolter	Ein Sonderauftrag	141
Wolfgang Wendrich	Der Antennenkauf	143
Joachim Hetzer	Das graue Schloss am Meer	146
Friedrich Seibicke	Die Küstenfunkstelle RÜGEN RADIO	159
	Schlusswort	160
	Abbildungsnachweis	

Vom schweren Anfang

Ein Zeitzeuge des schweren Wiederbeginns der Seefahrt an der Mecklenburger Ostseeküste nach 1945 berichtet:

Durch eine Fügung des Schicksals landete ich während des Krieges als Funker bei Rügen Radio. Zuvor war ich, Jahrgang 1921, nach einem durchgeschwitzten Früh- und Nachsommer auf dem Schleifacker von Eckernförde in der militärischen Menschwerdung zum „Mariner“ geworden. Im Anschluss daran erfolgte in Aurich die fachliche Ausbildung als Funkgast. Nach drei Monaten hatten wir das gestellte Ziel Tempo 70 (70 Zeichen in der Minute zu hören) erreicht. Es näherte sich der entscheidende Moment, was kommt nun? Wird es ein Schiffskommando oder eine Landstation? Wir wurden mit der ganzen Gruppe nach Pillau kommandiert. Hier paukten wir weiter Hören und Geben. Pillau war noch hell erleuchtet, Russland noch nicht im Krieg. Wir waren im Bunkersystem der Hafenverteidigung und später in einer Jugendherberge untergebracht, die zur Funkempfangsstation umfunktioniert worden war, bis uns wiederum eine schöne Fügung ereilte. Man brauchte fünf Mann für Sonderaufgaben. Dieses Mal anders als sonst üblich ausgesucht. Nämlich die letzten fünf aus dem Alphabet und nicht die ersten. Da war ich als „Werner“ dabei. Es ging auf die damals schon schönste Insel Deutschlands, nach Rügen. Hier lag die Landfunkstelle der Deutschen Reichspost, Rügen Radio. Der Funkraum war geteilt: Eine Hälfte belegte die Post für den Ostsee-Funkverkehr und die andere Hälfte die Kriegsmarine. Hier saßen ehemalige Funkoffiziere der Handelsmarine. Diesen Funkern hatte man einen Matrosenanzug angezogen und sie an die Funkempfänger gesetzt. Wir fünf Hanseln waren die ersten, welche die Kriegsmarine selbst ausgebildet hatte. Wir erhielten den Auftrag, uns so schnell wie möglich einzuarbeiten, nämlich den internationalen neutralen Funkverkehr zu beobachten.

Im Kriegsverlauf verschlug es mich später in dieser Mission auch noch nach Südfrankreich und Wien.

Ich überstand den Krieg unbeschadet und fragte nach allerlei Nachkriegsabenteuern, die englische Kriegsgefangenschaft eingeschlossen, wieder bei Rügen Radio an, wie die Einstellungsmöglichkeiten sind. Dort war am 22. September 1949 der Funkbetrieb zur Unterstützung der Sassnitzer Fischereiflotte mit über 100 registrierten Kuttern aufgenommen worden. Eine Einstellung wäre hier zurzeit nicht möglich, hieß es, aber in Rostock würde eine Hochseefischerei aufgebaut. Dort suche man noch Personal. Ich bewarb mich und wurde zum Einstellungstermin 1. Januar 1951 bestellt. Bis dahin waren es noch drei Monate. Die Logger, die der Russe uns aus seiner Reparationslieferung überließ, kamen nicht so schnell. Während dieser Zeit wurde im Oktober 1950 auch das erste Frachtschiff der späteren DSR, der Dampfer VORWÄRTS, in Dienst gestellt.

Zum besagten Termin begann für mich dann der Abschnitt Seefahrt. Grundsätzlich stand für mich die Frage, wo und wie ich zur See fahren wollte. Für den Einsatz in der Großen Fahrt, also Frachtschiffahrt, gab es noch keine Möglichkeiten. Zudem wären die Verdienstmöglichkeiten bei der Hochseefischerei durch die Fangbeteiligung wesentlich besser, hieß es. Also dann doch lieber Hochseefischerei.

Am 2. Januar 1951 bekam ich in Rostock meinen Arbeitsvertrag und da die Logger noch immer nicht da waren, wurde ich wie auch andere „Reservisten“ an Land beschäftigt. Untergebracht waren wir bei Schröder in einem behelfsmäßigen Seemannsheim am Doberaner Platz. Der ganze Betrieb, VEB Hochseefischerei Rostock, war in Rostock-Marienehe angesiedelt, noch ohne eigenen Hafen und ohne Betriebsgelände. Als Anlegestelle zum Löschen der Logger wurde die Pier des Schlachthofes Rostock mitbenutzt. Als Betriebsgebäude

diente eine Schute, die auf der Warnow schwamm und deren Ladefläche mit einem Aufbau aus drei Räumen ausgestattet war. Der wichtigste Raum war die Lohnbuchhaltung mit dem Kassenschalter. Da man in den Anfangsjahren recht wenig verdiente, wurde die Frage nach „Vorschuss“ recht häufig gestellt und teilweise abgelehnt. Wütende und enttäuschte Seeleute haben einmal die Schute losgeschmissen und diese trieb dann gen Warnemünde die Warnow runter. Die Belegschaft der Schute hatte an diesem Tag sehr spät Feierabend und ganz Rostock amüsierte sich über den Streich.

Dann rückte der Tag heran, an dem ich mit meinem Seesack an Bord eines Loggers gehen sollte. Das war die NATIONALE FRONT, Registriernummer ROS 113, Rufzeichen DHSM. Kapitän Walter Hollander war frisch aus dem Westen importiert worden. Der sollte uns das Laufen in der Hochseefischerei beibringen. Mit ihm wechselten im Laufe der ersten Jahre noch 29 West-Kapitäne nach Rostock.

Wir waren sowieso eine illustre Mannschaft. Unser Kapitän besaß nur das Patent B3 für die kleine Hochseefischerei, unser I. Steuermann war Kapitän auf Großer Fahrt mit einem A6 Patent und vordem Lotsen-Kapitän in Stettin gewesen. Der II. Steuermann war auch Kapitän auf Großer Fahrt und ehemals in der Tankschiffahrt beschäftigt.

Die erste Reise ging in die Ostsee. Zuvor musste das Schiff mit Proviant versorgt werden. Dazu hatte der Betrieb einen Fuhrunternehmer unter Vertrag, der mit vier Mann von der Besatzung die Händler abklapperte und alles zusammenholte. Das war damals nicht so einfach, da wir ja noch Lebensmittelkarten hatten. Wir waren zwar als Schwerarbeiter eingestuft und doch wurde auf die richtigen Mengen geachtet. Da wir gerade bei der Verpflegung sind: Die Kombüse wurde mit Kohle befeuert. Brikett mussten also auch noch gebunkert werden. Meine Funkbude lag wie vorgeschrieben so hoch und damit so sicher wie möglich hinter dem Ruderhaus. Dazu gehörte noch ein kleiner Vorraum mit meiner Koje und einem kleinen Schrank für die persönlichen Siebensachen. Ausgerüstet waren wir mit einer 40/70-Watt-Station, nur für Sprechfunk/Telefonie. Das Mikrofon trug noch den Aufdruck: „Vorsicht, Feind hört mit“.

Die Fangplätze in der Ostsee waren stark eingengt. So war von den Alliierten um die Insel Bornholm ein Gas-Versenkungsgebiet eingerichtet worden. Hier wurden Weiß- und Gelbkreuzmunition des letzten Krieges versenkt. Wie immer war das Verbotene reizvoll, weniger der Gefahr wegen als vielmehr, weil ausgerechnet hier die besten Fänge erzielt werden konnten. Es blieb nicht aus, dass ab und zu mal eine Kiste Munition mit ins Netz ging. Der Fang war damit verdorben und die Gefahr der chemischen Verletzung war außerdem akut. Darüber hinaus wurden diese Gaskisten über die festgelegten Grenzen verstreut. Später führten wir in der Sanitätskiste das Gegenmittel „Losantin“ mit. Der Weg von Ostpreußen zur südlichen Ostsee war außerdem stark mit Schiffswracks und Kriegsmaterial verunreinigt, was viele Netzschäden verursachte. Jedenfalls mussten wir die ersten zwei Reisen und trotz West-Kapitän Geld von zu Hause mitbringen.

Trinkfest musste man außerdem sein. Wenn die Butter und das Fleisch auch knapp waren, der Fusel war es nicht. Jedoch wurde er in traditioneller Weise mengenmäßig festgelegt. Außerdem herrschte der Aberglaube, so lange Schnaps an Bord sei, klappe es mit der Fischerei nicht. Wenn ich mich recht erinnere, führten wir eine hochtrabende Sortierung, die sich „Flaschenteufel“, ein „Herrenlikör“, oder „Gestrenger Bürgermeister“ nannte. Alles so ein süßes Zeug.

Vor der dritten Reise – große Aufregung. Die Crew stand ohne Koch da. Nach zwei Tagen des Wartens noch immer keine Lösung. Da fiel mir ein, bei uns im Dorf hatten wir einen Bäckermeister, der mal bei der Kriegsmarine auf einem Vorpostenboot als Koch gefahren war. Ich bot mich an, ihn zu holen. Ich bekam die Order: „Los, hau ab und bringe ihn mit!“ Es hat einige Überredungskunst gekostet, aber er ist schließlich doch mitgekommen. Es folgte eine schöne und erfolgreiche, vor allen Dingen abwechslungsreiche Reise mit langen Schleppzeiten. Eines



Das Ende der Rostocker Hochseefischerei, SAS 501/ROS701 Stubnitz im Stadthafen Rostock

Sonntagvormittags wurde der letzte Rest des „Flaschenteufels“ vernichtet. Die Schnapsgläser klebten auf dem Ruderbock, ohne runterzufallen, wenn der Dampfer überholte.

Als der Kapitän auf den Einfall kam, mal in der Kombüse nachzuschauen, was es so zum Mittagessen geben würde, kam er mit einer Kohlroulade in der Faust zurück auf die Brücke. Inzwischen wurde gehievt, wieder ausgesetzt und die Mittagszeit war ran. „Funker, du bekommst die Wache, wi gohn eten.“ Einen Moment später kam mein Koch auf die Brücke gerannt, ganz außer sich, und stellte sich unter meinen Schutz. Was war geschehen? Der Kapitän setzte sich auf seinen Platz, verlangte sein Essen und bekam nur Kartoffeln und Soße. Er hatte seine Kohlroulade ja schon verzehrt. Der Alte feuerte den Teller mit Inhalt gegen das Kombüschott. „Ist das ein Essen für einen Kapitän?“ 18 Mann, 18 Kohlrouladen, da gab es auch für einen West-Kapitän keine Extrawurst. Der Kapitän hat es zwar dem Koch nicht weiter übel genommen, aber das Verhältnis war wohl doch nachhaltig gestört. Es wurde seine letzte Reise.

Wir haben dann noch bei Gotland recht gute Plattfischfänge gehabt. Davon haben wir dann in unserem Spezialgepäck, ich hatte einen Sperrholzkoffer und mein Koch einen alten Wehrmachtsrucksack, unseren Teil nach Hause transportiert.

Wir kamen in Rostock an, und wie es so war, man kam immer einen Zug zu spät an Land. Mein Koch und ich erreichten dennoch unser Heimatdorf Ferdinandshof am Rande der Uecker-münder Heide. Anfang des Winters mit Temperaturen um zwei Grad minus und mit diesem Gepäck die vier Kilometer nach Hause zu laufen, das war eine beschwerliche Strecke. Als wir noch so unser Los beklagten, kam uns ein Einspannerfuhrwerk langsam nach. Ich entzifferte auf seinem „Firmenschild“, dass es ein Landwirt aus Heinrichswalde war. Der Opa auf dem Kutschbock hatte ein Schwein zum Verkauf gebracht und befand sich auf dem Heimweg. Da wir die gleiche Wegstrecke nehmen mussten, fragte ich ihn, ob wir mitfahren könnten. Dann stieg man up – schlecht gefahren ist besser als gut gelaufen. Wir hatten beide an Bord noch zwei Flaschen Herrenlikör abgezweigt. Es durfte eigentlich nicht sein. Man sollte sich nicht erwischen lassen. Ich hatte schon während der langweiligen Heimfahrt im Abteil mit einer Flasche für eine bessere Stimmung gesorgt. Nun war Gerhard dran, um das ungemütliche Gestuckel auf dem Ackerwagen erträglicher zu gestalten. Als wir mit dem Korken der Flasche einen fiependen Ton erzeugten, drehte sich der bis hierhin schweisgasse Lenker unseres Fahrzeugs um. Das Geräusch kannte er und beteiligte sich gern an der Leerung der Buddel.

Auch diese Holpererei ging einmal zu Ende. An der Ecke Eichhof haben wir das Fahrzeug vor der Gaststätte „Lukas“ verlassen, mit der Einladung, das süße Zeug mit einem Bier runter zu spülen. Die Reaktion vom Kutschbock: „Nee, min Söhn, wenn ick hier runnkomm, komm ick nich wedder rup.“ Opa wär duhn. Wir gaben dem Pferd einen Klaps auf den Mors und ab ging es durch den Wald. Den Weg kannte das Pferd.

Einige Zeit später bekam ich ein familiäres Echo unserer Heimfahrt zu spüren. Ich hatte nämlich eine Schwägerin in Heinrichswalde wohnen und diese erzählte folgende Begebenheit, die im Dorf die Runde machte: Der Opa hatte, wie schon bekannt, den Auftrag, ein Schwein zu verkaufen. Er erhielt gleich Bargeld. Opa ist unterwegs durch den Wald wohl müde geworden und nach hinten ins Stroh gesunken. Das Pferd kannte seinen Weg in den Stall, jedoch vor dem Hoftor ging es nicht weiter. Das rechte Vorderrad hatte sich am Bordstein festgehakt. Drinnen im Haus hatte es geklungen: „Wo uns Vadder nur bleibt, der müsste doch schon lange hier sein.“ Nun der erlösende Schrei: „Da steit ja de Wogn und up Krütz liegt Vadder, is hei dot?“ Nach der Geruchsprüfung die Erkenntnis: „Nee, der is besopen!“ Dann ein Erschrecken: „Hat hei dat Jeld für dat Schwin versopen?“ Aber es klärte sich alles auf, als Opa wieder nüchtern war und berichtete, er hätte zwei Seelüt nitnohm und die hätten einen ausgegeben.

So ging fast ein Jahr dahin. In der Nordsee begann die Heringssaison. Das ging Ende April, Anfang Mai auf dem Fladen-Grund los und zog sich bis Weihnachten in den englischen Kanal hin. Unser Kapitän hatte anfangs Schwierigkeiten mit der Geschirreinstellung für den Hering. Wir fingen zu viele Makrelen. Aber auch das bekam er langsam in den Griff. Wir haben uns mit den Makrelenfängen bei den Franzosen einen Namen gemacht. Die waren ganz wild darauf.

Wie der größte Teil meiner damaligen Funkkollegen besaß ich kein Funkpatent. Um dem abzuweichen, wurde 1951 an der Seefahrtsschule Wustrow ein Lehrgang zum Erwerb des Seefunkzeugnisses 2. Klasse eingerichtet. In verkürzter Form von drei Monaten. Abstriche am Pensum wurden allerdings nicht gemacht.

Während dieser Zwischenzeit in Wustrow war die Fischfangpolitik fortgeschritten. Man hatte sich überzeugen lassen, dass man mit größeren Fangschiffen wie Trawlern mehr erreichen könne. Die Schiffbautechnik hat in kürzester Zeit den Trawler Typ I auf die Zeichenbretter und auf die Helling gebracht. Drei dieser Trawler wurden gebaut und an den Fischfang übergeben. Eine meiner Devisen lautete: Nur nicht vordrängen. Das hatte sich schon manches Mal im Leben bewährt. Ich bekam also den dritten Trawler dieser Serie, ROS 203/DHXC, als zweites ständiges Brotschiff mit Kapitän Gert Schulte aus Bremerhaven, der mit Frau und Mobiliar nach Rostock übergesiedelt war. Von Geburt Ostfrieser, war er eine respektable Person, groß und hager, salzwassergegerbte Fischermannshaut im Gesicht und den Mund voller Goldzähne. Die Probefahrten waren gut verlaufen und die Jungfernnreise stand bevor, natürlich nicht in die Ost- oder Nordsee, sondern rauf zum Polarkreis. Für mich aufregend, da jede neue Örtlichkeit eine intensive Orientierung der funkmäßigen Gegebenheiten notwendig machte. Trotzdem bestand noch genügend Spielraum, um mit dem Empfänger ein wenig auf Wanderschaft zu gehen, so auch hier. Ich erwischte ein Gespräch zwischen zwei Kapitänen. Es waren zwei Fischdampfer, einer auf Ausreise, der andere auf Heimreise. Der auf Ausreise: „Nanu Korl, du bist doch man erst fohrt, wo wärs du denn?“ „Dat seggt di nachher min Funker.“ Das Gespräch war zu Ende. Meine beiden Funkkollegen verschwanden auf eine andere Welle für Telegrafie, die ich noch nicht kannte, aber ich hatte den richtigen „Dreh“ drauf und nahm die Position „Fruholmen“ auf. Mein Kapitän wusste, wo das war. Die Bezeichnung bedeutete vervollständigt „Fruholmen“. So stand es in seinem kleinen schlaun Büchlein. Unsere Westkapitäne, die unseren Schiffen das Laufen beibringen sollten, beherrschten die Geschirreinstellung exakt, doch die saisonbedingten Kenntnisse über die Fangplätze stammten meist noch aus der Vorkriegszeit. Darum hieß es: „Funker, haste was gehört?“

Fruholmen lag in der Nordkap Bucht. Hier angekommen, waren zwei Dampfer beim Fischen. Nachdem wir ausgesetzt und eine Zeitlang geschleppt hatten, kam der Hinweis von einem der Schiffe: „Lasst ihn nicht zu lange gehen“, was bedeutete, dass der Fisch, in unserem Falle Rotbarsch, knüppeldick stand. So war es dann auch. Der erste Hol wurde in den Sand gesetzt. Der Steert kam hoch und war übertoll, geplatzt und oha, wat wier datt? Schnell einen anderen „Vogel“ ran und nun vorsichtiger manövriert. Wir bekamen auf unserer Jungfernnreise den Dampfer mit 4800 Korb innerhalb von fünf Fischtagen voll. So viel Fisch auf einen Haufen hatte das Kombinat bis dahin noch nicht gesehen. Noch dazu in dieser kurzen Zeit! Unser Name begann Farbe zu bekommen.

Die nächste Reise führte in die Barentsee. Doch die ist weit. Hier jemanden anzutreffen, der gute Fänge erzielte, war reiner Zufall, mit dem in den meisten Fällen nicht viel zu gewinnen war. Ich versuchte, dem Zufall auf die Sprünge zu helfen und fand auf der Peilfrequenz 410 kHz die sowjetischen Freunde, wie sie hier widerrechtlich ihren Fischereifunk abwickelten. Da ich nun schon einmal auf der Peilfrequenz hörte – Richtung genommen und Brücke informiert. Wir dampften hin. Die sowjetischen Fischereifahrzeuge aus Murmansk waren meistens noch Dampfer und kohlebefeuert. Auf ihrem Fangplatz stand eine Boje. Hier ging



das Schleppen los. Wir haben uns drangehängt und mitgeschleppt. Nach einer Stunde hievten wir. Wir waren ungeduldig und wollten sehen, was uns dieser Platz bescherte. Als der Beutel hoch kam, eitel Freude. Es waren ausgezählt 150 Korb besten Kabeljaus im Steert. Die sowjetischen „Freunde“ sahen uns gar nicht gerne in ihrem Revier und bedrängten uns teilweise recht hart, aber bei dem Fisch konnten sie uns nicht entmutigen.

Diese Reise hatten wir erstmalig einen so genannten Politnik (Politoffizier) mit. Der war ziemlich unbedarfte, großer Rand und nichts dahinter. Auf dem Fangplatz wurde er erstmals von seinen sowjetischen Freunden bitter enttäuscht. Sie wollten seine überschäumende Freude, dass hier ostdeutsche Genossen gemeinsam mit ihren sowjetischen Freunden fischten, nicht so recht teilen. Da er zwei linke Hände hatte, viel schlief und nicht mitarbeitete, war er bei den Leuten sowieso unten durch. Wir haben ihm eine schöne Lektion erteilen können: Unser Koch war im Krieg auf einem U-Boot abgesoffen und gerettet worden, schlohweißes Haar und nervlich sehr reizbar. Er kochte gut, teilweise zu gut. Eines schönen Abends gab es Sülze zum Abendbrot mit einer schönen dicken Schmalzschicht obendrauf. Da wir in der Offiziersmesse zwei Bulleyes hatten, wurden diese des öfteren benutzt, wenn es nicht recht schmeckte und man den Koch nicht beleidigen wollte. Dann wurden die Fische gefüttert. Unser Politnik wollte die fette Sülze nicht essen und forderte, das Bulleye zu öffnen. Ein an der Tür Sitzender rief den Koch: „Hier will einer deine Sülze nicht essen!“ Der hatte die Sülze schon auf der Gabel. Der Koch erschien mit hochrotem Kopf. Da hielt er die Sülze unter den Tisch. Wir trieben ihn so in die Enge, bis er die fette Sülze in die Tasche steckte, igitt, igitt. Er hat dann auch nur eine Reise mitgemacht.

Die Fischerei aus Rostock-Marienehe nahm bald darauf ihren stürmischen Aufschwung und ein wenig später, am 1. Juli 1952, wurde das sich ebenso rasant entwickelnde zweite große Rostocker Schifffahrtsunternehmen, die Deutsche Seereederei, gegründet. Was mich mit vielen ehemaligen Seeleuten dieser Reederei verband, das war unser späterer gemeinsamer Dienst auf den Eisenbahnfährschiffen der Königslinie Sassnitz-Trelleborg.

Ein Lehrjahr auf der GEORG BÜCHNER

„Es ist ein herrliches Gefühl, von diesem Kahn abzusteigen.“ So lautete in großen Druckbuchstaben niedergeschrieben der letzte Tagebucheintrag über meine Ausbildungszeit vom August 1969 bis zum April 1970 auf dem Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER. Ja, ich gehörte zu jenen, die nach dem Abendbrot und vor dem FDJ-Studienjahr täglich drei bis fünf Minuten ihrer kostbaren Zeit mit Schriftstellerei verschwendeten. Aus eigenem Antrieb heraus und voll jugendlichem Enthusiasmus oder im Auftrag der zwischen Ostseeküste und Erzgebirge eingepferchten Familie hielten wir die wichtigsten Begebenheiten des Bordalltages in einer Kladde fest, auf den ersten Seiten in Schönschrift, später doch ziemlich hingekliert. Es sollte sowieso kein anderer diese intimen Aufzeichnungen je zu lesen bekommen. Anfangs war das Niederschreiben der Erlebnisse, das nebenher gehende geistige Abarbeiten der Tagesereignisse, auch eher Entlastung als lästig, beinahe ein Vergnügen.



Der Autor



GEORG BÜCHNER

Es ist noch immer interessant und amüsant zugleich zu lesen, welche Schwerpunkte vor 40 Jahren von einem Sechzehnjährigen gesetzt wurden. Sie reichten trotz unterschiedlicher Gesellschaftssysteme sehr nahe an das Lebensgefühl der damaligen Flower-Power-Generation heran: Sex, Drugs and Rock'n'Roll. Nur fiel an Bord alles sehr viel bescheidener aus. Die ungestillte Sehnsucht nach der Freundin, ein nur zu seltenes Bierchen, gelegentlich eine kleine Remperei unter Pubertierenden und das Kofferradio gen Miami ausgerichtet – das musste in diesem Sinne schon genügen.

Am 5. August 1969 stiegen wir im Überseehafen auf die GEORG BÜCHNER auf. Das Schiff stand unter dem Kommando von Kapitän Herbert Schickedanz. Mit Heinz, Roland, Dietmar, Joachim und Lothar bezog ich einen Sechs-Mann-Stall. Wenig später wohnten dort zusammen: Ex, Kiebitz, Hax, Teufel, Hamster und Blase. Mit der Blase meinte man mich, aus welchen Gründen auch immer ich meinen Mitgenossen dazu Anlass gegeben hatte. Andere mussten ihren Taufnamen eintauschen in Dave Dee, Laurenzio, Backe, Lausi, Fix, Bambino, Schwejk, vons Dorf, Eunuch ...

Am nächsten Tag stiegen wir voll in die Ausbildung ein, was einen der Lehrlinge veranlasste, sich nach zwei Tagen auf Nimmerwiedersehen nach Hause zu verabschieden. Bevor der Zoll vor dem Auslaufen an Bord kam, wurden nochmals drei Lehrlinge abgemustert. So hatte sich binnen kürzester Frist die Spreu vom Weizen getrennt. Es fuhren eben nur die Härtesten zur See. Wie viele der Verbliebenen sich anschließend mit Selbstmordgedanken trugen, wer vermag das schon zu sagen. Einen, der es ernst damit meinte, holte in Havanna ärztliche Kunst ins Leben zurück.

Es kam aus verschiedenen Gründen noch zu weiteren Abgängen während der folgenden drei Reisen. Einen Genossen verloren wir an den Klassenfeind. Und das kam so: Auf der dritten Reise machten wir auslaufend in den Tilbury Docks an der Themse fest, um Lkw der Firma Leyland für Kuba zu laden. Die Crew fuhr nach London. Von den Lehrlingen blieben nur vier für eine zehnstündige Wache zurück. Das traf mich und meine Mitstreiter hart. Zur Entschädigung durften wir Mittagessen und Abendbrot in der Mannschaftsmesse einnehmen und wurden von „Schneewittchen“ bedient, was einen Blick auf die Nelson-Säule am Trafalgar Square voll ersetzte. Von diesem Ausflug kehrte ein Lehrling nicht an Bord zurück.

Das Laden zog sich hin. Er tauchte auch die nächsten Tage nicht wieder auf und wir bekamen deshalb keinen weiteren Landgang. Nur zur Sportstunde durften wir uns an Land noch einmal die Füße vertreten. Auf einer Bordversammlung vor dem Einlaufen in Havanna wertete der Alte die Flucht des Lehrlings R. aus. Nach den Worten des Kapitäns begab er sich nach seiner Absetzbewegung zur westdeutschen Botschaft, um seine Staatsbürgerschaft umzutauschen. Gold gab ich für Eisen, nannte sich das ja wohl. Man musste ihm Valuten leihen, damit er sich nach Westdeutschland absetzen konnte. Das Geld müsse er natürlich zurückzahlen. Der letztere Hinweis sollte wohl als warnender Wink verstanden werden, dass man auch im Westen nichts geschenkt bekommt. Nicht mal das einzige englische Pfund, das jeder Lehrling an Handgeld ausgezahlt bekommen hatte. Ich schrieb davon drei Ansichtskarten.

Vielleicht hatte unser verloren gegangener Mitlehrling gar keine ideologischen Gründe für sein Achteraussegeln, sondern allein vom Deckseinsatz die Nase voll. Das bedeutete unter anderem Farbe waschen, Davids streichen, an den Luken Farbe kratzen, Fliesen in der Kombüse setzen, Luken säubern, Lüfterraum malen, Blöcke konservieren. Darunter befanden sich Arbeiten, die man nicht so ohne weiteres wegsteckte. Ich denke nur an das Malen des Radarmastes in beträchtlicher Höhe über Deck. Eines Tages musste ich mit einem Kumpel Toiletten auf der Steuerbord-Seite malen. Vormittags ging uns noch alles flott von der Hand, aber in tropischer Nachmittagshitze wurde uns beiden mächtig schlecht. Wir gingen an die frische Luft und lehnten uns erschöpft über das Schanzkleid. Schon kam ein Lehrbootsmann

herbei, wir sollten uns ja wieder an die Arbeit machen, wir Schrumpfgermanen. Sein Repertoire derartiger an den Kopf geworfener Liebenswürdigkeiten war umfangreich. Statt seinen Befehl zu befolgen, klappte ich zusammen. Man schleifte mich in die Kammer und von dort ins Hospital. Mein Kreislauf machte nicht mehr mit. Doch am nächsten Tag war alles wieder in Ordnung und ich malte Gott ergeben weiter.

Doch zurück zu unserem Start ins Seefahrerleben. An einem sommerlichen Augusttag liefen wir zur Mittagszeit an der Mole Warnemünde vorbei, hinaus in die große, weite Welt. Mit den Häfen Antwerpen, Havanna, Vera Cruz, Tampico, Moa und Rotterdam gehörte diese erste Reise durchaus zu den attraktiveren der GEORG BÜCHNER. Es ging wie üblich um Skagen herum. Nur auf der dritten Ausreise blieb uns die obligatorische Fahrt um Skagen herum erspart. Im Februar 1970 war die Ostsee vereist, der Belt war zu. Wir fuhren durch den NOK. Vormittags um 10 Uhr in der Schleuse Kiel Holtenau fest und damit bei Tageslicht durch den Kanal, beeindruckten uns besonders die sauberen, schmucken Dörfer am Ufer. Bevor wir um 21 Uhr in Brunsbüttel fest waren, sahen wir um 18 Uhr unseren Dampfer im NDR-Fernsehen. In Holtenau war eine neue Dispatcheranlage eingeweiht worden und der GEORG wurde aus diesem Anlass ein bisschen mitgefilmt.

Von der ersten Bordversammlung nach dem Einlaufen Antwerpen war ich dermaßen beeindruckt, dass ich spontan dem FDGB beitrug und zwei Mark für Vietnam spendete.

Anfangs wurde noch jeden Tag vor lauter Begeisterung über das phantastische Essen der Speiseplan im Tagebuch notiert. Nach 14 Tagen war damit Schluss. Vermutlich könnte sich ab diesem Termin die Speisenfolge wiederholen oder ich wurde der Sache überdrüssig, täglich aus dem Schlaraffenland zu berichten. Dafür ließ uns Neptun auf allen Atlantiküberfahrten das volle Menü aus seiner Wetterküche kosten. Was wir auf diesen drei Reisen während des Winterhalbjahres erlebten, hatte mit gemütlichem Segeln in den Passatwinden nichts mehr zu tun. „Alle hängen über das Schanzkleid“, steht nicht nur einmal in meinem Tagebuch.

Als die Wellen im Englischen Kanal erstmalig etwas hoch gingen, stellte sich ein tolles, beglückendes Gefühl ein. Das musste der Mensch einfach erlebt haben! Das Hochgefühl schlug bald ins Gegenteil um, als die Seekrankheit um sich griff. Windstärke 4 bis 5! Und es sollte noch schlimmer kommen.

Manchmal war bei Krängungen des Schiffes von 25 bis 30 Grad an nächtlichen Schlaf nicht zu denken. Es lärmte und rumorte auf dem ganzen Dampfer. Wir machten mit unseren Stühlen eine Rutschpartie durchs Klassenzimmer. Dann wieder stampfte das Schiff bei Windstärke 10 den ganzen Tag über stark. Mitten im heftigsten Seegang erklang plötzlich einmal das Bereitschaftssignal für die Decks-gang. Als wir an Deck kamen, sahen wir erst, was los war. Das Rettungsboot 4 war aus-gesautcht und hing nur noch am Vorsteven. Das war schon das zweite Mal, dass ein



Rettungsboot außenbords

Rettungsboot ausrauschte. Zufällig hatten wir vorher – direkt von der Leipziger Messe – das erste in der DDR hergestellte Plasterrettungsboot an Bord bekommen.

Vor den Azoren beruhigten sich Wetter und Seegang – bis uns querab der Inselgruppe die Ausläufer des Hurrikans Camille mit einer hohen Dünung erreichten. Camille war der zweite Hurrikan während der atlantischen Hurrikan-Saison 1969 und der erste überhaupt, der Windspitzen bis 310 km/h erreichte. Am 22. August löste er sich über dem amerikanischen Festland auf. Er hinterließ einen Schaden von damals 1,42 Milliarden US-Dollar.

Wenig später war die See spiegelglatt. Am Tag darauf regnete es in Strömen. Die Hitze wurde schier unerträglich. Dieses Wetterphänomen muss den Verantwortlichen auf Vorreisen völlig verborgen geblieben sein, denn schon 14 Tage nach Auslaufen musste die Selters auf vier Flaschen pro Woche und Mann rationiert werden. Kurz nach dem Einlaufen Havanna hatte sich diese Mangelversorgung endgültig erledigt. Leere Lasten an alkoholfreien Getränken. Nun wurde sogar das Wasser rationiert und in den Waschräumen abgestellt. Kaffee und Tee schmeckten mit den Neigen aus den Tanks nur noch scheußlich. Und die Kubaner hatten es nicht so eilig, uns mit reinem Quellwasser aus der Sierra Maestra zu versorgen.

Zwischen den Bermudas und den Bahama-Inseln wurden wir von einer Art Wasserhose überrascht. Plötzlich wurde es finster. Die Wellen gingen hoch wie bei Windstärke 10 und es schien mir, als würde die Gischt 30 bis 50 Meter hoch spritzen. Das Ganze tobte sich auf einer Breite von nur 100 Metern aus. Schiff und Mannschaft kamen glimpflich davon. Nach 20 Minuten war der ganze Spuk vorbei. Verschollen im Bermuda-Dreieck – das wäre es dann noch gewesen. Dieses urplötzlich auf uns einwirkende Ereignis hinterließ einen tiefen emotionalen Eindruck bei mir. In mein Tagebuch notierte ich: „Wenn Marion wüsste, wie es bei einem solchen Sturm zugeht, würde sie sich um mich ängstigen, wenn sie mich noch liebt.“ Während der ganzen Zeit des Tumultes um uns herum, musste ich an sie denken. Das konnte nur die große Liebe sein.

Ach ja, die Marion. Mitten auf dem Atlantik packte mich das erste Mal die große Sehnsucht nach ihr. Ich merkte plötzlich, wie mir meine Freundin fehlte und ich nahm mir vor, ihr treu zu bleiben. Dabei wusste ich gar nicht, ob sich überhaupt eine Gelegenheit finden würde, den Gegenbeweis anzutreten. Wie auch immer, dem Einlaufen in Havanna schaute ich sehnsüchtig entgegen, weil es dort Post von ihr geben würde, so hoffte ich. Wir liefen ein und viele meiner Kameraden erhielten Post. Keiner bekam einen Brief von Marion. Die Hoffnung stirbt zuletzt; ich konnte es kaum erwarten, doch noch Post von ihr zu erhalten. Die Tage vergingen, ich bekam noch immer keine Nachricht von ihr und meine Sehnsucht nach Marion wurde immer größer. Nach neun Tagen in Havanna traf ein Brief von Heidi ein. Ich war sehr enttäuscht, dass er nicht von IHR war. Ich bedauerte, dass wir auseinandergegangen waren, ohne uns richtig auszusprechen. Ich hoffte sehr, dass sie mir trotzdem treu bleiben würde. Drei Tage später erhielt ich endlich die erhoffte Post. Ich freute mich riesig, endlich etwas von ihr zu hören. Der Inhalt des Briefes überraschte mich sehr, besonders ein Satz. Ich hätte nicht geglaubt, dass sie es so ernst mit mir meint. In den nächsten Tagen las ich den Brief abends in meiner Koje immer wieder und immer wieder. Während der Kinovorstellungen, und von denen gab es zahlreiche an Bord, musste ich immer an SIE denken und an die Stunde, als wir zusammen daheim im Kino saßen.

Seit wir uns auf See befanden, schnitt ich täglich von meinem selbstgebauten Kalender die Tage ab. Die Zeit verging sehr schnell, doch nach sieben Wochen setzte bei mir ein Zustand ein, den jeder Seemann kennt. Ich begann, die Tage bis nach Hause zu zählen. Dachte ich an Marion, kam mir die Zeit wie eine Ewigkeit vor und kein Tag verging, an dem ich nun nicht an sie denken musste. Ich freute mich riesig auf die Heimreise, weil ich wusste, dass SIE auf mich wartet. Je näher Rostock rückte, um so stärker musste ich an meine Freundin denken. Ich war sehr gespannt auf unser Wiedersehen. „Wir haben uns gewiss viele Dinge zu sagen.“

Und so war es dann auch. Um es kurz zu machen: Meine erste große Liebe zerbrach an der Seefahrt schon nach der ersten Reise.

Ja, die Hormone. Testosterongesteuert wie wir uns bereits gaben, ließen wir beim Landgang in Rostock keine Gelegenheit aus, es uns als wahre Männer zu beweisen. Der allererste Stadtbummel in Rostock zum Kennenlernen blieb noch recht unauffällig. Nach der ersten Reise ließen wir uns dieses Freizeitvergnügen schon etwas mehr kosten. Die Mitropa-Gaststätte auf dem Hauptbahnhof – unser erster Anlaufpunkt. „Wir haben unwahrscheinlich gesoffen“, lautet ein weiteres Zitat im Tagebuch. Die anschließende 0-4 Wache entwickelte sich zur Tortur. Alle 15 Minuten musste ich mich übergeben. Nach der Wache schmissen wir uns in die Kojen und schliefen bis zum Mittag. Zu essen gab es nichts, unser Backschafter hatte nicht aufgebackt. Nach der anschließenden 12-16 Wache wieder in die Stadt und dort in den „Goldbroiler“. Inzwischen hatte sich ein gewaltiger Hunger eingestellt. Wir aßen zwei „Halbe“ und tranken sechs bis sieben Bierchen. Am darauf folgenden Sonntag erhielten wir den ganzen Tag Landgang. Nach dem Mittagessen ab an Land, um eine Kneipe zu suchen. Alle hatten geschlossen. Schließlich fanden wir doch noch eine, in der wir uns volllaufen ließen. Alle Mädels, die wir trafen, wurden angepöbelt. Schließlich trafen wir uns alle im „Nuppenpark“, wie auch immer diese Örtlichkeit im normalen Leben geheißen haben mag. Dort wäre es fast zu einer Auseinandersetzung zwischen uns und 25 bis 30 Rostocker Schlägern gekommen. Einer meiner Kumpels kam erst halb 2 Uhr an Bord. „Er war mit bei einer Alten“, notierte ich. Welch ein Glück, als wir 52 Mark Verpflegungsgeld ausgezahlt bekamen. „Ich hatte von 130 Mark nur noch 60 Mark übrig, so viel haben wir in Rostock versoffen.“ Wir waren unserer Zeit halt weit voraus. Saufen unter Jugendlichen wurde erst im neuen Jahrtausend so richtig modern. Die Schule fiel aus. Wir fuhren nach Rostock – ausdrücklich „zum Saufen“. Dort ließen wir uns das Bier und den Kirsch schmecken. Anschließend der Gang ins Kino, in dem sich mein Kumpel Hax ausleeren musste. Nichts wie weg. Unten angekommen, entschärfte es auch mich. In der Wohnung eines Rostocker Mitlehrlings schaffte ich es anschließend gerade noch bis an die Küchenspüle. Auf dem Rostocker Bahnhof stießen wir auf dem Weg zurück zum Dampfer auf eine Masse Kumpels, die auch alle „fett“ waren. Oh, du glückliche Jugendzeit. Waren das die berühmten Jugendsünden? Dann doch nur klitzekleine!



Training Kutterrudern

An Bord ging es geregelter zu. Das offizielle Programm außerhalb der eigentlichen Ausbildungszeit war umfangreich. Es fing beim Backschaftern an und ging weiter über Lehrling vom Dienst, GST-Versammlungen, Brigadeversammlungen, Bordversammlungen, FDJ-Versammlungen und -Studienjahr, jeden Montag um 7.50 Uhr ein obligatorischer Appell, der oft eine witzlose Veranstaltung ohne jeden Sinn darstellte. Während des Appells zu Beginn der zweiten Ausreise wurden uns neue Vorschriften mitgeteilt. Vieles, bisher toleriert, wurde uns nun verboten. Von den wenigen Freiheiten, die wir bisher besaßen, hatten wir jetzt noch weniger. Ein Trend, der in der Flotte bis 1989 anhielt.

Es folgten Appelle außer der Reihe zu besonderen Anlässen, Verpflichtungen zum Lenin-Aufgebot erfüllen, Brigadetagebuch schreiben, Chorproben, Training im Kutterrudern für einen Wettkampf in Rerik, Kammerreinschiff, Klassenraumreinschiff, Messereinschiff, Großreinschiff in den Aufbauten mit Kehren, Wischen, Scheuern, Bohnern und Polieren. Beim Sauberkeitsreinschiff mussten alle Decken und Matratzen an Deck ausgeklopft werden. Die Kojen wurden mit Desinfektionsmittel ausgewischt und danach wurden alle Lehrlinge vom Doc auf Seuchen oder schwarzen Hautkrebs untersucht.

Inzwischen hatten wir uns soweit zusammengerauft, dass wir zur Wahl unseres Brigadeführungsstabes kommen konnten. Bei der Wahl unseres Brigadenamens schwankten wir zwischen „James Cook“ und „Titanic“. Für den absoluten Ehrennamen „Die roten Korsaren“ mangelte es noch am politischen Bewusstsein.

Die eigentliche Freizeitunterhaltung bestand unter anderem aus dem Reinhören bei Radio Luxemburg oder Miami Radio Stations, Schach spielen, Tonband hören und bespielen, Tischtennis, Shuffleboard spielen, des Sonntags ordentlich ausschlafen, Socken waschen, einem Mitlehrerling etwas auf die Hörner geben.

Mehr von der passiven Seite her ließen wir diverse Bordpäckchenkontrollen, Uniformkontrollen und die regelmäßigen sonabendlichen Kammerdurchgänge in mehr oder weniger prominenter Besetzung bis hin zum Alten über uns ergehen. Vor dem Verlassen von Havanna in Richtung Vera Cruz erlebten wir, wie die Lehrer eine spezielle Schrankkontrolle durchführten. „Sie schauten nach, ob wir Kubaner im Schrank versteckt haben, da viele von ihnen sich auf Schiffen verstecken, um nach Mexiko abzuhausen.“

Unter Kennern besonders beliebt – die razziaähnlichen, überfallartigen Kammerkontrollen. „Tägliche Kammerkontrollen durch die Genossen Ausbilder vom Dienst und der Pädagogischen Gruppen“, hieß es dazu juristisch nicht anfechtbar und lapidar im Wochenplan des Lehroberbootsmannes. Ihre Premiere der überraschenden Art erfolgte kurz nach dem erstmaligen Einlaufen in Havanna. Nachdem wir die letzten Lichter Floridas vom hinteren Decks- haus aus nach Mitternacht verschwinden sahen, tauchte am Morgen die beeindruckende Silhouette Havannas am Horizont auf. Auf der Binnenreede legten wir uns neben die DRESDEN vor Anker. Der Tropenunterricht begann. Die Unterrichtsstunden wurden von 45 Minuten auf 30 Minuten verkürzt. Es machte nun täglich klick und wir hatten 2,80 Mark Tropenzulage mehr auf dem Konto. Zusätzlich erhielten wir Tropenhüte für den Kopf. Im Gegenzug wurden Kämme, Socken und andere entbehrliche Effekten an die Hafenarbeiter verhökert. Ein wildes Geschacher setzte ein. Drei Tage später durfte nach dem Abendbrot plötzlich niemand mehr die Messe verlassen. Die Lehrer führten völlig überraschend eine Kammerrazzia durch. Unser kleiner Warenhandel schlug Wellen. Zu viel war an die Companeros verscheuert worden, was die privaten Besitzverhältnisse im sozialistischen Kuba drastisch veränderte. Einzeln wurden die Kammern aufgerufen. Jene, bei denen man kubanische Pesos fand, wurden öffentlich getadelt. Sie erhielten für den Rest der Reise eine Landgangssperre.

Das alles wiederholte sich während der zweiten Liegezeit in Havanna, als wir auch hier den Kehlkopf heftig tanzen ließen. Von dem ertschinschten Geld tranken wir zu reichlich vom

Bacardi. Einer meiner Kameraden ließ sich danach in eine Schlägerei mit einem der Zöllner verwickeln. Am nächsten Abend erhielt eine andere Klasse Landgang. Viele von denen kamen ebenso blau wieder an Bord zurück. Einige wurden von Zöllnern begleitet, die ihren gezückten Peacemaker in der Faust trugen, um eine Flucht nach vorn oder sonstwohin zu verhindern. Am nächsten Morgen hieß es nach dem Frühstück: „Alle Lehrlinge bleiben in der Messe.“ Der Kapitän, sämtliche Offiziere und Lehrer rückten an. Sie teilten uns mit, bis die Normüberschreitungen der letzten Tage nicht geklärt seien, gebe es keinen Landgang mehr. Danach fand eben jene Razzia statt. Unsere sämtlichen Klamotten wurden untersucht. Doch in unserer Kammer fand man keinen einzigen unrechtmäßig erworbenen Peso. Meine passive Beteiligung an dem Vorfall mit dem um sich schlagenden Zöllner brachte mir allerdings eine darüber hinausgehende Landgangssperre ein.

Nach der Liegezeit in Rotterdam auf der Rückreise erschien den Oberen eine Durchsuchung der Lehrlingskammern dringend geboten. Kurz vor dem Einlaufen Rostock wurden wir um 6.30 Uhr überraschend geweckt und aus den Kojen geworfen. Alle mussten ihre schon gepackten Seesäcke aus- und wieder einpacken. Wonach gesucht wurde, es wurde gefunden. Man entdeckte bei einigen übeltäterischen Lustmolchen bunte Sexpostillen, die postwendend zum Bullauge hinausflogen und die Reede Warnemünde verschmutzten.



Lehrlingsweihnacht

Der Zustand unserer Kammern und unser persönliches Aussehen war Dreh- und Angelpunkt der Moral an Bord. Mal gab es einen Anschiss wegen mangelhaften Reinschiffs in den Kammern, mal erhielten wir aus anderen Gründen eine Verwarnung mit der Auflage, die Kammer aufzuklären mit anschließender Vollzugskontrolle. War Kapitän Schickedanz mit von der Partie, trug er weiße Handschuhe. Warum, das blieb im Dunkel. Vielleicht strich er damit in mancher Kammer hin und wieder kommissmäßig die Fußbodenleisten entlang?

Die nächste Mängelrüge folgte. Mein Kumpel schnitt sich als Tropenerleichterung die Hosenbeine am Schlafanzug ab. Er bekam einen Rüffel, weil er den Saum nicht umgenäht hatte.



Helau und Alaf

Die Zeit war eben noch nicht reif für den „used Look“. Dauerbrenner der Kritik – unser Haarschnitt. Es war Beatleszeit, doch unsere Haare erschienen den erziehenden Kräften immer viel zu lang. Mal wurden ganze Brigaden zum Haare schneiden abgeurteilt, mal wurde beim Kammerrundgang selektiert, mal fiel es an Deck einem Lehrbootsmann im Vorbeigehen wie Schuppen von den Augen, dass meine Haare viel zu lang seien. Ab zum Frisör, lautete jedes Mal das Kommando. Wer weiß, ob in diesen Zeiten jemand aus freien Stücken dorthin gegangen wäre.

Manchmal ließen es unsere Chefs bei kleineren Delikten auch bei einer ins Gewissen gehenden Aussprache bewenden.

Wie in diesem jugendlichen Alter nicht unüblich, kam es hin und wieder auch zu kleinen Reibereien untereinander. Der eine neckte nur, der andere schlug zurück. Vielleicht lag diese Überreaktion an den manchmal überstrapazierten Nerven. Originalton: „Auch ich musste mich zur Wehr setzen. Dabei gab es einige Schläge in die Fresse.“ Anderntags ereignete sich einige Kammern weiter die nächste kleine Prügelei. Ein Nordländer hatte einen Sachsen als „Sachsenschwein“ bezeichnet. Der schlug nur einmal zu und schon schaute bei dem Fischkopp ein Zahn durch die Unterlippe. Waren die Gesichter zu verquollen, wurden die Kontrahenten in letzter Konsequenz vor den Pädagogischen Rat zitiert. Mancher Widerspenstige wurde auch nur zum strafbückschaftern verurteilt, ein wenig geliebter Dienst am Mitlehrerling. So etwas nannte man bei uns dann Selbsterziehung.

Es besteht keinerlei Veranlassung, uns nachträglich zu bedauern oder selbstzubemitleiden. Wie anders hätte dieser Haufen pubertierender Jünglinge auch geführt werden sollen, als durch eine wohl dosierte erzieherische Strenge.

Schon in unseren Augen kleine Vergehen wurden somit geziemend geahndet. Wir verletzten die Nachtruhe durch Unterhaltung nach dem Zapfenstreich: Eintragung ins Schwarze Buch. Man erwischte uns beim Tauziehen an einem im Klassenzimmer herumliegenden Tampen: Aufschreiben der Beteiligten, mit denen sich Unbeteiligte wie mit dem vietnamesischen Volk solidarisierten. Die Konsequenz: Alle Mann ran zur Strafarbeit. Schaut man aktuell

ins Land – manchem freiheitlich-demokratisch geprägten Bagaluten würde eine solche Erziehung an Deck noch heute gut tun.

Natürlich nehmen die Aufzeichnungen über die angelaufenen Häfen in meinem Tagebuch einen großen Raum ein. In allen eröffneten sich vielfältige, wenn auch sehr differenzierte Möglichkeiten für den Landgang. Zu viel ist schon in den BORDGESCHICHTEN darüber aus Havanna berichtet worden, als dass es hier wiederholt werden müsste. Auch wir fuhrten in überfüllten Bussen zum Baden nach Santa Maria oder spazierten bei Gluthitze oder abendlicher Kühle den Malecon entlang.

Für einen Teil der Lehrlinge ging es auf allen Reisen immer zum Subbotnik ins Zuckerrohr. Das bedeutete, bereits um 4.30 Uhr aufzustehen. Nach einem kräftigen Frühstück und dem Empfang eines Verpflegungsbeutels Aufbruch in „Vorkriegsbussen“, eine für kubanische Verhältnisse noch schmeichelhafte Bezeichnung der Kutschen. Nach etwa zwei Stunden Überlandfahrt erreichten wir eine riesige Zuckerrohrplantage. Es gab eine kurze Einweisung. Bewaffnet mit einem Festmacher für die linke Hand und in der Rechten die Machete, ging es ins Feld. Die Zuckerrohrhalme, etwa vier bis sechs Meter hoch und zwei bis viereinhalb Zentimeter im Durchmesser, mussten am Boden abgeschlagen, die Spitzen geköpft und die Blätter entfernt werden. Anschließend wurden die etwa vier Meter langen Stangen gestapelt. Ein Greifer hievte die Stapel auf spezielle Transporthänger. Das Zuckerrohr wurde dann zu einer modernen Verarbeitungsfabrik transportiert, die wir in der Ferne sehen konnten.



Im Zuckerrohr

Der ungewohnte Umgang mit der Machete machte einigen von uns dermaßen zu schaffen, dass sich an mancher Hand riesige Blasen bildeten. Dazu gesellten sich noch Schnittwunden von den scharfen Blättern. Und dann noch die Hitze! Der Schweiß lief in

Strömen und tropfte vom Tropenhut. Zur Erfrischung konnten wir mit einer Kelle Trinkwasser aus einer großen Tonne schöpfen. Lustig fanden wir das „Zucker essen“. Man schälte sich ein Stück von einer Zuckerrohrstange und aß das süße Mark. Einfach nur köstlich!

Trotz der mühseligen Arbeit hatten wir den ganzen Tag über viel Spaß mit den kubanischen Arbeitern und die Zeit verging wie im Fluge. Am späten Nachmittag ging es zurück zum Schiff. Nach dem Abendbrot verschwanden wir todmüde in die Kojen, glücklich und stolz, den kubanischen Amigos bei der Erfüllung ihrer „Zuckernorm“ geholfen zu haben.

Vera Cruz – ein sauberer Hafen, eine saubere Stadt. Schon vor dem Hafen überall Geschäfte und Souvenirbuden. Man wusste gar nicht, wo man sich zuerst hinwenden sollte. Im Gegensatz zu Havanna waren alle Straßen und Häuser sehr gepflegt. Vera Cruz zeichnete sich durch viele Piesels aus, in denen der durstige Landgänger Bier und Cola zu sehr moderaten Preisen trinken konnte. Niethosen und andere Kleidungsstücke waren spottbillig. Eine Niethose kostete höchstens zehn D-Mark, wofür unser Handgeld gerade so reichte. Landgänger wurden von Kindern verfolgt, die ihnen Chiclets (Kaugummi) verkaufen wollten.

In Tampico erstreckte sich der Kai entlang eines Flusslaufes. Die Stadt war bei weitem nicht so attraktiv und sauber wie Vera Cruz. Was uns als Antifaschisten von Geburt her sehr erstaunte, war die Tatsache, dass man in Mexiko mit der deutschen Vergangenheit sehr entspannt umging. Nazi-Devotionalien aller Art befanden sich im Angebot.

Der Hafen Moa, in einer Bucht gelegen, bestand nur aus einer Fingerpier, nicht mal so lang wie unser Schiff. Der Horizont wurde von einer Bergkette gesäumt. Die Häuser der Ortschaft lagen verstreut an den palmenbewachsenen Berghängen. Eine Augenweide! Wir besichtigten das moderne Nickelwerk samt zugehöriger Förderstätte auf der Spitze eines Berges, von dem sich eine herrliche Aussicht auf die tropische Natur genießen ließ.

Rotterdam, unser letzter Hafen der ersten Reise, bestach durch seine sauberen Straßen und die geklinkerten Häuserfassaden ganzer Straßenzüge. Die Geschäfte waren mit Waren vollgestopft. Ein Schelm, der das nicht registriert haben will. „Das Bier schmeckte einwandfrei.“ Wir setzten unsere sämtlichen Gulden um und kehrten schwerbeladen an Bord zurück.

Unsere Ausbildung an Bord der BÜCHNER neigte sich dem Ende zu. Am 4. April 1970 verließen wir letztmalig den Hafen von Havanna. Mancher von uns wird Kuba seither nie mehr wiedergesehen haben. Ein Grund mehr, diese drei Reisen für immer im Gedächtnis zu bewahren.

Beim allerletzten Kammerrundgang fragte uns der Alte, wo wir künftig fahren möchten. Fast alle gaben Asien/Amerika an. „Warum?“ „Weil wir jetzt noch jung sind.“ Der Alte: „Ihr habt ja nur die exotischen Frauen im Kopf.“ Letztmalig wurde eine Aufforderung zum Haare schneiden erteilt, untermauert durch die Drohung, sonst würden uns die Lehrbootsleute den Kopf scheren. Am darauf folgenden Sonntag, dem 18. April 1970, versah ich meinen letzten Dienst als Backschafter, stieg ab und fuhr später mit der ALTENBURG nach Südamerika. Nicht allein der exotischen Frauen wegen. Die gehörten in Santos als Nebenprodukt gratis dazu.

Anhand dieser meiner Tagebuchaufzeichnungen lässt sich noch heute verfolgen, wie unsere Kajüte zur Kammer, der Kapitän zum Alten, die GEORG BÜCHNER zu meinem Eimer und wir zu gestandenen Seeleuten wurden.

Der Albtraum

Ich beschreibe zuerst die Koje auf meinem Typ IV-Schiff GERA, damit du weißt, wo wir an Bord schlafen. Wenn ich in der Koje liege, ist zwischen Matratze und Raumdecke gerade mal so viel oder so wenig Platz, dass ich mit den Fingern an der Kammerdecke kratzen kann. Der Ellenbogen bleibt dabei auf der Matratze. Probiere es doch mal, wirst sehen, wie wenig Platz das ist. Sitzen geht natürlich nicht.

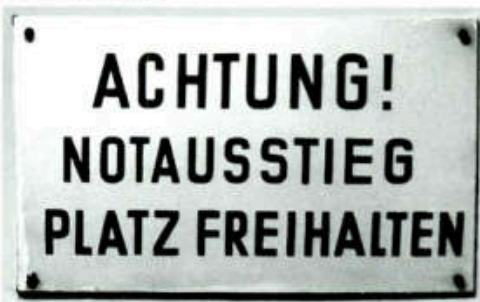
So, das ist meine, die obere Koje. Der zweite Bewohner unserer gemeinsamen Kammer schläft in der Koje darunter. Die untere Koje hat ein wenig mehr Abstand nach oben. Im Gegensatz zu mir hat aber mein Kollege keine schöne Kammerdecke über sich, sondern meinen hässlichen Matratzenboden. Es ist eng, verdammt eng! Nun verrate ich dir noch, dass sich unter unserem Doppelstockbett zwei Klappflächen für unsere Schwimmwesten und Seesäcke befinden.

Eines Nachts wurde ich im Schlaf mitsamt meiner Matratze und allem Bettzeug gegen die Kammerdecke gestoßen. Und gerüttelt und geschüttelt und gerammelt. Der unter mir war das! Mit Händen und Füßen drückte er von unten gegen meine Matratze. Er schrie zum Erbarmen um sein Leben. Immer wieder flog ich gegen die Decke. Ich wusste nicht, macht er Spaß oder Ernst oder ist er plötzlich übergeschnappt? Doch seine Schreie waren echte Hilferufe. „He, he was ist ...?“ „Ouhhaa, du hast mir jetzt das Leben gerettet ...!“

Folgendes war passiert: Im Schlaf berührte er zufällig die Decke seiner Koje, also meinen Matratzenboden. Und er träumte dabei den Albtraum, dass er eingesperrt wäre. Nicht etwa eingesperrt in der Koje, sondern, wie er mir danach erzählte, in einem Notausstieg, bei dem der Deckel ins Freie nicht aufgeht. Und zurück konnte er auch nicht, so träumte er, da unter ihm eine Rauchschutzklappe zugefallen war. Er kam nicht wieder aus dem Notausstieg heraus.

So ganz aus der Luft gegriffen war sein Albtraum natürlich nicht. Am Tag zuvor waren wir beiden Neuen aus der Besatzung in die Rettungsboote und in die Feuerlösch- und weiteren Not- und Hilfs- und Rettungseinrichtungen an Bord eingewiesen worden.

Wir nahmen unsere Einweisung sehr ernst, es waren unsere ureigenen Rettungsmittel. Da diese Einweisung aber noch im Hafen vor dem Auslaufen erfolgte, gab es eine unvorhergesehene Panne. Im Hafen werden bei Ladearbeiten und Regenwetter oftmals Planen über die offenen Luken gespannt. Diese Abdeckung ist von den Schauerleuten schnell hergestellt. Die Laderäume regulär zu verschließen, wäre im Hafen zu aufwändig. Mit so einer Plane war aber nun zufällig der Notausstieg, der vom Motorenraum hinten bei den Anlass-Luftflaschen auf der Backbordseite ins Freie an Luke 5 führt, abgedeckt worden. Der ließ sich wirklich von innen nicht mehr öffnen. Das war eine große Sauerei, kann im Hafen aber schon mal vorkommen. Die Schauerleute gehören nicht zum Schiff und bemerken oft gar nicht, dass sie einen Notausstieg versperrt haben. Auf See war die Notausstiegsklappe selbstverständlich nie abgedeckt.



Dieser Vorfall mit dem verschlossenen Ausstieg grub sich tief in sein Gedächtnis ein. In der darauf folgenden Nacht hatte er diesen schweren Albtraum, von dem ich ihn erlöste.

Vielleicht ist es unfreundlich, ja unhöflich, dass ich meinen Kammergenossen so schlicht mit „Er“ betitele, aber ich möchte hier seinen Namen nicht preisgeben. Gelle, wir verstehen uns?

Der Unbekannte

Vor langer Zeit, Mitte der 1960er Jahre, fuhren wir mit unserem Pott, einem Alttonnage-Dampfer der Deutschen Seereederei, in Richtung Ostafrika. An Bord befand sich eine bunt zusammengewürfelte Truppe aus allen Teilen der Republik, wie es in diesen Zeiten bei der DSR eben so üblich war, vom Westen (Harz) bis nach Osten (Oderbruch) und vom Süden (Erzgebirge) bis nach Norden (Insel Rügen). Mit dabei unser Steward, der immer ein sehr feiner Mann sein wollte und es teilweise tatsächlich war. Er wollte auch immer mit „Chefsteward“ angesprochen werden. Stets von oben bis unten geschniegelt und gebügelt, immer mit blütenweißem Hemd, stand die Frisur im steifsten Sturm und der Scheitel war ganz exakt gezogen. Die Fahrt verlief angenehm und ruhig. Wir hatten keine Probleme mit schwerem Wetter. In den Häfen ging alles glatt mit der Be- und Entladung. Die Äquatortaufe hatten wir hinter uns. Wir mussten auch nicht verdursten, denn die Täuflinge griffen reichlich in ihre „Seekisten“ und zeigten sich großzügig. Doch dann trug sich folgendes zu:

Wir lagen auf Reede und mussten auf die Einklarierung warten. Es waren schon einige Tage vergangen. Die Hitze an Bord wurde von Tag zu Tag größer. Zu dieser Zeit besaßen unsere Schiffe noch keine Klimaanlage oder andere Annehmlichkeiten dieser Art. Im Allgemeinen war bekannt, dass von der Reederei ein Badeverbot auf Reede verfügt worden war. Aber wir hatten Glück mit unserem Alten. Er genehmigte einen Badeausflug unmittelbar am Schiff und unter Beobachtung von Deck aus. Die Gangway wurde klar gemacht und heruntergelassen. Alle Freiwachen standen bereit, um in die „kühlen Fluten“ abzutauchen. Einige wollten gar vom Brückendeck hinab ins Wasser springen, aber dies wurde untersagt. Also wurde vom Hauptdeck gesprungen, was ja auch reichte, und alle waren wir happy. Auch ich war in den Bach gesprungen und gelangte gerade wieder an die Wasseroberfläche. Just in diesem Moment tauchte neben mir eine Person aus dem Wasser auf – mit Glatze und entsetztem Gesicht. Der Unbekannte! Meine kleinen grauen Zellen arbeiteten auf Hochtouren. Wen haben wir mit Glatze an Bord? Mir fiel absolut niemand ein. War ich zu tief abgetaucht? Hatten wir blinde Passagiere an Bord oder waren von Land her „böse Agenten“ zu unserem Schiff geschwommen? Wurden wir von Terroristen angegriffen, wie man heute denken würde? Die Zeit und mein Herz blieben vermeintlich stehen, was war denn nur passiert? Auf einmal hörte ich eine mir doch recht bekannte Stimme. Ich schaute zu der Person mit Glatze, die neben mir aufgetaucht war. Voller Entsetzen erkannte ich nun unseren so verehrten Steward – ohne Haarschopf! Hatten ihm die Fische die Haare vom Kopf gefressen? Ein schrecklicher Gedanke. Würde das jetzt auch mit mir passieren? Der Chefsteward mit seiner neuen Glatze aber fuchtelte wie wild mit den Armen herum und sprach für mich unverständliches Zeug. Ich konzentrierte mich und schwamm auf ihn zu, bis ich seine Worte verstand, die er mir in voller Lautstärke zurief: „Mein Toupet ist weg!“ Nun tauchten wir beide nach diesem Ding und siehe da, ich bekam es in die Hand. Wir sagen ja im Allgemeinen zu so einer Haarersatztracht ganz einfach Perücke, aber unser Steward nannte sein Ersatzteil eben „Toupet“ und das aus gutem Grund. Es handelte sich nämlich um ein „Westtoupet“, das er sich mühsam von seinen Devisen zusammengespargt hatte. Er hatte es sich in Antwerpen anfertigen lassen. Mit keinem einzigen Gedanken hätten wir gedacht, dass er keine Haare mehr besaß, der Arme. Eine gute Arbeit trug unser Steward da auf dem Kopf, denn keiner hatte gemerkt, dass sein Haarschopf aus einem „Toupet“ bestand. Niemand kannte unseren „geehrten Chefsteward“ bisher ohne seine Haarersatztracht. Nun war es heraus und er konnte sich ab sofort auch bei großer Hitze ohne sein Toupet zeigen. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Das Gelächter unter der Besatzung war sehr groß.

Stewards oder de witten Schaketts

Viele Seeleute, Kaptains, Chiefs, Officers, Bootslüds, Matrosen, Assis und Köksch haben sich in den bisher erschienenen BORDGESCHICHTEN gemeldet und Erlebnisse geschildert, meist lustige, aber auch nachdenkliche und traurige Storys.

Recht wenig war von Stewards die Rede. Die Rolle der Stewards an Bord eines Frachtschiffes wird allgemein unterschätzt.

Nun möchte ich den vielen fleißigen Stewardessen und Stewards ein Loblied singen, indem ich meine unglaublichen Erlebnisse als I. Steward im August 1962 auf dem Dampfschiff WISMAR (3315 BRT) schildere.

Gelernt hatte ich Vollmatrose, wurde aber leider seeuntauglich und ging dann das Wagnis ein, in Dresden Schifffahrtsökonomie zu studieren. In den Semesterferien 1962 war ich wie immer klamm, das heißt pleite.

Was tun? Ich hatte ja ein Seefahrtbuch und konnte sofort gemustert werden. Also auf zur DSR nach Rostock. Ich glaube, die Dame hieß Frau Teufel, der mich dann auch geritten haben musste, „Ja“ zu sagen, als sie mich fragte: „Trauen sie sich zu, als I. Steward auf DS WISMAR zu fahren? Das Schiff ist im September wieder in Rostock und sie sind pünktlich zum Semesterbeginn in Dresden.“

Wat hev ick mi dacht, Steward, I. Steward, dat warst du wohl kriegen, dat beten Teller afwaschen, upkloren, up- un dolbaken hest du as Lihrgung an Burd ok all makt. Ick hev mi seggt: „Es givt nix, wat ein old Sailor nich kann.“

Den Heuerschein empfangen und raus zur Kleiderkammer und rin in die Stewardklamotten. Dat blank witte Schakett har mi glicks bannig imponert. Nun sah die Welt schon ganz anders aus. Heuerschein in der Tasche, Kost und Logis frei, en hogen Posten und dree witte Schaketts, klor wier de I. Steward von Dampfer WISMAR. So dachte ich jedenfalls. Es sollte aber ganz anders kommen.

Am 18. August 1962 ging ich im Rostocker alten Hafen an Bord. Der I. Steward, er wollte Chiefteward genannt werden, wartete schon ungeduldig, er wollte am nächsten Tag in Bad Doberan heiraten.

„Chiefteward“, dacht ick bi mi, „Chiefteward, den Titel leggst du di ok tau.“ Also war ich fortan Chiefteward von Dampship WISMAR.

Nun begann eine Leidensstrecke, die sich wahrhaftig so abgespielt hat, wie ich sie hier berichte und die den Stewards vom Chiefteward bis zum Messesteward ein kleines Denkmal setzen soll. Stewardessen gab es zu der Zeit noch nicht an Bord.

Die Übergabe wurde im Eiltempo durchgezogen. Der Chiefteward hett to mi seggt: „Allens klor, Bier is orrig bunkert, Wäsch is ok klor. De Kaptain is en bannigen Noors. Gode Reis.“ Weg war er.

Nur gut, dass der Koch ein erfahrener Seemann war, der mir auf der Reise sehr viel geholfen hat. Na gut, das Abendbrot vor Auslaufen ging prima. Siehst du, hev ick mi dacht, dat funkt-schonert doch good.

Auslaufen Rostock – Stadthafen 23 Uhr.

Nun begann die erste Katastrophe. Um 22 Uhr war Landgangsende. Die Matrosen, meine Lehrkumpels vom MS THEODOR KÖRNER, luden mich noch auf ein fixes Bier in die „Kogge“ ein. Pünktlich an Bord, haute ich mich in meine Koje und ick wier wedder in Heuer up ein godes Ship. De Seefohrt har mi wedder.

Nachts, so gegen 24 Uhr, klingelt es andauernd bei mir in der Kammer. „Telefon“, hev ick mi dacht, „dats nich för di.“ Dann kam ein Matrose und sagte: „Du Blödkopp hesst den Koffee



und de Sandwiches för den Lots vergeten, bist du total besopen, der Oil toft schon up de Brück. He will die an de Rahnock uphängen laten."

Ick nu rute ut de Kojen jumpt. Mann, dacht ick bie mi, Mann, du büst hier doch Chieftward. Als ick mit den Koffee und de Sandwiches up de Brück rupper kamen wier, wier dat Ship all dwars von Warnemün. De Kaptain hett mie dann ok bannig affmesst.

„Neandertaler“ war das beste Wort, was ich hier mit Rücksicht auf die lesenden Damen nur erwähnen möchte.

So, nun hatte ich beim Alten eine Hausnummer, totaler Versager, was ich im Verlauf der Reise nach Oulu (Finnland) in seinen Augen noch mehrmals bekräftigen konnte.

Die zweite Katastrophe lag an dem Funker. Es war Genosse G., ein etwas älterer Herr. Ich habe geglaubt, er war auch schon auf der TITANIC Puster gewesen. So spielte der sich auf. Er wollte mit Genosse Erster Funkoffizier angesprochen werden.

Nun die Story: Auf der großen Offiziersback stand ein Korb mit Weißbrot und einer mit Schwarzbrot. Der Puster verlangte, dass der Korb mit dem Weißbrot vor seinem Platz zu stehen habe. Ich habe natürlich seine Anweisung strikt befolgt. Die jüngeren Offiziere lachten sich eins. Nächsten Morgen hatte ich Dussel wieder die beiden Brotkörbe falsch eingedeckt oder die jungen Maaten hatten sie absichtlich vertauscht. Der Puster bekam ein krebsrotes Gesicht und beschimpfte mich in übler Weise. Die jungen Maaten quiekten vor Vergnügen auf meine Kosten, was den Funker anstachelte, es noch ärger mit mir zu treiben. Er brüllte, er würde sich auf dieser Reise nicht mehr von mir bedienen lassen, weil ich Backpfeifengesicht zu blöd wäre, Weißbrot von Schwarzbrot zu unterscheiden. Da hatte ich ein echtes Problem. Was tun, denn die nächste Mahlzeit kam in wenigen Stunden auf mich zu? Letztlich hat dann der Koch mir einen guten Rat gegeben: „Mach einfach deine Arbeit, der tickt immer so.“ Nie wieder in meinem Leben werde ich Weiß- und Schwarzbrot verwechseln.

Nun hatte ich auch hin und wieder Ruhe und konnte an Deck die See genießen. Ich war und bin mit Leidenschaft Seemann gewesen. Nun war ich erstmals auf einem mit Kohle befeuerten Dampfschiff angeheuert. Das war mir egal, Hauptsache auf See. Ich stand abends mit min witt Schakett, up dat ick so stolt wier, an de Reling un de Welt wier in Ordnung. Plötzlich bemerkte ich auf meiner weißen Stewardjacke schwarze Flecke. Die verdammten Heizer hatten Sott (Ruß) geblasen. Bei dem Versuch, die Flocken von meinem witten Schakett zu wischen, wurde der Mist erst richtig schmaddig schwarz. Der Koch sagte mir: „Schmiet dien witt Schakett man gliecks buten bords, dat geit nich wedder af.“ Natürlich hielt er nicht dicht und nun högten sich auch noch die Heizer und Trimmer über den dussligen Steward.

Ich konnte mich auf der Rückreise aber auch ein bischen högen, denn bei einem Sturm waren die Trimmer alle seekrank und haben sich von oben bis unten bekotzt. Der Chiefsteward war seefest! Die Matrosen mussten Kohlen trimmen. Ich habe sie im Bunker mit Kujambel und Sandwiches versorgt. Bei den Technikern hatte ich fortan eine gute Nummer. Stellt euch vor, mit weißer Jacke, in der einen Hand den Kujambelpott oder Brötchenbüddel und mit der anderen Hand den Abstieg in den schwankenden Kohlenbunker gemeistert. Dat tweete wite Schakett wier nu ok perdü.

Nun lagen wir im finnischen Hafen Oulu und luden Holz. Der Zoll hatte uns gleich mit der Schwarzen Gang rübergeholt. Es galt ja 1962 noch die Prohibition in Finnland. Sie fanden natürlich auch etliche Buddels Kõm.

„Alle Mann sofort in die Mannschaftsmesse“, lautete die Order. Der Alte hatte wie immer eine richtig schlechte Laune und drohte uns den Tod an, wenn die Leute sich nicht meldeten, die den Kõm an Bord geschmuggelt hatten. Natürlich meldete sich keiner, denn die Buddels waren an „neutralen“ Orten gefunden worden. Hein Seemann war ja nicht blöd, aber die finnischen Zöllner auch nicht. Sie lächelten bloß und das Schiff musste die hohe Zollstrafe bezahlen. Der Alte maulte: „Wieder nichts mit dem ersten Platz im sozialistischen Wettbewerb.“ Nun kam ich in die Kammer des Kapitäns und wollte Reinschiff machen. Da sah ich, dass das Radio aus der Verankerung gehoben war und im Sessel lag. „Dunnerlittchen“, hev ick mi in miner unendlichen Naivität dacht, „dor het de schwarte Gäng ok bi den Ollen filzt. Villicht het het ok smuggelt?“ Schwupps, den Dudelkasten werrer an sin Ort und ick wier farig. Eine Stunde später klingelte dat bi mi in de Pantry, de Oll. Ick möst antanzen. So het he mit nach alter Maneer afmesst. Ick sollte unter dem Radio Staub wischen und hatte das natürlich nicht gemacht. Das war in seinen Augen ein Staatsverbrechen. Ein guter Steward müsste das eben sehen und nicht, was ich leider auch gesagt hatte, dass der Kapitän schmuggelt. Mein Punktekonto beim Alten sammelte sich so langsam an.

Na ja, es gab auch gute Tage. Ich habe ja nicht nur aus Blödsinn und Unfähigkeit bestanden. Zum Beispiel hatte ich eine blendende technische Idee, wie man das finnische Zollsiegel an der Bierlast austricksen konnte, was mir die Anerkennung der Besatzung eingetragen hat. Die von mir unbedachte Folge war, dass in der Nachtschicht, es waren alles weibliche Hafenarbeiter im Laderaum, die Matrosen etliche „Hafenbräu“ an die Weiber verscheuert hatten, so dass nach kurzer Zeit die blöden Zicken alle besoffen waren und anfangen zu krakeelen, sie wollten mehr Bier. Der Ladungsoffizier hatte natürlich „Probleme“. Er und die Besatzung haben mich nicht verraten, als der Alte das Zollsiegel kontrollierte. Es war unverletzt.

Ich sage euch, ein Steward hat es nicht leicht an Bord. Scheinbare Nebensächlichkeiten können ebenfalls zum Problem werden. Beim Essen und Trinken hört der Spaß für die Crew auf, das muss einfach funktionieren. Zum Beispiel fiel mir gar nicht auf, dass auch mal die Bettwäsche und die Handtücher getauscht werden mussten. Der Koch hatte wieder mal die Sache gerettet. Aber sein Kochsmaat schoss dann auf der Reise den Vogel ab. Er wurde vom Alten noch mehr geliebt als ich und das kam so:

Er war, na mal vorsichtig gesagt, ein Naivling. Er hatte in seinem heimatlichen Vogtland was von der Marine gehört. Sein Großvater sei auf der SMS TIRPITZ abgesoffen. Ich glaube, der Kochsmaat ist aus Versehen in der Kaderabteilung der DSR gelandet, denn er wollte ja eigentlich zur Marine. Die mit den schneidigen Bändermützen. Den haben sie genauso gegriffen wie mich. Heuerschein, Kleiderkammer und ab auf die WISMAR, den Rest regelt die Crew.

Nun wollte er in Oulu an Land gehen und bat mich um einige Ratschläge zum Verhalten im kapitalistischen Ausland. Mich ritt der Teufel, denn ich erkannte die Chance, dem Alten eins auszuwischen, ohne selbst in seine Fänge zu geraten. Den „Neandertaler“ hatte ich wohl doch nicht so weggesteckt.

Ich sagte: „Hast du Pariser?“ Er wusste nicht, was Pariser waren. Was Kondome waren, hatte ein Biologielehrer ihm erklärt. Ich sagte, dass er ohne Kondome in Finnland nicht an Land gehen dürfte, das würde vom Zoll kontrolliert. Ich sollte ihm welche pumpen. Dies ging aber nicht, weil ich mir angeblich nur ein so'n Ding leisten konnte. So gab ich ihm folgenden Rat-schlag: „Du musst zum Kapitän gehen, der verteilt die Dinger kostenlos. Weil der Alte eine



Speicherhäuser im Mittsommer am Hafen von Oulu

halbe Stunde nach dem Mittagessen immer so gute Laune hat, gehst du zu seiner Kammer und klopfst laut. Er hört ein bisschen schlecht. Da hängt so ein Schild „Please dont disturb“, das heißt: „Bitte laut klopfen.“

Was nun geschah, verschweige ich lieber. Der Alten war nahe am Herzinfarkt. Der Kochsmaat bekam keine Pariser, hat aber überlebt. Der Koch und ich sind dann mit ihm zusammen an Land gegangen und wir haben uns prächtig vertragen.

Nun berichte ich euch von meiner absoluten Meisterleistung mit meinem, mir inzwischen ans Herz gewachsenen Kapitän. Der hatte sich förmlich auf seinen „dussligen Steward“ eingeschossen, ich war der Jonas.

Auf der Rückreise mit Decksladung Holz, etwa in der Höhe Bornholm, am 19. September 1962, passierte folgendes Ding. Ich vergesse diesen Tag nicht, denn an diesem Tag wurde ich 21 Jahre alt.

In der Offiziersmesse gab es ein Telefon an der Wand neben dem Stuhl des Kapitäns. Darunter aber auch einen Knopf, um den Steward aus der Pantry zu rufen. Es war mir vom Ollen verklärt worden, dass das Telefon vom Steward abgenommen und der verlangte Offizier vom Steward an das Telefon gebeten wird.

Ich hatte an meinem Geburtstag schon mit den Matrosen auf mein Wohl anstoßen lassen, war also zum Abendbrot nicht mehr ganz standfest, aber gut gelaunt im Dienst. Der Dampfer stampfte in der See tüchtig, ich hielt mich in der Pantry am Waschbecken fest und gönnte mir noch einen lütten Geburtstagsschluck.

Nun klingelte es in der Offiziersmesse. „So“, denk ick, „dafür büst du tauständig.“ Ick maracht in de Mess, ein Glück, dat Seegang wier, dor föhl min schwankender Gang gornich up. Ick am Telefon: „Offiziersmess, Chiefteward Jochen Schütt an Klöönkasten, mit weggen wolln se snaken?“

Nu klingelte das aber immer weiter. Die jungen Maaten lachten sich kaputt. De Oll har schon werrer sin roden Kopp. He har den Stewardknop drückt, wil he kein Salt mir in de Menage har. Und nu bimmelte es duernnd in mine Pantry. Nun habe ich, so glaube ich mich zu erinnern, auch noch „Scheißtelefon“ gesagt.

Ich bekam vom Alten sofort einen Termin. Ich solle zur Generalabrechnung in einer Stunde in seiner Kammer erscheinen.

In meinem letzten witten Schakett tanzte ich an. In seiner Kammer machte er mir mit erstaunlicher Ruhe, ohne mich zu betiteln, klar, dass er sein Leben lang zur See gefahren ist, aber so ein Steward ihm noch nicht untergekommen sei. Ich sollte nun erklären, warum ich Steward geworden bin, denn Trimmer würde besser zu mir passen. Er könne für die nächste Reise einen Trimmer gebrauchen, aber als Chefsteward sollte ich es lieber bei der „Weißen Flotte“ versuchen oder Damenfriseur lernen. Er hatte nun plötzlich Humor, was ihm wesentlich besser zu Gesicht stand.

Nachdem ich erklärte, dass ich ein ohne eigene Schuld verarmerter Student bin, der sich etwas Geld verdienen wolle. Zwar sei ich mal als Vollmatrose gefahren, hatte aber als Steward, schon gar nicht als I. Steward, keinerlei Erfahrungen und stiege in Rostock wieder ab.

Der Kapitän war wie ausgewechselt. Ich sollte doch den „Neandertaler“ vergessen. Warum ich mich nicht gleich zu erkennen gegeben habe?

Heute sage ich, gut so, denn was wäre mir und der Besatzung des Dampfers WISMAR alles entgangen?

Ich bin ein Jahr später in den Semesterferien auf den Tankern LEUNA I und BÖHLEN als Messesteward gefahren, de Lüüds wiern tofreden mit mi. Also bin ich doch lernfähig gewesen. Nach meinem Studium hat es mich dann wieder zur Seefahrt gezogen. Ich bin dann lange Jahre auf den Lehrschiffen MS J. G. FICHTE, MS HEINRICH HEINE und MS GEORG BÜCHNER als Lehrer gemustert gewesen.

In Valparaiso im September 1973

„Nicht das kleinste bisschen soll Chile unter Allende erreichen. Sobald Allende an der Macht ist, sollten wir alles in unserer Macht Stehende tun, um Chile und alle Chilenen zu äußerster Entbehrung und Armut zu verdammen.“ (Edward M. Korry, Botschafter der USA in Chile, nach Allendes Wahlsieg 1970)

Nichts verdeutlicht die Lage im Chile der Unidad Popular besser als dieses Zitat. Nach anfänglicher diplomatischer Zurückhaltung bemühte sich die DDR nach der ab Mai 1973 eskalierenden politischen Konfrontation, faktisch einem „Bürgerkrieg ohne Waffen“, die chilenische Regierung aktiv zu unterstützen. Kurz vor Toresschluss wurden mehrere DSR-Schiffe mit Solidaritätsgütern aller Art beladen. Sie alle liefen in die Geschehnisse vor oder während des faschistischen Putsches unter General Pinochet hinein.

Nachdem der Rummel um die Weltfestspiele vorbei war und Walter Ulbricht endlich beerdigt werden konnte, wurde die THEODOR FONTANE auf diese Reise vorbereitet. In den Luken und in verschiedenen Containern an Deck wurden die Solidaritätsgüter, wie Butter, Fleisch, Geflügel und Medikamente, verstaut. Alle Lasten wurden mit der Höchstmenge an Proviant aller Art beladen.

Das Schiff stand unter dem Kommando von Kapitän Dieter Strübing, der bei den nachfolgenden Ereignissen eine große Besonnenheit und Ruhe an den Tag legte. Er gab uns damit die Zuversicht, die Ereignisse während der Liegezeiten in den chilenischen Häfen zu überstehen und die Heimat unbeschadet wieder zu erreichen. Die besondere Bedeutung der Reise konnte man auch daran erkennen, dass mehr Wirtschaftspersonal als üblich mitfuhr (drei Mann in der Kombüse und drei Stewardessen). Es war die erste Reise der FONTANE mit einem Politoffizier an Bord und zusätzlich begleitete uns der Direktor der Molkerei Nauen als Passagier. Vor dem Auslaufen des Schiffes gab es in Rostock noch eine große offizielle Verabschiedung mit Musik und großem Medieninteresse. Die Reise führte durch den Panamakanal direkt nach Valparaiso in Chile. Am 3. September 1973 erreichte die FONTANE diesen Hafen. Jeder erfreute sich am herrlichen Blick auf diese Stadt und die Berge im Hintergrund, ohne zu ahnen, was uns noch alles erwarten würde.

Bereits zum Jahresbeginn 1973 hatte die FERDINAND FREILIGRATH als erstes Schiff der DSR in Chile seine Ladung in Valparaiso gelöscht. Am 28. August 1973 war die RADEBERG via Panama-Kanal im chilenischen Hafen San Antonio südlich von Valparaiso eingetroffen. Obwohl sich die Lage bereits zuspitzte, verlief die Liegezeit dieses Schiffes zum Löschen der Solidaritätsfracht noch in relativ geordneten Bahnen. Eine Abordnung des Schiffes übergab sogar noch die Solidaritätsfracht in der Moneda in Santiago symbolisch an Salvador Allende.



Kpt. Strübing vor der angetretenen Mannschaft zur Verabschiedung in Rostock

Zur gleichen Zeit lief auch MS J. G. FICHTE durch die Magellan-Straße dem Hafen San Antonio entgegen. Von dort ging dieses Schiff nach Valparaiso direkt an die Pier, wo Lebensmittel entladen wurden. Das Löschen ging unheimlich schleppend voran, weil die Fuhrunternehmer die Lkw's zurückhielten. Während dieser Zeit fand auch ein Treffen zwischen der Besatzung der FICHTE und einigen Repräsentanten der demokratisch gewählten Regierung, einer linken Jugendorganisation und der Gewerkschaft statt. Die Stimmung war bereits sehr angespannt. Kurz vor dem Putsch bekam die FICHTE die Anweisung, nach Coquimbo zu versegeln, in einen kleinen Hafen rund 400 Kilometer nördlich. Dort lag der Dampfer ewig auf Reede und lud später Kupfer. An Bord wurde kolportiert, die Putschisten wollten die FICHTE gerne loswerden wegen der vielen Lehrlinge und Studenten, die ja auch getarnte Elitekämpfer hätten sein können. 300 entschlossene Spartaner zur rechten Zeit am rechten Ort können die Geschichte schon beeinflussen, wie die Schlacht bei den Thermopylen beweist. Anschließend ging MS J. G. FICHTE nochmals nach Valparaiso auf Reede und auch an die Pier, um Kupfer zu laden. Aber das war bereits etwa vier Wochen nach dem Putsch. Auf Heimatkurs ging das Schiff wiederum durch die Magellan-Straße.

Wir auf der FONTANE hingegen erfuhren als erstes von den örtlichen Behörden, dass im Moment keine Löscharbeiten möglich wären, da sich als nächste Stufe der Eskalation alle Transportunternehmen im Streik befänden. In der Stadt waren die meisten Geschäfte geschlossen. Falls sich Geschäftsleute weigerten, diesen Boykott zu unterstützen, oder sich offen als Anhänger Allendes zu erkennen gaben, drohten ihnen Bombenanschläge. Die USA zahlten jedem streikenden Unternehmer pro Tag 12 Dollar. Das war ein sehr lohnendes Geschäft bei einem Schwarzmarktkurs von 1 Dollar zu 2000 Escudo. Der Normalkurs lag bei 1:300.



Ausflug von Frauen der FONTANE und von Mitgliedern des demokratischen Frauenbundes in Valparaiso

Ärzte und Zahnärzte streikten ebenfalls. Die Versorgungssituation der Bevölkerung war äußerst angespannt. Auf der THEODOR FONTANE erschienen gleich nach der Ankunft auch Angestellte der Botschaft der DDR, die uns über die Situation im Lande informierten. Funktionäre der chilenischen Gewerkschaft CUT nahmen ebenfalls sofort Kontakt zu uns auf. Sie wurden immer von einer jungen Dolmetscherin begleitet, die in Leipzig Germanistik studiert hatte. Die Gewerkschaftsmitglieder organisierten täglich für Teile der Besatzung unterschiedliche Ausflüge, die es uns ermöglichten, viele Sehenswürdigkeiten von Valparaiso und der näheren Umgebung kennen zu lernen. Auf allen Ausflügen wurden wir auch bewirtet, wobei wir schon bemerkten, dass die Speisen nur für uns organisiert wurden. Von den chilenischen Begleitern getraute sich niemand, etwas davon zu essen, damit es für uns reicht.

Wir lernten auch eine ganze Reihe deutschstämmiger Chilenen kennen, die sehr interessiert an unserem Leben waren und uns allerhand von ihrer Situation berichteten. Ein besonderer Ausflug führte nach Santiago de Chile. Schon während des Aufenthaltes in Santiago kam es zu Auffälligkeiten. Plötzlich erschienen bewaffnete Kräfte, die alle aufforderten, den Ausflugspunkt zu verlassen, da Auseinandersetzungen drohten. Auf der Rückreise nach Valparaiso musste der Bus mehrmals anhalten, um das Ende von Schießereien an verschiedenen Stellen abzuwarten. Auf all diesen Ausflügen wurde von den Chilenen permanent für unsere Sicherheit gesorgt. Wir wurden ständig von bewaffneten Leuten begleitet. Sogar bis auf die Toilette!

Für die Frauen an Bord gab es ebenfalls eine besondere Veranstaltung, durchgeführt von der chilenischen Frauenorganisation. Dieser Tag wurde auch für meine mitreisende Ehefrau mit einem Besuch der Sommerresidenz des Präsidenten von Chile gekrönt.

Während dieser Tage entwickelte sich ein besonders herzliches Verhältnis zu der jungen Dolmetscherin. Sie war besonders von der „deutschen Küche“ an Bord fasziniert. So wurde sie auch zur geplanten Geburtstagsfeier einer Stewardess am 11. September eingeladen. Ihr Wunschessen bestand aus Eisbein und Sauerkraut. Am Abend des 10. September befanden sich noch drei wichtige Mitglieder der CUT (Central Unitaria de Trabajadores), der Gewerkschaft, an Bord und bis kurz vor Mitternacht herrschte auch noch absolute Ruhe im Hafen.

Außer den Wachleuten begab sich so langsam jeder zur Ruhe. In dieser Nacht nahm der Putsch, von der Flotte in Valparaiso ausgehend, seinen Anfang. Die Mannschaft unserer Kombüse begann wie immer zeitig ihre Arbeit und als erstes wurde zur tatkräftigen Unterstützung und Unterhaltung das Radio eingeschaltet. Hier herrschte jedoch auf allen Sendern Totenstille. Jeder wunderte sich darüber und nachdem unsere Wachleute berichtet hatten, dass die chilenischen Wachen in der Nacht abgeführt worden waren, wurde uns ziemlich schnell klar, dass etwas Besonderes passiert sein musste. Jedoch konnte noch niemand die Tragweite der Ereignisse erahnen. Im Laufe des Vormittags begannen alle Sender plötzlich deutsche Militärmärsche zu spielen und es wurden auch wieder Nachrichten übertragen. Da sich noch ein Mitarbeiter der Botschaft an Bord befand, der nun als Dolmetscher fungierte, erfuhren wir, dass das Militär in der Nacht einen Putsch begonnen hatte und dass Allende nicht mehr am Leben war. Von diesem Zeitpunkt an hatte die Militärjunta unter Führung von Augusto Pinochet die Macht übernommen. Die unmittelbare Folge für uns Seeleute bestand zunächst aus Umständen, die mit der Ausrufung des Kriegszustandes zusammenhingen. Das bedeutete im Klartext: Kein Schiff verlässt den Hafen, absolute Nachrichtensperre, also keinerlei Kontaktaufnahme zur Heimat, niemand verlässt das Schiff. Die FONTANE stand unter ständiger Bewachung.

Im Hafen und in der nahen Stadt waren nun ständig Schüsse zu hören.

Am Vormittag des 12. September beobachteten wir, dass Verhaftete auf LKWs in den Hafen und auf ein dort befindliches chilenisches Schiff gebracht wurden. Vor den Augen der Besatzungen aller im Hafen liegenden ausländischen Schiffe wurden diese Leute gefoltert und viele von ihnen erschossen. Nachts lief dieses Schiff aus und am nächsten Morgen trieben mit der Strömung leblose Körper in den Hafen. Das sind Erlebnisse, die man auch nach so vielen Jahren nicht vergessen kann.



Ansammlung der Kriegslotte im Hafen in Valparaíso. Im Vordergrund das Segelschulschiff ESMERALDAS, das mit seinen Offizieren und Kadetten eine entscheidende Rolle beim Ausbruch des Putsches spielte.

Nun begannen auch plötzlich die Löscharbeiten und die Waren, die eigentlich der Bevölkerung unter Allendes Regierung zugute kommen sollten, nahm sich nun einfach die Militärjunta. Eines Nachts erlebten wir eine neue Überraschung. Nach Mitternacht erschien plötzlich eine große Anzahl bewaffneter Soldaten. Es mögen so um die 50 gewesen sein. Sie durchsuchten jeden Winkel des Schiffes mit der Begründung, dass führende Gewerkschaftsmitglieder sich hier versteckt hielten, weil wir aus einem kommunistischen Land seien. Jede Ecke wurde durchsucht. Unsere Kammern ebenfalls. Alle Sachen aus den Schränken lagen anschließend auf dem Boden. Da wegen der besonderen Situation die meisten Besatzungsmitglieder in Gruppen zusammensaßen und sich somit nicht jeder in der eigenen Kammer aufhielt, fehlten nach der Durchsuchung eine ganze Reihe von Wertsachen wie Fotoapparate und auch Bargeld. Nach erfolglosem Suchen wurde uns dann unmissverständlich mitgeteilt, dass nie wieder ein kommunistisches Schiff einen chilenischen Hafen anlaufen würde. Jede Nacht bis zum Auslaufen aus Valparaíso wurde die FONTANE mit Scheinwerfern abgeleuchtet. Man teilte uns mit, dass wir noch drei weitere Häfen anlaufen sollten, um die Ladung abzuliefern. Kurz vor dem Auslaufen konnten wir in Valparaíso nochmals an Land. Mehrere Gebäude dieser so schönen Stadt lagen in Trümmern und überall in den Straßen patrouillierten Panzer und bewaffnete Soldaten, so dass wir froh waren, trotz der wieder geöffneten Geschäfte heil an Bord zurückzukommen.

Auf dem Weg zu den nachfolgenden drei Häfen Antofagasta, Iquique und Arica wurden wir von Militärbooten und Kleinflugzeugen begleitet, bis wir die chilenischen Hoheitsgewässer



Unsere Dolmetscherin Lydia (rechts)

verlassen hatten. In diesen Häfen erhielt die Besatzung keinen Landgang mehr, sondern wurde strengstens bewacht.

Während dieser ganzen Zeit war es für uns alle besonders belastend, keinen Kontakt mit der Familie zu Hause aufnehmen zu können. Wir konnten uns ja vorstellen, was sie sich für Sorgen machten, nachdem die Nachrichten von den Ereignissen in Chile um die ganze Welt gingen. Wir wussten zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass ein westdeutscher Seemannspfarer, der oft ein neben uns liegendes Schiff einer Hamburger Reederei besuchte, Kontakt mit dessen Reederei aufgenommen hatte. Diese wiederum leiteten die Information, dass wir alle wohlauf seien, an die DSR weiter.

Nach einem Zwischenaufenthalt in Ecuador führte die Heimreise wieder durch den Panama-Kanal. Am 29. Oktober 1973 kamen wir mit fast leeren Proviantlasten, aber wieder gefüllten Laderäumen wohlbehalten in Rostock an. Dort wurde uns mit der DSR-Blaskapelle ein überwältigender Empfang bereitet.

Jeder von uns war froh, dass diese lange ereignisreiche Reise ein für uns gutes Ende gefunden hatte. Über das Schicksal unserer jungen Dolmetscherin und anderer chilenischer Begleiter, die uns betreuten, haben wir leider nichts mehr erfahren können.

Flug in die „Freiheit“ – eine deutsche Odyssee

Wie in BORDGESCHICHTEN Band IX, „Auf nach Südamerika“, berichtet, wurden am 5. Juli 1962 während der Liegezeit in Rosario/Argentinien gegen Mittag zwei Seeleute der HALBERSTADT verhaftet und zur Polizeipräfektur mitgenommen. Alan Oliver, ein australischer Seemann, der im Auftrag der australischen Seeleutegewerkschaft mitreiste, wurde gemeinsam mit dem jungen Decksmann Karl-Heinz Lorenz in eine Polizeistation an Land gebracht. Der Australier musste bald darauf wieder freigelassen werden. Unser junger Decksmann dagegen verschwand ohne jegliche Erklärung. Auch der Kapitän wurde nicht zu ihm vorgelassen und bekam auch keinerlei Auskünfte von den Behörden über dessen Verbleib.

Welches Schicksal ereilte unseren Seemann aus Ostdeutschland? Sicherlich hat Karl-Heinz Lorenz schon hundertmal seine Geschichte erzählen müssen. Lassen wir ihn noch einmal über seine Verschleppung aus Rosario berichten.

Buenos Aires, Dienstag, den 17. Juli 1962

3

Die Wahrheit über Lorenz

Er war keinen Augenblick verhaftet - Er verteilte keine kommunistische Propaganda an Land - Die argentinischen Behörden und die Vertretung der Bundesrepublik Deutschland entsprachen sofort seinem Wunsch, nach Westdeutschland zu gelangen - Das gleiche Entgegenkommen auch für alle künftigen „Lorenze“

Ueber die Flucht des Matrosen Karl-Heinz Lorenz von dem sowjetzonalen Frachter „Halberstadt“ im Hafen von Rosario ist von kommunistischer Seite eine falsche Darstellung gegeben worden, so, als sei der junge Mann von den argentinischen Behörden in Rosario bei der Verteilung kommunistischer Propaganda verhaftet worden. Er habe bei dem bundesdeutschen Konsul in Rosario um Schutz gebeten, der ihm auch gewährt worden sei. Lorenz habe dabei aber nur die Absicht verfolgt, aus den Händen der Argentinier zu entkommen, um über Westdeutschland wieder nach der Sowjetzone zurückkehren zu können. Nichts davon ist wahr. Wer die von Moskau aus gesteuerten Methoden kennt, wird sich davon nicht täuschen lassen. Es ist aber doch nötig, dass auch andere, die vielleicht noch im Banne jener Propaganda stehen, die Wahrheit erfahren, weshalb wir heute eine genaue Schilderung der Vorgänge geben.

In unserer Ausgabe vom 11. Juli berichteten wir ausführlich über die Flucht des jungen deutschen Matrosen Karl-Heinz Lorenz von dem damals in Rosario liegenden sowjetzonalen Frachter „Halberstadt“. Er war am 6. Juli von dem Schiff geflüchtet und konnte schon am 9. Juli den Flug nach der Bundesrepublik antreten, wo er am 10. Juli eintraf. Wir hatten seinem Abflug beigewohnt und uns mit ihm unterhalten. Um ihn nicht zu gefährden, hatten sich die wenigen Journalisten, die mit Lorenz sprachen, bevor er Argentinien verließ, verpflichtet, erst nach dessen Eintreffen in der Bundesrepublik über dieses hier nicht alltägliche Ereignis zu berichten.

Lorenz war der dritte

Die Flucht dieses jungen Deutschen aus der Sowjetzone, um nach Westdeutschland

mitglieder stattfand, war es klar, dass der Matrose — es handelte sich um Lorenz — auf diese Weise seine Fluchtabsicht andeuten wollte. Der Mann, welcher dieses Gespräch auch angehört hatte, verbot in Gegenwart der argentinischen Kommission dem Matrosen, mit Fremden zu sprechen, und stieß ihn in die Reihe seiner Kameraden zurück. Auch der 1. Offizier des Schiffes verbot Lorenz weitere Kontakte mit den Ausländern.

Die Argentinier greifen ein

Dies war für die argentinischen Beamten das Zeichen, einzugreifen. Sie wiesen Lorenz an, mit ihnen das Schiff zu verlassen, um ihn unbeeinträchtigt von seinen Vorgesetzten nach seinen Wünschen zu fragen. Der Kapitän des Schiffes bestand darauf, Lorenz an Land

zu arbeiten. Seine größte Sorge war, dass die Behörden dieses „bankrotten Ländchens“ wie der Polit-Offizier der „Halberstadt“ Argentinien in seinen Gesprächen mit der Mannschaft bezeichnet hatte, langwierige Prozeduren bis zu seinem Weitertransport nach Westdeutschland vornehmen würden, was möglicherweise durch seine Unkenntnis der spanischen Sprache noch erschwert werden könnte.

Der Konsul greift ein

Diese Sorge wurde schnell zerstreut, als Lorenz in kürzester Zeit mit dem deutschen Konsul in Rosario sprechen konnte, welcher ihm die sofortige Reise nach der Bundesrepublik und die nötigen Dokumente zusicherte. Schon am nächsten Tag reiste Lorenz un-

ter dem Schutz des argentinischen Konsuls nach Westdeutsch-

land. Am Dienstag, dem 10. Juli, traf Karl-Heinz Lorenz in Frankfurt am Main ein. **Keinen Augenblick verhaftet** Die Schnelligkeit, mit der die argentinischen zuständigen Behörden in diesem Falle handelten, verdient besonders hervorgehoben zu werden. Lorenz war nicht einen Augenblick lang verhaftet. Im Gegenteil: Sobald er seine Lage und Absicht erklärt hatte, übernahm man ihn einer deutschen Familie, bei welcher er den Nachmittag des 5. Juli, dem Tag seiner Flucht, die Nacht über und den nächsten Vormittag verbrachte, bis er am Samstag nach Buenos Aires reiste. Personal der Marine-Präfektur schenkte ihm außerdem ein Paar argentinische Boxhandschuhe, gewissermaßen als Symbol seines Mutes und weil er sich besonders für diesen Sport interessierte.

Hilfe für alle, die die Freiheit suchen

Lorenz wurde entgegen den Behauptungen des Polit-Offiziers der „Halberstadt“, von

Familienchronik

— Herr Hans Haas und Frau Grete, geb. Müller, geben die Geburt eines Sohnes bekannt.

„Auf der Polizeipräfektur festgehalten, wurde von mir erwartet, mich über vorhandenes kommunistisches Propagandamaterial an Bord zu äußern. Zudem wünschten die Beamten, unter ihnen zwei deutschsprachige Herren, Auskünfte über dieses und jenes Besatzungsmitglied anhand einer ihnen vorliegenden Crewliste. „Welche Einstellung haben die Leute an Bord zum Regime in der Ostzone?“ Von mir erhielten die Beamten keine verwertbaren Auskünfte. Vielmehr bestand ich ohne Unterlass darauf, endlich wieder auf mein Schiff zurückgebracht zu werden. Doch fortwährend wurde auf mich eingeredet, in Argentinien zu bleiben.

Als Alternative wurden mir die USA, Kanada oder Australien mit tausend Worten schmackhaft gemacht. Wenn ich tatsächlich nicht mehr zurück an Bord gelassen werden sollte, so überlegte ich, dann käme als Ausweg nur noch die Bundesrepublik Deutschland in Frage. Jetzt wurden die Befrager auf einmal recht mobil und fuhren mit mir im bereitstehenden Jeep durch die nächtlichen Straßen zum westdeutschen Konsul in dessen private Villa außerhalb der Stadt.

Dort bekam ich unmissverständlich erklärt, dass ich die kommende Nacht bei eben diesem Senior Balzer schlafen würde. Am nächsten Morgen in aller Frühe fuhr man mich zum Konsulat. Nach einem Anruf bei der deutschen Botschaft in Buenos Aires und der Klärung einiger Formalitäten ging es zum Mittagessen. Am Nachmittag gegen 15 Uhr verabschiedete sich der Commandante Martinez mit zwei, wie er sagte, zur Sicherheit gehörenden Männern in Zivil. Beide ganz offensichtlich mit Pistolen bewaffnet.

Nun ging die Fahrt mit einem Fiat in Richtung Buenos Aires. Ich erfuhr, dass mein Begleiter für den argentinischen Geheimdienst arbeitet. Ferner hörte ich, dass auf der deutschen Botschaft schon alles geregelt würde, damit ich mit einer der nächsten Lufthansa-Maschinen nach Frankfurt/Main fliegen könne.

Gegen 23 Uhr kamen wir in Buenos Aires an und fuhren zum Polizeipräsidium. Dort machte man in aller Eile Fotos für den Reisepass. Nach einigen Stunden Schlaf führte der Weg zur Botschaft der Bundesrepublik. Der Botschafter, Dr. Junker, erklärte mir, dass extra für mich Überstunden gemacht wurden, weil samstags die Botschaft eigentlich geschlossen ist.

Am Abend besuchten wir eine Profiboxveranstaltung, nachdem man herausgefunden hatte, dass ich früher einige Jahre geboxt hatte und in den fünfziger Jahren Bezirks-Meister im Fliegengewicht gewesen war. In der Boxveranstaltung kämpfte der argentinische Exmeister Hernandez gegen den mexikanischen Meister Rodriguez im Fliegengewicht. Der Kampf ging über zehn Runden und endete remis, wie ich mich noch erinnere. Zuvor hatte der deutsche Botschafter mir, dem jungen ostdeutschen Seemann, einen gültigen Reisepass der Bundesrepublik übergeben und erklärt, von nun an sei ich Bürger der Bundesrepublik Deutschland. Insgesamt zwei Nächte musste ich in der Botschaft schlafen.

Am Montag, dem 9. Juli 1962, wurde ich zum Transatlantik-Flughafen gebracht, etwa eine Stunde entfernt von Buenos Aires. Dort erwartete mich eine neue Überraschung. Nachdem mir das Flugticket überreicht worden war, erklärte man mir, ich würde nicht in der Passagierliste geführt. Obendrein wurde eine 45-minütige Pressekonferenz abgehalten. Diese leitete der extra angereiste Commandante aus Rosario. Die Fragen, welche die Journalisten stellen durften, wurden zuvor mit mir besprochen. Es waren so harmlose Fragen wie: „Was treiben Sie für Sport?“ – „Was tanzen Sie am liebsten?“ – „Haben Sie eine Freundin in Zwickau?“

Ein Reporter der sowjetischen Nachrichtenagentur TASS wurde von den anwesenden Geheimdienstleuten geschickt beiseite gedrängt.

Bald darauf wurde mein Flug aufgerufen. Auf dem Weg zum Rollfeld übergab mir ein junges deutschsprachiges Mädchen einen Blumenstrauß und ein Päckchen Bonbons.

In der Zeitung „LA NACION“ von Buenos Aires erschien am Mittwoch, dem 11. Juli 1962, ein Bericht mit der Überschrift: „Prefiero la Alemania de la libertad“ (Er bevorzugte das freie Deutschland).

Das beigegefügte Pressefoto war betitelt mit: „Karl-Heinz Lorenz geht entschlossen in Richtung des Flugzeuges. In seiner Tasche trägt er die Boxhandschuhe, die man ihm geschenkt hat.“

Endlich kam ich an der Gangway der zum Abflug bereitstehenden Boeing 720 an, welche von Santiago de Chile kam, um nach Frankfurt am Main weiterzufliegen. Ich wurde dem Chefpiloten übergeben. Der leitete mich weiter an eine hübsche blonde Stewardess. In der startbereiten Maschine drehten sich alle Köpfe herum. Jeder wollte die Person sehen, welche mit so viel Aufsehen soeben verabschiedet worden war. In der 1. Klasse saß übrigens eine der besten Klubmannschaften der Welt – der FC Santos mit Pele und Torres!

Als die Flugzeugschleuse geschlossen war und die Aufforderung aufleuchtete „Bitte anschnallen und das Rauchen einstellen“, wurde es mir doch etwas komisch. Es war mein allererster Flug und gleichzeitig lag so eine große Flugstrecke vor mir. Sie führte über Montevideo, Sao Paulo, Rio de Janeiro, Dakar und Zürich. Zum Flug selbst kann ich sagen, dass mir nur einmal bange wurde, als es über dem tropischen Atlantik zu einer kurzen Schaukelei kam. Später entschädigte der schöne Blick auf den Mont Blanc und die anderen mit Schnee bedeckten Gipfel der Alpen. Nach einer Flugdauer von etwa 24 Stunden setzte die Maschine gegen 13 Uhr auf dem Rollfeld in Frankfurt am Main auf.

Schon an der Gangway wurde ich von einem Reporter erwartet. Er arbeitete für die „Frankfurter Allgemeine“. Vorerst mochte ich jedoch gar nichts sagen. An der Passkontrolle konnte mein Name natürlich nicht gefunden werden. Der Bundesgrenzschutz begleitete mich erst einmal zum Arzt. Der impfte mich gegen Pocken, da eben ein anderer Fluggast mit dieser Krankheit eingereist war. Mit der Impfbescheinigung wurde ich vom Bundesverfassungsschutz erwartet. Der schleuste mich ganz schnell an den Zollbeamten vorbei. Mit einem vor dem Flughafengebäude parkenden „Taurus 17M“ fuhren sie mit mir zu einem Rasthaus zum Mittagessen. Dort wurde mir erklärt, die Behörden würden mich nun zum Auffanglager nach Gießen bringen. Auf mein Drängen durfte ich jedoch zu Bekannten nach Düsseldorf reisen. Ein Beamter begleitete mich auf der Zugreise von Frankfurt nach Düsseldorf und übergab mich schließlich an der Wohnungstür meinem Bekannten.

Damit endete meine Odyssee fürs erste im Westen, obwohl ich nie Ambitionen gehabt hatte, die DDR zu verlassen.“

Wenige Monate darauf fuhr Karl-Heinz Lorenz nach Hof und erkundete eine Woche lang die günstigste Stelle, um über die Grenze wieder in die DDR zu kommen. Die Grenzsicherungsanlagen nach dem 13. August 1961 hatten noch nicht ihre spätere Brutalität erreicht. Das Kommando „Halt! Stehen bleiben! Deutsche Grenzpolizei!“ löste bei ihm nur ein Gefühl aus: „Jetzt bist du endlich wieder daheim.“

Er hatte sich keinesfalls leichtfertig für einen riskanten illegalen westdeutsch-ostdeutschen Grenzübertritt entschieden. Aber die Furcht davor, vom bundesdeutschen oder einem anderen



Karl-Heinz Lorenz marcha decidido hacia el avión; en el bolso lleva los guantes de boxeo que le regalaron

westlichen Geheimdienst nochmals eingespannt zu werden, ließ ihn so handeln. Die Botschaft der Bundesrepublik in Buenos Aires schien doch nicht völlig uneigennützig den teuren Transatlantikflug von Argentinien nach Deutschland finanziert zu haben. Warum stand er nicht auf der Passagierliste, warum wurde er am Zoll vorbei geschleust, warum trennte sich der Staatsschutz erst in Düsseldorf von ihm? Bei so vielen offenen Fragen war ihm nicht gerade wohl. Aber auch auf der DDR-Seite wurden sofort die Waffen der Grenzer entschert. Handschellen klickten. Endlose Verhöre folgten, ehe er letztlich zweifelsfrei seine Unschuld belegen konnte. Voller Vorfreude mit seinen Kameraden auf der HALBERSTADT von Wismar nach Südamerika ausgelaufen, war ein junger ostdeutscher Seemann in die Mühlräder des Kalten Krieges geraten.

Einige Zeit danach fuhr Karl-Heinz Lorenz wieder bei der DSR zur See, unter anderem auf MS MANSFELD. 28 Jahre sollten vergehen, bis sich ein lang gehegter Traum erfüllte. Im September 1990 flog der DDR-Bürger und Ex-Seemann Karl-Heinz Lorenz nach Australien und traf sich dort mit Alan Oliver, dem Ex-Seemann der HALBERSTADT von 1962. Gemeinsam kramten sie in ihren Erinnerungen. Mitte Oktober 1990 flog Lorenz zurück nach Deutschland. Dieses Mal ganz offiziell in die Bundesrepublik Deutschland. Seit dem 3. Oktober 1990 waren beide deutschen Staaten wiedervereinigt.



Alan Oliver und Karl-Heinz Lorenz bei einem späteren Treffen

Nur ein Bericht

Im Jahre 1973 wurde mir nach mehrjähriger Fahrzeit aus heiterem Himmel und ohne jegliche Begründung das Seefahrtbuch entzogen. In den erst nach 1990 zugänglichen Dokumenten stieß ich auf folgenden Bericht eines guten Freundes. Die Prüfung des Wahrheitsgehaltes und eine Bewertung dieser „Enthüllungen“ bleiben jedem Seemann selbst überlassen.

„Tsch. ist mir aus gemeinsamer Fahrzeit auf den Schiffen USEDOM, CURIE und STRALSUND bekannt. Bis 1971 hatte ich zu Tsch. einen freundschaftlichen Kontakt. Ab 1971 war dieses nicht mehr der Fall. Der Grund war, dass ich nicht hohe Bier- und Transitrechnungen hatte. Außerdem war Tsch. sehr rechthaberisch und wollte immer nur seine Meinung gelten lassen. Wer seine Meinungen, Behauptungen und Ansichten nicht akzeptierte, zählte bei ihm nicht. An Bord der CURIE gehörten der I. Koch A., der I. Technische Offizier B., der Storekeeper C. und das Ehepaar D. zu seinem näheren Umgangskreis. Zu Frau D. unterhielt Tsch. ein intimes Verhältnis. Der Ehemann hatte hiervon keine Kenntnis.

Tsch. war geldgierig, gab es aber auch großzügig aus. Er ist „Lebemann“. Auf MS CURIE und STRALSUND sowie USEDOM tätigte Tsch. umfangreiche Schmuggelgeschäfte mit Schnaps und Taschenuhren. Vor allem in den Häfen Casablanca, Dakar, Monrovia und Abidjan, Lome und Douala wurde geschmuggelt. Die Abnehmer wurden wahrscheinlich vom Matrosen E. vermittelt. Mir ist bekannt, dass Tsch. pro Reise mehrere Kisten Transitschnaps und etwa 100 Taschenuhren schmuggelte. Für eine Flasche Transitschnaps wurden bis zu 5 US-Dollar gezahlt, für eine Taschenuhr umgerechnet etwa 14 Westmark. Tsch. kaufte die Taschenuhren während der Hafenliegezeit in der DDR in mehreren Orten auf.

Im Afrika kaufte Tsch. vom geschmuggelten Gewinn Holzmasken, geschnitzte Figuren u. ä.. Diese veräußerte er in westeuropäischen Häfen. Für diese Gegenstände wurden bspw. in Holland bis zu 50 – 60 Gulden pro Stück gezahlt. Teilweise verkaufte er sie in der DDR, u.a. in Rostock im An- und Verkauf Kröpeliner Straße. Er erhielt etwa 200,- Mark pro Stück. Weitere Angaben sind mir nicht mehr in Erinnerung.

Tsch. hatte, ausgenommen SED-Mitglieder, zu allen Besatzungsmitgliedern guten Kontakt. Der Grund hierfür war seine ablehnende und feindliche Haltung zu den gesellschaftlichen Verhältnissen in der DDR. Tsch. beschaffte sich in westlichen Häfen Zeitungen wie bspw. „Quick“, „Stern“, „Spiegel“. Er kaufte diese oder beschaffte sie sich von westdeutschen oder anderen Schiffen des kap. Auslands. Mir ist bekannt, dass sich Tsch. intensiv mit dem Inhalt befasste. DDR-Presse und Zeitungen lehnte er ab. Er bezeichnete sie als „Lügenblätter“. Besatzungsmitglieder, die das ND lasen, klassifizierte er als nicht vollwertige Menschen ein. Alle Mitglieder der SED bezeichnete er als „labile Typen“, die die Partei ausnutzen, um Karriere zu machen und ihres Vorteils willen Mitglied wurden. Alle, die ein Parteiabzeichen der SED trugen, waren für ihn grundsätzlich „Bonzen“.

Den Genossen Ulbricht nannte er grundsätzlich „Spitzbart“. Weitere Verleumdungen dieser Art sind mir nicht mehr in Erinnerung.

In der Umgangssprache und Diskussionen sprach Tsch. nur von der „Zone“. Eine andere Bezeichnung für unsere Republik hatte er nicht.

Er versuchte laufend nachzuweisen, dass die DDR früher oder später politisch und ökonomisch zusammenbrechen würde. Er begründete es damit, dass die „Bonzen“ nicht planen könnten. Er forderte in Diskussionen, dass man sie beseitigen müsste und „vernünftige“ Menschen die Macht übernehmen sollten. Wie er sich das vorstellte und wer die „vernünftigen“

Menschen sein sollten äußerte Tsch. ebenfalls. Nähere Angaben hierzu sind mir nicht mehr in Erinnerung, um dieses zu konkretisieren.

Er behauptete mehrfach, dass die DDR politisch und ökonomisch in eine Sackgasse geraten wäre, da sie in allen Belangen von der SU übervorteilt wird. Als Beispiel führte er den Schiffbau und Uranerzbergbau in der DDR an. Er bezeichnete die SU grundsätzlich als „Russen“. Er behauptete, dass der Genosse Ulbricht (zum damaligen Zeitpunkt) eine Marionette des Kreml wäre. In der DDR-Presse dürfte außerdem nur das geschrieben werden, was die „Russen“ vorschreiben und diktieren. Mit diesen Begründungen versuchte Tsch. den seiner Meinung nach bevorstehenden Zusammenbruch der DDR nachzuweisen.

Er äußerte, dass er und auch alle Bürger allgemein, speziell die Arbeiter, keine Familie gründen könnten, da sie zu wenig verdienen. In diesem Zusammenhang behauptete er laufend, wirtschaftlich würde die Entwicklung in der DDR zurückgehen und es gäbe versteckte Preissteigerungen.

Die Währung der DDR bezeichnete er als „Ostmark“, die nichts wert ist und die man nur „ver-saufen“ könnte.

Gegenargumente wie z. Bsp. die Sozialleistungen in der DDR negierte er in seinen Diskussionen und akzeptierte es nicht.

Er versuchte stets in Diskussionen seine Gesprächspartner von seinem feindlichen Standpunkt zu überzeugen.

Henrichen die Macht übernehmen sollten. Wie er sich das vorstellte und wer die „vernünftigen“ Mächte sein sollten äußerte Tsch. ebenfalls. Nähere Angaben hierzu sind mir nicht mehr in Erinnerung, um dieses zu konkretisieren. Er behauptete mehrfach, daß die DDR politisch und ökonomisch in eine Sackgasse geraten wäre, da sie in allen Belangen von der SU übervorteilt wird. Als Beispiele führte er den Schiffbau und Uranerzbergbau in der DDR an. Er bezeichnete die SU grundsätzlich als „Russen“. Er behauptete, daß der Genosse Ulbricht (zum damaligen Zeitpunkt) eine Marionette des Kreml wäre. In der DDR-Presse dürfte außerdem nur das ge-

Im Zusammenhang mit der Ökonomie in der DDR behauptete er, dass die DDR junge Nationalstaaten nur unterstützt, um sich die diplomatische Anerkennung zu erkaufen. Diese Staaten bezeichnete er als Länder „der roten Linie“. Er brachte stets seine Genugtuung zum Ausdruck, wenn diese Staaten ihre politische Linie (wie z. B. Ghana, Indonesien zum

damaligen Zeitpunkt) änderten. Die Afrikaner bezeichnete er wörtlich als „Canaker“ und „Menschen zweiter Klasse“. Weitere Angaben sind mir nicht mehr in Erinnerung.

Folgende Angaben machte Tsch. mir gegenüber in mehreren Gesprächen. Er war sich seiner ungesetzlichen Handlungen in Hinsicht auf seine Schmuggelgeschäfte vollauf bewusst. Er äußerte, dass er in Hamburg die Koffer packen würde, wenn eines seiner größeren Schmuggelgeschäfte bei den staatlichen Organen bekannt werden sollte und er mit einer Bestrafung rechnen muss.

Er sagte, dass er in den Gasthäusern der Regierung der DDR gearbeitet hat. Diese Arbeit könnte er mit seinem Gewissen nicht vereinbaren, da dort laufend „Bonzen“ verkehren, für die er nicht mehr arbeiten wollte. Er habe jetzt den besten „Job“ als Chefsteward, brauche nicht allzu viel zu arbeiten, würde an der Quelle sitzen und könnte die besten Geschäfte machen.

Ich versichere, dass ich alle Angaben wahrheitsgemäß gemacht habe. Da mein persönlicher Kontakt zu Tsch. längere Zeit zurückliegt, ist mir nicht mehr alles in Erinnerung.

Niedergeschrieben im Mai 1973.“

Am Nordhafen liegt ein Ostgermane

Die Jahre vergehen wie im Flug, aber die guten Erinnerungen bleiben erhalten. Als ich 1970 die Firma Anschütz & Co verließ und zur DEBEG nach Kiel in den Funk- und Radar-Reparatur-Service wechselte, waren die Schiffe noch mit Röhrengeräten ausgerüstet. Die technische Entwicklung schritt jedoch so schnell voran, dass unsere Techniker kaum mithalten konnten und ständig durch Lehrgänge in der Hamburger Hauptgeschäftsstelle auf dem Laufenden gehalten werden mussten. Die Röhre wurde vom Transistor abgelöst, bald darauf wurden schon integrierte Schaltkreise verwendet. Die Digitaltechnik wurde eingeführt, zuerst bei UKW-Funkgeräten und Selektivrufdecodern und kurz darauf bei allen Funk- und Navigationsanlagen. Nach und nach wurde die Kommunikation von der Kurzwelle auf Satellitenfunk umgestellt, die Küstenfunkstellen wurden geschlossen und das Ende der Berufsgruppe „Funkoffizier“ war schon abzusehen. Vorher waren schon andere gravierende Änderungen eingeführt worden, wie die Umstellung von amplitutenmodulierter auf Einseitenband-Telefonie oder die Satelliten-Navigation. Ein kleiner Überblick, vor welchen Herausforderungen die Funkoffiziere an Bord und die funktechnischen Serviceeinrichtungen an Land in den vergangenen Jahrzehnten standen.



Der DEBEG-Reparaturservice

Die Praxis sah dann so aus: „Felix, fahr mal zum Nordhafen, da liegt ein Ostgermane, der will was repariert haben.“ Somit wurde der Kofferraum beladen mit Werkzeugtasche, Röhrenkoffer, Antennenmessgerät und einigem Kleinmaterial. Ich wurde schon an der Gangway erwartet. Nach der Begrüßung stellte man mich dem Kapitän vor, der mich herzlich willkommen hieß, und informierte den Funkoffizier, der ebenfalls schon meiner harpte. Bevor ich auch nur die Werkzeugtasche geöffnet hatte, wurde schon gefragt, ob ich etwas zu trinken haben



Der Autor als Amateurfunker in seiner neuen Heimat

möchte. „Oder gehen Sie doch gleich in die Messe, der Koch hat bestimmt etwas für Sie.“ Während des Imbisses informierte mich dann der Funkoffizier über seine Probleme mit der Station. „Es ist ein neuer RFT-Sender, bei dem die Hochspannungssicherung auslöst, beim Schalten von Standby auf Betrieb.“ „Haben Sie das Handbuch für diesen Sender?“ Das war gleich griffbereit, ohne lange in den Regalen und Schubladen zu suchen. Überhaupt war auf diesem Schiff alles gut aufgeräumt und blitzsauber. Nur lag dieser typische Geruch, wie er auf allen DSR-Schiffen üblich war, in der Luft, der wahrscheinlich von dem Material der Innenverkleidung des Schiffes herrührte. Der Funkoffizier öffnete das Handbuch des Senders und meinte: „An den Senderöhlen liegt es nicht, die habe ich schon getauscht. Ich glaube, dass der Fehler in diesem Abschnitt des Schaltplanes zu finden ist.“ Ich prüfte die Kondensatoren und alles, was in Frage kommen konnte, aber es war alles ok. Dann konnte es nur noch an dem großen Modulationstrafo liegen. Und tatsächlich, der hatte in einer Wicklung einen Kurzschluss. Was nun? Ausgerechnet ein Spezialtransformator von RFT! Als ich mir den Trafo noch einmal genau ansah, kam mir eine Idee. „Das wird aber etwas Zeit brauchen“, sagte ich dem Funker, setzte mich ins Auto und fuhr zu unserer DEBEG-Nebenstelle auf dem Fischereihafen-Gelände am Ostufer. Dort stand ein noch in einer Holzkiste verpackter nagelneuer Grenzwellensender Lorenz-S509, welcher während der Sturmflut in Hamburg ausgelagert worden war. Nun baute ich den Trafo aus und er passte haargenau in den RFT-Sender des DSR-Schiffes, dessen Namen ich leider vergessen habe. Die Besatzung kam inzwischen von einem Kieler Stadtbummel zurück. Der Kapitän unterschrieb meinen Service-Report freudig und überreichte mir als Dankeschön eine Flasche DDR-Kognak und eine Stange Zigaretten.

Einmal lag ein DSR-Kümo im Schwimmdock der HDW und wir wurden für eine Radar-Reparatur angefordert. Neben dem Decca-Radar stand auch ein polnisches Radargerät auf der Brücke. Das nannten die DSR-Seeleute „Gomulka-Auge“. Wir trafen eine sehr vergnügte Mannschaft an Bord an. Es wurden Witze erzählt und viel gelacht. Auf der Steuerbordseite des Achterschiffes war eine echte Bier-Zapfanlage wie an einem Bartresen fest installiert. Diese Anlage wurde uns stolz vorgeführt und schon gehörten wir mit zu der Runde, mein Kollege „Tütel“ und ich. Bis zum Feierabend hatten wir praktisch außer Schwänke loszulassen nichts Produktives geleistet. Da wurden Sprüche geklopft, wie: „Glaubt nicht, wir hätten keine Butter, wir haben nur kein Papier zum Einwickeln.“ Genau dieses offene Klima herrschte damals zwischen den DSR-Besatzungen und uns. Wir bekamen die ganze Woche auf dem Schiff zu tun.

Einen derartigen Reparaturservice erbrachte ich auf DSR-Schiffen über viele Jahre am Kieler Nordhafen, auf Reede, bei HDW oder auch während einer Kiel-Kanal-Fahrt bis Brunsbüttel. Ab und zu musste etwas improvisiert werden, aber meistens konnte ich den Kollegen von der DSR zu ihrer und meiner Zufriedenheit helfen.

Mitte der 80er Jahre schickte mich die DEBEG im dienstlichen Auftrag nach Santos. Nach meiner Rückkehr nach Deutschland packte mich die Sehnsucht, noch einmal im Leben dort hinzukommen. Ein Wunsch, den jeder Seemann verstehen wird. Im Zuge der Ausrüstung von U-Booten für die brasilianische Marine fand ich Kontakt zu deren Angehörigen, was mich schließlich 1988 für immer nach Brasilien verschlug. In Angra dos Reis, 150 Kilometer südlich von Rio de Janeiro, fand ich eine neue Heimat.

Heute kommen alle diese Erinnerungen zurück, gehe ich zum Strand und sehe das Rostocker Kreuzfahrtschiff AIDAcara in der Bucht liegen.



Das neue Zuhause – Angra dos Reis

Arbeitsbesuche

Merkwürdige Geschichten und Anekdoten hat wohl jeder im Verlauf seiner Seefahrtszeit miterlebt. Storys, an die man sich gern und immer wieder erinnert, andere, über die man lieber den Schleier der Vergessenheit decken möchte. Hier einige Begebenheiten, über die man noch heute so recht schmunzeln oder nachdenklich werden kann.

Calcutta war funkseitig ein schwieriges Pflaster. Rügen Radio kam meist nur mit geringer Lautstärke an, jeder auf der Pier anfahrende Lkw und die zig Jahre alten Kräne, allesamt nicht entstört, erzeugten ein heftiges, alles übertönendes Prasseln im Empfänger, natürlich wie immer im unpassendsten Moment.

Im so genannten Einseitigen Dienst, durch den während der Hafenliegezeiten telegrafische Mitteilungen aus der Heimat empfangen werden konnten, lag eines der ungeliebten, verschlüsselten Diensttelegramme vor, die oftmals lediglich in Zahlengruppen eingebettete Nebensächlichkeiten enthielten. Allerdings wurden auf diesem Wege auch schon mal Kontrolltelegramme übermittelt, die einzig den Zweck verfolgten, die Laufzeit von Telegrammen zu überprüfen. Dabei konnte es durchaus Ärger geben, wenn der Empfang nicht umgehend bestätigt werden konnte.

Es war wie verhext, kaum begann Rügen Radio die Aussendung, fingen auch besagte Störungen an oder meine sowjetischen Kollegen vom nebenan liegenden Dampfer betätigten ihren Sender. Unsere sowjetischen Freunde sendeten bekanntlich aus jedem Hafen der Welt, nur in ihren eigenen Häfen hielten sie sich strikt an das international geltende Funkverbot. Dort setzte es im Falle eines Verstoßes drastische Strafen. Unser Kapitän versuchte die Entschlüsselung dieses Fragmentes, aber die Lücken waren zu groß. Nun war guter Rat teuer. Bis zum Auslaufen konnte es noch Wochen dauern, denn die Liegezeit in Calcutta regelte sich nach einem bekanntem Zeitplan: Zwei Wochen Löschen, zwei Wochen Verholen, zwei Wochen Laden.

Da fielen mir meine sowjetischen Kollegen ein, die zu dieser Misere durchaus beigetragen hatten. Ich informierte Kapitän Schneider, dass ich dem Dampfer aus Freundesland einen Besuch abstatten will, steckte meine selbstgebaute Doppelseitentaste in die Hosentasche und marschierte los.

Mit meinen letzten in Erinnerung gebliebenen russischen Vokabeln machte ich dem Gangway-Posten klar, dass ich gern seinen „Radist“ gesprochen hätte. Wenig später erschienen davon gleich zwei, die sich als ausgesprochen nette und sympathische Kollegen erwiesen. Beide stammten aus einem der baltischen Unionsstaaten, hatten ihre fünfjährige Ausbildung an der Seefahrtsschule in Leningrad erhalten und sprachen erstaunlich gut Englisch. Bei einem Glas alkoholfreien Schaumweines – das Schiff war absolut trocken – unterhielten wir uns erst einmal über alle möglichen Dinge, bis ich zu meinem Anliegen kam. Meine beiden Kollegen strahlten. Selbstverständlich stellten sie mir ihre Funkstation für eine Verbindung zu Rügen Radio zur Verfügung, da sie ohnehin aus jedem Hafen senden würden. Nun war es ja nicht so, dass ich nicht selbst auch schon einmal aus einem Hafen gesendet hätte, wenn es dringend erforderlich war, aber falls es eine andere Lösung gab, dann doch lieber diese. Ich erinnere mich noch gut daran, als ich einst in Santos aus dem Hafen sendete, weil die Nachricht an die Reederei nicht über brasilianische Postkanäle laufen sollte. Am nächsten Morgen kam unser Agent an Bord und meinte nebenbei, dass wir wohl wüssten, dass man auch in Brasilien nicht aus dem Hafen senden dürfe! Direkt in Sichtweite unseres Liegeplatzes wohnte ein Amateurfunker, dem ich seinen Empfang gründlich vermässelt hatte. Findig

wie er war, hatte er unseren Schiffsnamen mitgeschrieben und einen guten Freund gefragt, ob er wohl MS EILENBURG kenne. Dieser gute Freund war nun ausgerechnet unser Agent. Doch zurück nach Calcutta. Nach einem Schiffsrundgang landeten wir schließlich im Funkraum. Mir stockte der Atem. Der Funkraum besaß die Größe eines Tanzsaales; die beiden Sender hatten nicht minder beeindruckende Ausmaße. Als Krönung des Ganzen prangte an einer Wand ein lebensgroßes Leninbild. Meine beiden sowjetischen Kollegen mussten mir wohl meine Verblüffung angesehen haben, als sie meinten, so seien eben russische Schiffe. Rügen Radio war an diesem Abend ausnahmsweise gut zu hören und nach wenigen Anrufen kam die Verbindung zustande. Da ich natürlich das russische Rufzeichen verwendete, kam ich sofort an die Reihe. Ausländische Schiffe wurden bei Rügen Radio bevorzugt abgefertigt. Mit den üblichen Abkürzungen informierte ich Rügen, dass ich gebührenfrei für MS EILENBURG vermittelte und dass es um das Telegramm „Nummer soundso“ aus dem Einseitigen Dienst geht. Jetzt wurde ich nochmals auf Englisch gefragt, ob denn auch wirklich eine sichere Übermittlung dieses Diensttelegramms gewährleistet ist. Nun war es an mir, den Kollegen von Rügen auf Deutsch zu informieren, dass hier der FO von MS EILENBURG zu Besuch auf dem sowjetischen Schiff und selbst an der Taste ist. Nach wechselseitigem „hi hi“ als Ausdruck der Freude hatte ich wenig später mein gewünschtes Telegramm komplett und nachdem ich noch ein paar Fragen betreffs Wetter und Landgang in Calcutta beantwortet hatte, verabschiedete ich mich besonders herzlich von Rügen Radio. Meine beiden Kollegen freuten sich mit mir über diese gelungene Operation. Als ich sie später zu einem Gegenbesuch einlud und ein gutes Rostocker Bier nebst Wodka in Aussicht stellte, machten beide bedenkliche Gesichter. Sie bedürften dafür einer ausdrücklichen Genehmigung ihres Politoffiziers, da auf ihrem Schiff nur Gruppenlandgang üblich wäre und wie sie ihren Betonkopf kannten, würde der selbst für ein DDR-Schiff keine Ausnahme machen. Leider sollten sie Recht behalten, denn ich wartete den ganzen nächsten Tag vergeblich. Mir tat es ausgesprochen leid, denn ich hätte mich gern mit einer ordentlichen Bewirtung bei diesen netten Kollegen revanchiert. Wenig später lief der Dampfer aus. Ach so, beinahe hätte ich die Begegnung mit dem sowjetischen Kapitän vergessen. Selbiger lief uns nämlich auf dem Weg zur Gangway über den Weg. Ich wurde vorgestellt und bedankte mich auch bei ihm für die Hilfsbereitschaft seiner Funkoffiziere. Nachdem ich geendet hatte, sah er die beiden fragend an und erhielt meine Worte ins Russische übersetzt. An der Gangway bekam ich dann zugeflüstert: „Unser Kapitän spricht kein Wort Englisch!“ Nun gut, immerhin ist es eine reife Leistung, als Kapitän ohne Englischkenntnisse auch in einem Land wie Indien zurechtzukommen!

Bei einer anderen Begegnung funktionierte der Gegenbesuch aber hervorragend. Unser MS EILENBURG wurde Anfang der 70er Jahre auf der bekannten never-come-back-line Mittelmeer-Persischer Golf eingesetzt. Abgesehen von den naturgemäß spärlichen Heimaturlauben, war das Fahren in dieser Linie aufgrund des erhöhten Devisensatzes und der hervorragenden Einkaufsmöglichkeiten in Kuwait, Dubai oder Abu Dhabi durchaus attraktiv. Vom gut bezahlten Blutspenden in Kuwait will ich mal schweigen. Eingeweihte wissen, wovon ich spreche.

Die Funkbedingungen im Persischen Golf waren exzellent. Als wir zum ersten Mal Kuwait anliefen, mussten wir wie üblich mehrere Tage auf Reede zubringen. Nach dem Feierabend unserer Decksgang kam einer der Matrosen in den Funkraum und fragte, ob es wohl möglich wäre, zu telefonieren. Ich schaltete am Empfänger die gerade laufende Telefonie-Anrufschleife – und zuckte regelrecht zusammen. Rügen Radio kam mit einer unglaublichen Lautstärke und Klarheit herein. „Rügen Radio von Eilenburg. Rügen“ „Eilenburg von Rügen Radio. Sie kommen hier phantastisch an. Stehen Sie querab Rügen?“

Damals konnte Rügen Radio nur wenige Städte in der Republik direkt anwählen, andere Gesprächsanmeldungen gingen über zwei Standleitungen zum Fernmeldeamt nach Rostock und dann begann das Warten, von wenigen Minuten bis zu Stunden. Unser Matrose bekam jedenfalls binnen kurzem sein Gespräch in allerbesten Qualität. Wie ein Lauffeuer ging es an Bord herum: Man kann toll nach Hause telefonieren! Wenige Minuten später stand eine Schlange vor dem Funkraum und ich überschüttete Rügen Radio mit Gesprächsanmeldungen. Fortan wurde telefoniert, was das Zeug hielt, obwohl Gespräche aus Ferngebieten nun wirklich nicht billig waren, zwölf Mark Mindestgebühr für drei Minuten! Aber das gab man ja doch gern mal aus, um seine Lieben in der Heimat zu hören.

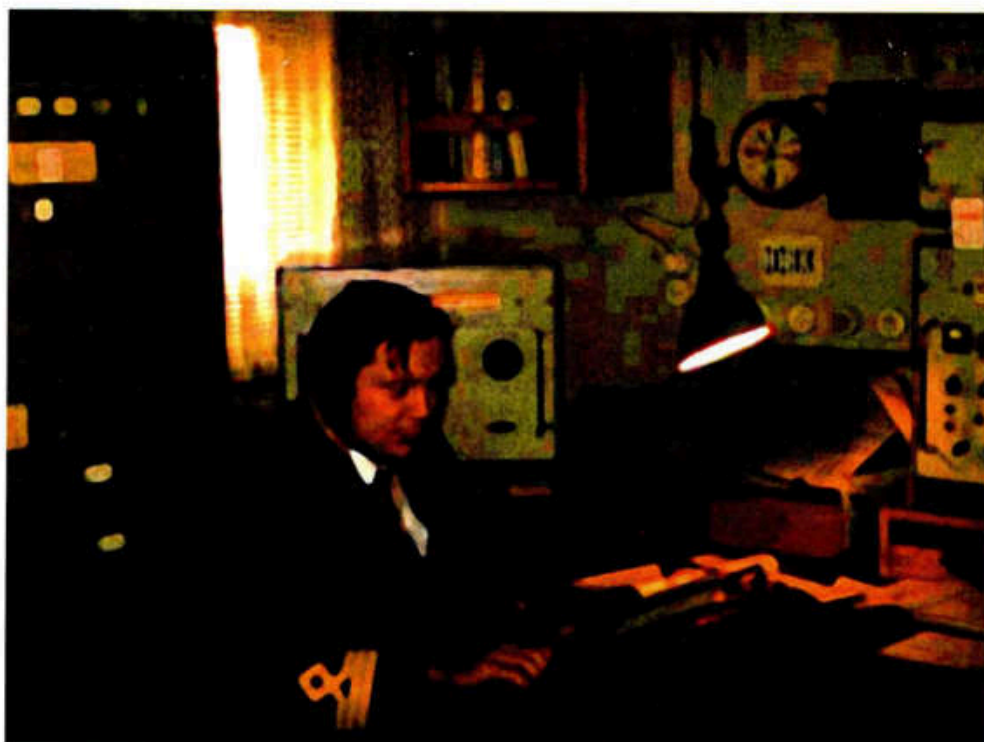
Nach dieser funkseitigen Charakteristik nun zurück zu einem weiteren „Arbeitsbesuch“.

Wir lagen in Bandar Abbas/Iran, einem Hafen der Kategorie „Hund begraben“. Achtern an der Pier lag ein italienischer Dampfer, dessen äußeres Erscheinungsbild ein baldiges Erreichen des Verfallsdatums befürchten ließ. Eines Abends zog ich mir weißes Uniformzeug an, da ich die Erfahrung gemacht hatte, dass man auf vielen Schiffen nur in Uniform für voll genommen wurde, und schritt in Richtung Italiano, um meinem Kollegen „Hallo“ zu sagen. Vom Gangway-Posten benachrichtigt, erschien selbiger wenig später und freute sich sichtlich, einen deutschen Kollegen vor sich zu haben. Ich sollte erst mal mit in die Messe kommen, da noch alles beim abendlichen Dinner wäre. Etwas erschrocken wehrte ich ab, denn beim Essen wollte ich nun wirklich nicht stören. Aber mir wurde beschieden, dass das der ausdrückliche Wunsch des Kapitäns wäre. Okay, ich wurde dem Kapitän und sämtlichen versammelten Offizieren vorgestellt und bekam sofort ein Gedeck vorgelegt. Mein Hinweis, ich hätte vor nicht langer Zeit bereits zu Abend gegessen, wurde mit der Bemerkung abgetan: „Aber doch nicht italienisch.“ Ich musste das komplette Essensprogramm – Vorsuppe, Spaghetti mit allem möglichen dazu, Käseplatte und Nachtisch – durchlaufen. Zugegeben, es schmeckte großartig und jeder freute sich, als ich das gebührend würdigte, aber zum Schluss konnte ich mich kaum noch rühren. Der Chianti floss in Strömen. Außerdem wurde vom Kapitän eine Buddel Whisky spendiert. Ich glaube, wir ließen an diesem Abend kein Thema aus, das in irgendeiner Weise das Leben von Seeleuten tangierte. Es war eine Begegnung von seltener Herzlichkeit und gegenseitigem Verständnis. Meine Gegeneinladung wurde mit Beifall akzeptiert, aber vom Kapitän sogleich darauf hingewiesen, dass nur ein kurzer Besuch möglich wäre, da das Schiff mittags auslaufen sollte.



Am nächsten Morgen saß ich kurz nach dem Frühstück im Funkraum, als das Bordtelefon klingelte und ein irritierter Bootsmann mir mitteilte, dass gut und gerne zehn Italiener an der Gangway wären, die mich besuchen wollten. Wir begrüßten uns wie gute alte Freunde. Auf dem Weg nach oben stellte unser vorbeikommender Chief fest, dass sein italienischer Kollege auch dabei war und schleppte die ganze Truppe durch den Maschinenraum. Unser Chiefmate begrüßte anschließend mit lautem Hallo seine nautischen Amtsbrüder und zeigte der interessierten Schar gern die Brücke. Wie der ganze Haufen danach in meiner nun wirklich nicht großen Kammer Platz fand, ist mir bis heute ein Rätsel. Das Rostocker Hafenbräu, das bis dato zum Glück noch keine Flocken aufwies, mundete sichtlich, der WBS nicht minder. Unser Koch servierte zwischendurch eine Aufsehen erregende kalte Platte, die seinem Können alle Ehre machte. Die Unterhaltung funktionierte in drei bis vier verschiedenen Sprachen absolut problemlos. Als irgendwann Typhon-Signale aus Richtung des italienischen Dampfers kamen, wurde das zwar zur Kenntnis genommen, das Interesse daran ging aber über ein Schulterzucken nicht hinaus. Wir hatten uns doch soviel zu sagen! Schließlich stand Kapitän Schneider in der Tür und verkündete bedauernd, dass eben ein vom italienischen Kapitän gesandter Bote die Nachricht überbracht hätte, die Herren Offiziere mögen sich doch an Bord einfinden, da der Lotse bereits anwesend wäre. Das war nun leider das Ende unserer italienisch-deutschen Begegnung. Mit Winken und lautem Rufen passierte uns das italienische Schiff wenig später beim Auslaufen.

Auf eine andere Begegnung, die mit dem Suez-Krieg im Juni 1967 zusammenhing hätten wir an Bord von MS ALBIN KÖBIS gerne verzichtet. Auch wenn sie uns nur aus der Entfernung betraf. Dafür aber weit reichende Folgen hatte. Ich wollte nach dieser Reise heiraten. Meine Verlobte hatte alle Vorbereitungen dafür bereits mehr oder weniger getroffen, als wir auf der



Der Autor bei der Arbeit im Funkraum

Heimreise in Port Sudan einliefen. Am 5. Juni erreichten uns die ersten Meldungen über die zwischen Israel und den arabischen Staaten ausgebrochenen Kampfhandlungen. Der Sechs-Tage-Krieg hatte begonnen. Fortan verfolgte eine immer größer werdende Zuhörerschaft im Funkraum die von der Deutschen Welle übermittelten Schreckensmeldungen. Schon bald war klar, dass an ein Passieren des Suez-Kanals nicht mehr zu denken war. Die Stimmung an Bord verdüsterte sich zusehends, konnte sich doch jeder ausrechnen, was das für die Dauer unserer Reise zu bedeuten hatte. Von der Reederei kam die Order, Port Sudan auszulaufen und auf Reede auf weitere Anweisungen zu warten. Die bestanden am nächsten Tag darin, Aden anzulaufen und das Schiff mit allem Erforderlichen für eine Heimreise via Kap der Guten Hoffnung auszurüsten. Was blieb auch weiter übrig, nur waren leider andere Schiffe vor uns auf die gleiche Idee gekommen. Außer ein paar Tonnen Wasser gab es in Aden nichts mehr zu holen. Also Telegramm mit Situationsbericht an die DSR und weiteres Warten. An Schlafen war meinerseits überhaupt nicht mehr zu denken, denn ich hörte jeden einzelnen Sammelanruf von Rügen Radio auf Kurzwelle ab, bis das nächste Telegramm mit der Weisung ankam, zurück nach Port Sudan zu laufen. Dort lag, wenn ich mich recht entsinne, die GEORG SCHUMANN. Mit Sicherheit war es jedenfalls ein Typ X-Schiff. Von ihr sollten wir fotokopierte Karten erhalten, denn für das jetzt zu befahrende Seegebiet hatten wir naturgemäß keine Seekarten mit, und wenigstens etwas Proviant übernehmen. Dieses Schiff hatte es gerade noch geschafft, südgehend unbeschadet durch den Suez-Kanal zu fahren. Kurz vor Mitternacht erreichten wir Port Sudan Reede. Der Hafen war völlig verdunkelt, nicht ein einziges Licht brannte, denn der Sudan befand sich mittlerweile im Kriegszustand. Anrufe an Port Sudan Radio blieben unbeantwortet. Dann bekamen wir über UKW eine Verbindung mit dem Schwesterschiff. Kapitän Flögel fällte anschließend eine Entscheidung, die ihm sicher nicht leicht fiel, denn sie barg ein hohes Risiko. Ein Rettungsboot wurde gefiert und lief unter Leitung des Chieftates mit Ziel GEORG SCHUMANN in den Hafen ein.

An beiden Radargeräten verfolgten wir den Weg unseres Rettungsbootes. Und dann passierte etwas, das uns den Atem stocken ließ. Auf dem Bildschirm sahen wir, dass sich ein Punkt im Hafen löste und Richtung Mole in Bewegung setzte. Irgendein Schiff lief aus. Dass es kein ziviles sein konnte, war sofort jedem klar. Unsere Leute im Rettungsboot hatten natürlich ebenfalls gesehen, was da auf sie zukam. Sie stoppten den Motor und ließen sich treiben. Wenig später konnten wir ein sudanesisches Schnellboot ausmachen, das unser Rettungsboot in geringem Abstand passierte, ohne es zu bemerken. Die Crew der Sudanesen befand sich zum Glück wohl im Tiefschlaf. Unbehelligt erreichte ALBIN KÖBIS 2 den an der Pier liegenden Typ X und machte fest. Alles an Proviant, was die Besatzung guten Gewissens erübrigen konnte und ins Rettungsboot passte, wurde übergeben. Jedem fiel ein Stein vom Herzen, als das Rettungsboot nebst Besatzung wieder unbeschadet in den Taljen hing. Die mitgebrachten Seekarten waren ein „Traum“. Die sudanesischen Agenten hatten zwar das Beste aus den zur Verfügung stehenden Möglichkeiten gemacht, aber das bestand eben nur aus Fotokopien von Überseglern bis Kapstadt im Format A 4, die überlappend zusammengeklebt waren. Es spricht sicher für das außergewöhnliche fachliche Können von Kapitän und nautischen Offizieren, dass wir trotz dieses dürrigen Kartenmaterials Kapstadt sicher erreichten. Dort wurden wir auf Reede mit Wasser und Proviant – vor allem frischem Obst und Gemüse – ausgerüstet. Als dann die lang erwartete Post verteilt wurde, erreichte die Stimmung an Bord ein absolutes Hoch. Die ebenfalls gelieferten „richtigen“ Seekarten, die das Seegebiet vom Kap bis Gibraltar lückenlos abdeckten, ließen die Augen aller Nautiker glänzen. Auf der weiteren Reise bis Rostock blieben wir zum Glück von erneuten Zwischenfällen verschont und meine Hochzeit fand nach dieser Odyssee mit wochenlanger Verspätung im August in Wismar statt.

Taufpannen

Alle Seeleute kennen den Begriff der Äquatortaufe, manche träumen heute noch davon, meistens alp. Manchmal war nach zwei Stunden irrwitziger und hanebüchener Angriffe auf die persönliche Integrität der Täuflinge noch längst nicht alles überstanden. Spätfolgen an Leib und Seele blieben zurück.

Ganz schlimm hatte es einmal eine mitreisende Ehefrau auf unserem Dampfer erwischt, die mit ihren blonden Haaren glaubte, die Taufe unbeschadet überstehen zu können. Abgeschnitten von ihrer Pracht wurde nicht viel, nur einige Zentimeter, die ihr hämisch unter die Nase gehalten wurden, damit sie sich, wenn schon nicht freizügig, so doch freigiebig zeigen sollte. Ihre mit Wasserstoffperoxyd gebleichten Haare lechzten gierig nach jedem Farbstoff. Da nun die Matrosen ihre Wasserpützen mit reichlich Lebensmittelfarbe angereichert hatten und mit Quasten und Tampen nur so um sich schlugen, nahm das Unheil seinen Lauf. Aus der Superblondine wurde von Station zu Station ein bunterer Paradiesvogel. Jedes einzelne Haar bekam eine andere Farbe. Heute wäre sie als krasse Punkerin die absolute Sirene sein. 1966 war das noch ein bisschen anders. Sie reagierte darauf recht gelassen, dauerte die Reise doch noch zwei Monate. Ihr Ehegatte jedoch, der aus einer alten Kapitänsfamilie stammte und als Zweiter Nautischer Offizier fuhr, tobte wie ein Hurrikan, als plötzlich eine Fremde neben ihm in der Kojе lag. Die Decksgang hatte schlimme Tage auszustehen. „Ich bin's doch, Liebling“, und tatsächlich, als er feststellte, dass sie an anderen bemerkenswerten Stellen noch die Alte war, wurde bald alles wieder gut.

Auf einigen Schiffen ereigneten sich schlimmere Geschichten. Manche Taufe wurde für die Delinquenten zur Folter, sprachen Neptuns Trabanten dem Alkohol zu reichlich zu. Ein beliebter Spaß bestand darin, auf der Feldschmiede ein großes Brandeisen in Form des Neptun-Dreizacks glühend zu machen, dem Täufling vor die Nase zu halten, dann aber doch nur anstelle des Eisens eine Stange Eis auf den Hintern zu drücken, sollte er sich nur ungenügend mit Bier von der Kennzeichnung freigekauft haben. Kamen Teufel Alkohol und auch ein paar Rachegelüste ins Spiel, wurde schon mal statt kaltem Eis das heiße Eisen in das Hinterteil gedrückt. Was dabei herauskam, konnte ich bei unserem Doc begutachten. Er hatte eine schöne dreigezackte Narbe auf der rechten Backe. Drei Wochen hätte er Sitzbeschwerden gehabt, sagte er.

Solche Exzesse führten dazu, dass die Reederei die Äquatortaufe um 1967/68 untersagte. Wir liefen damals mit der FLÄMING nach Ostafrika und hätten zu gerne eine Taufe veranstaltet. Täuflinge gab es reichlich, was viel Bier und WBS in Aussicht stellte. Wegen der Weisung der Reederei verbot Kapitän Jühlke die Taufe. Auch die Deklaration als Wasserfest wollte er nicht gelten lassen. Die Linie kam näher, jedoch niemand reagierte, um dieses Ereignis würdig zu begehen. Tags darauf der Schock. Am Abend zuvor hatten sich einige Unverwundliche zusammengefunden, um die Überquerung in kleiner Runde zu feiern. Die Feier nahm dann einen etwas unkontrollierten Verlauf. Man begann sich gegenseitig die Haare zu schneiden, nicht mit normalem Friseurbesteck, sondern mit großen und kleinen Scheren, die gerade so zur Hand waren. Dabei fielen nicht nur Haare, sondern auch einige Haut- und Ohrfetzen zu Boden. Morgens beim Frühstück erschienen acht mehr oder weniger verhunzte glatzköpfige Gestalten, die zuerst als blinde Passagiere identifiziert, dann aber doch als die alten Kumpels wiedererkannt wurden.

Die Äquatortaufe auf MS LEIPZIG 1960

am 8. Mai 1960 bei Singapore



Die sind es,
mit viel Staub befrachtet,
denen Neptun
nach dem Leben trachtet.



Vorwäsche
und mit scharfem Strahl
ist man gut vorbereitet
allemaal.



Der Doktor hier für alle Fälle
ist bei Notruf prompt zur Stelle.

Derweil die Täufer
mit Geschmack
sich dekorier'n
mit Lump und Sack.





Da wird der erste eingeseift,
bevor er sein Geschick begreift.



Mit Schmiedefeuer auf dem Gestell
brennt man ein Signum auf das Fell.



„Ins Fass, ins Fass!“ schreit jedermann, der Delinquent ist übel dran.



Hernach mit Ängst und wenig heiter geht's durch den Luftsack munter weiter.



Helles Blut
auf Rück' und Bein,
doch Neptun meint,
das muss so sein.

„Was gibst du,
wenn wir just bzender
die Taufe
ohne wunde Lenden?“





Glücklich ist man nun befreit
von Nordens Schmutz
und Eitelkeit
und darf mit Neptuns
gutem Segen
nach Süden jetzt
auf allen Wegen.

Neptun
hier mit großem Staat
hält den Taufsegin
schon parat.



Ut mine Lehrlingstid

Ursprünglich wollte ich wie jeder Junge zur See fahren, aber meine Großtante konnte das verhindern. Sie wohnte in Hamburg. Das genügte für mein Scheitern. Für den Einstieg in eine Lehre als Elektronikfacharbeiter mit Abitur reichten die Beziehungen nicht. Und so erlernte ich von 1986 bis 1989 bei der DSR den Beruf des Maschinen- und Anlagenmonteurs mit Abitur.

Der erste Tag der Lehre begann recht bemerkenswert. Es hätte nicht viel gefehlt und ich hätte neben dem Lehrvertrag auch gleich die druckfrische Kündigung in die Hand gedrückt bekommen. Einen der fünfzehn Jungs aus der Klasse kannte ich schon von der Schule her. Wir saßen nebeneinander in einer Bank, als der Lehrer hereinkam. Ein lautes, mit kräftiger Stimme gesprochenes „Freundschaft, Genossen!“ verwirrte uns beide sehr. Irgendwie kam es dann zu einem Wortwechsel, in dem wir dem Lehrer mitteilten, wir fänden das nicht so gut, mit „Genosse“ angesprochen zu werden, zumal wir im zarten Alter von sechzehn Jahren keine Genossen seien und auch nicht die Absicht hegten, dieser um sich schlagenden Verbindung ohne Not beizutreten. Der Disput lief darauf hinaus, dass mein Klassenkamerad und ich in der Pause zum Direktor der Schule beordert wurden. Uns wurde mit kurzen knappen Worten erklärt, dass es sich bei diesen beiden Worten in der Betriebsschule Flotte „August Lüttgens“ um eine Standardanrede handelt und wir uns gefälligst damit anzufreunden hätten. Gefiele uns das nicht, könnten wir gerne sofort den Aufhebungsvertrag unterzeichnen. Wir akzeptierten in den folgenden drei Jahren der Lehre diese Anrede achselzuckend und waren damit wohl nicht allein. Im Rahmen verschiedener Lehrgänge und zur vormilitärischen Ausbildung weilten wir oft auf der GEORG BÜCHNER. Einige von uns waren dort auch für die Zeit der Lehrgänge untergebracht. Nach dem Unterricht gab es öfter ein Feierabendbier oder härtere Sachen. Die leeren Flaschen flogen, auch aus Furcht vor Entdeckung, durch das Bullauge in den Bach. Um dieser Verschwendung von Sekundärrohstoffen noch einen positiven Aspekt abzugewinnen, ermittelten wir die Höhe der Bullaugen über der Wasseroberfläche anhand der Zeit, die eine Bierflasche bis zum Aufschlagen auf dem Wasser benötigte. Natürlich mussten wir



Werkstattgebäude Langenort 1982

das Ergebnis in aufwändigen Messreihen mit dem entsprechend hohen Bierkonsum verifizieren! Sollte am ehemaligen Liegeplatz der BÜCHNER jemals jemand auf Tauchgang gehen, der könnte sich am Leergut eine goldene Nase verdienen.

Im 3. Lehrjahr wurden die Lehrlinge entsprechend ihrer später geplanten Werdegänge in die einzelnen Bereiche der Reederei delegiert, um dort in der so genannten Spezialisierung vertiefende Kenntnisse zu erlangen. Ich als Elektronikbegeisterter landete im Ratiomittelbau in Langenort.

Und das kam so: Unsere Lehrklasse befand sich wieder einmal in der Mechanikwerkstatt am Kabutzenhof. Ich hatte mir ein wenig Pertinax besorgt und war gerade dabei, daraus einen Abgleichstift für HF-Spulen zu basteln, als mich ein Herr in Begleitung unseres Lehrmeisters „überraschte“. Mein eigentlich zu fertigendes Werkstück lag neben mir am Platz. Neugierig fragte mich der Begleiter nach dem Verwendungszweck meiner ihm so unbekannt vorkommenden Arbeit. Es hatte keinen Zweck, die Privatarbeit zu leugnen, und so erklärte ich ihm, wozu ich den nunmehr fast fertigen Abgleichstift benötigte. Jetzt gibt es Ärger, dachte ich. Sehr zu meinem Erstaunen fragte er mich jedoch, ob ich im Rahmen der Spezialisierung in den Ratiobau nach Langenort gehen möchte.

Wer kennt nicht noch die Fähre von Rostock-Schmarl quer über die Warnow nach Langenort! Für mich als Schmarler wäre es die einfachste und bequemste Sache der Welt gewesen, mit eben dieser Fähre zur Lehrausbildung nach Langenort oder auch in den Überseehafen zu gelangen. Aber weit gefehlt. Es gab keine Fährkarten für Lehrlinge oder nur ganz selten. Ob es daran lag, dass diese Fährkarten von jemandem, der eine besaß, in einer Art Zeremoniell an die Nachkommen weitervererbt wurden, die Fähre jedesmal dem Kentern nahe war, wenn sich Heerscharen zur Arbeit auf die andere Seite der Warnow bemühten oder wir Lehrlinge einfach nur als potenzielle Handtaschenräuber und Kleinkriminelle angesehen wurden? Ich weiß es nicht. Auf alle Fälle konnte ich nie mit der Fähre fahren. Mir blieb wie allen Klassenkameraden, die in den Plattenbauten westlich der Warnow wohnten, nur der lange beschwerliche Weg „außen rum“. Will sagen, mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof, dann mit der Straßenbahn nach Gehlsdorf und von dort aus mit dem Bus nach Langenort. Obwohl wir fast rüber spucken konnten, hatten wir alles in allem damit schon vor der eigentlichen Arbeitszeit eine Stunde an Fahrzeit vergeudet.

In Langenort wurden auch so genannte KVMA (Kraftstoffverbrauchsmessanlagen) entwickelt und gebaut. Eines Tages wollte einer der dortigen Ingenieure, der vordem als Funkoffizier gefahren war, eine solche Anlage mit Hilfe eines Computers MC80 erproben und nahm mich kurzerhand in Jesuslatschen und weißen Socken als wertvollen Hiwi für einen „Spezialauftrag“ mit. Ich kam mir in dem Dress ziemlich blöd vor, zumal ich als Schlosserlehrling eigentlich eine zünftige Berufsbekleidung besaß.

Dieser als KVMA eingesetzte MC80 sorgte bei den Besatzungen immer wieder für Spaß, da die Geräte den Rütteltest einer langen Seereise nicht immer bestanden. Oft bekamen wir am Ende einer Reise deren Einzelteile im Karton geliefert, weil sich die Steckkarten aus ihren Einschüben „befreiten“.

Letztlich ging es bei dem Unternehmen um die Einsparung von Kraftstoff. Dazu brauchte man Messwerte über die abgegebene Leistung an der Propellerwelle. Das funktionierte in etwa so: Auf der Welle wurden an zwei Stellen so genannte Inkrementalgeber positioniert, einer achtern kurz vor der Schwanzwelle und einer kurz hinter der Maschine. Unter Last wurde das Wellenstück einer Torsion unterworfen, welche anhand des Drehwinkelunterschiedes an den Gebern ermittelt wurde. Aus den Daten des Stahls der Welle und dem Winkel der Verdrehung konnte mit einigen Formeln die Kraft errechnet werden. Um den Nullwert zu kennen, musste man ohne Fahrt die Reibung in den Lagern und andere Werte ermitteln. Dazu wurde im Hafen die Torsion bei geringer Drehzahl mittels der Törnmaschine ermittelt.

An Bord sollte ich im Wellentunnel sitzen und per Fernbedienung die Törnmaschine laufen lassen, damit mein Partner seine Messungen machen konnte. Das Ganze zog sich ziemlich in die Länge und als ob der Ingenieur es geahnt hätte, schärfte er mir ein, ja nicht auf den Gedanken zu kommen, den Schalter der Fernbedienung mit Klebeband zu fixieren. Ich sollte den Knopf der Fernbedienung so lange drücken, bis „mein“ Ingenieur „Stopp“ sagte. Wie auch immer, die Törnmaschine musste zum Abgleich der Messeinrichtung wohl länger drehen als vorgesehen. Mir brannten der Daumen und nach und nach alle anderen Finger vom Drücken des Schalters, aber ich hielt durch, bis ich Rauch sah und Alarmpfeifen tröteten. Da war es auch bei mir mit der Pflichterfüllung vorbei und ich begab mich fluchtartig nach vorn Richtung Maschinenkontrollraum. Der Rauch wurde immer dichter und ich war froh, als ich ihm entkommen war. Die Törnmaschine hatte den langen Betrieb nicht ausgehalten und war in Brand geraten. Alles ließ sich relativ schnell unter Kontrolle bringen, aber der Schreck steckte noch lange in den Gliedern.

Als wir den Dampfer un verrichteter Dinge verlassen wollten, wurden wir auch schon von netten Herren in Zivil aufgehalten. Als Lehrling bekam ich nicht alles mit und wenig ab, aber meinem Ingenieur haben sie arg zugesetzt. Es fielen Worte wie Sabotage und Landesverrat. Mir wurde ganz mulmig. Letztlich durften wir nach Aufnahme der Personalien erst einmal gehen. Es gab im Nachhinein wohl noch reichlich Ärger, zumal wir eigentlich nicht mehr auf dem Dampfer hätten sein dürfen, da er binnen 24 Stunden auslaufen sollte. Dabei besaß ich nie die Absicht, für eine Flucht nach vorn schnüffelnden Zöllnern während der Ausklarierung in der Bilge meine Aufwartung zu machen.

Abschließend sei bemerkt, dass ich auch dank der soliden Ausbildung bei der DSR später mein Hobby, die Elektronik, zum Beruf machen durfte und dort einen akademischen Grad erreichen konnte.

Wolfgang König

Der dritte Weg

Um zur See fahren zu können, haben sich die meisten Bewerber bei der DSR oder beim Fischkombinat Rostock beworben. Was viele nicht wussten, es gab noch eine andere Möglichkeit. Aber der Reihe nach.

Die weite Welt sehen, Abenteuer erleben – für einen DDR-Bürger gab es da nicht viele Möglichkeiten. Eine davon war, zur See zu fahren. Meine Armeezeit absolvierte ich als Grenzsoldat. Westverwandschaft besaß ich nicht. Eines Tages kam ein Soldat auf unser Zimmer, der gerade seine Lehre als Vollmatrose der Handelsflotte abgeschlossen hatte. Immer wieder erzählte er tolle Episoden, die er in der ganzen Welt erlebt hatte. Erst als ich selber zur See fuhr und ähnliche Lehrlingsreisen wie die seinen mit der J. G. FICHTE kennen lernte, erkannte ich sein Seemannsgarn.

Irgendwann stand es für mich fest: Du fährst zur See. Die Bewerbung ging raus. Als Grenzer ohne Westverwandschaft standen die Chancen gut. Aber dann kam alles anders. Bei einer Republikflucht in meinem Grenzabschnitt hatte ich den Flüchtling nicht erschossen, wie von meinen Vorgesetzten erwartet. Seine Flucht gelang und ich musste ins Militärgefängnis. Wenige Tage nach meiner Entlassung bekam ich von der Reederei einen dicken braunen Brief zugestellt. Er enthielt die von mir eingereichten Unterlagen. Die DSR lehnte meine Einstellung ab.

Nach der Armeezeit ging ich in meinen Beruf zurück und das Thema Seefahrt war für mich vorerst erledigt. Dann lernte ich während eines Urlaubs auf Rügen ein Mädchen kennen, das

auf ihren Seemann wartete. Er fuhr auf der AUE. Aber die AUE ließ sich Zeit und so konnte ich sie überzeugen, mit mir nach Berlin zurückzufahren. Noch heute bitte ich den unbekannten Seemann um Verzeihung, aber ...

Das Mädchen hatte zwar ihren (Ex)Freund bald vergessen, aber nicht die Liebe zur Seefahrt. Jede zweite Sonnabendnacht hörten wir um Mitternacht die Seeleute-Grußsendung. Ich bekam große Kulleraugen, wenn ich die Schiffspositionen hörte, und wieder stand es für mich fest: Da musst du hin! Wieder eine Bewerbung fertiggemacht und weggeschickt. Es dauerte gar nicht lange und es kam wieder der große braune Umschlag von der Reederei. Abgelehnt. Nun hatte ich endgültig genug, Seefahrt ade.



Forschungsschiff A. v. HUMBOLDT am Liegeplatz Kaputzenhof

Das Mädchen war Vergangenheit und ich hatte inzwischen eine Beschäftigung im Rechenzentrum der Akademie der Wissenschaften zu Berlin gefunden. Dort arbeiteten fast nur junge Frauen und wenige Männer, was das Arbeiten für mich sehr angenehm machte. Eines Tages kam der Kaderleiter des Instituts für Meereskunde Warnemünde zu uns. Er versuchte, diese wenigen Männer für seine zwei Forschungsschiffe PROF. ALBRECHT PENCK und A. v. HUMBOLDT abzuwerben. Da war er, der dritte Weg! Ich sagte, ich würde gerne, aber ... und ich erzählte ihm meine Geschichte. „Ach“, meinte er, „unsere Firma ist eine andere als die, die ihre ersten Bewerbungen bearbeitet hat. Schicken sie mir mal Ihre Unterlagen.“ Von den vorhandenen sechs männlichen Kollegen schickten dann vier ihre Bewerbungen nach Warnemünde. Unser Kaderleiter soll einen Tobsuchtsanfall bekommen haben.

Daran schloss sich das Warten auf Antwort an. Nach einem halben Jahr begannen die Absagen einzutrudeln. Nachdem die ersten drei Kollegen eine erhalten hatten, stand nur noch meine aus und ich machte mir keine Illusionen. Bald war es auch bei mir soweit, ich erhielt Post. Aber es war ein „normaler“ Brief. Nach dem Öffnen wollte ich es nicht glauben, sie hatten mich genommen und luden mich zum Einstellungsgespräch ein. Ich hatte aber inzwischen eine neue Freundin gefunden und mir mein Traummotorrad, eine 250er MZ, zugelegt und hatte keine große Lust mehr zur See zu fahren. Die Sache war für mich erledigt. Also beschlossen wir vier der Seefahrt Verlorengegangenen, nach Warnemünde zu fahren. „Ich sage NEIN und dann mischen wir Warnemünde auf!“ Gesagt getan, wir fuhren an die Küste

und ich ging ins Institut für Meereskunde. Die anderen warteten im Teepott auf mich. Als ich zur Kaderleitung kam, musste der Kaderleiter noch zu einer Besprechung. Ich sollte warten und mir auf einer Wandtafel schon mal die Reisen des nächsten Jahres ansehen. Bevor ich ihm sagen konnte, ich wolle nicht mehr, war er weg. Also wartete ich und sah mir die Wandtafel an. Wieder begannen meine Augen zu leuchten – Dover, Guadeloupe, Martinique, Trinidad, Guyana, Casablanca... Als der Kaderleiter zurückkam und mich fragte, wie ich mich entschieden habe, fragte ich nur: „Wann geht es los?“ Ich bin dann zum Teepott gegangen. Meine Kollegen hatten schon tüchtig vorgelegt. „Na“, fragten sie, „alles geklärt?“ „Ja“, sagte ich, „in sechs Wochen geht's auf See.“ Schlagartig waren sie nüchtern.

Als ich dann mein Seefahrtbuch abholen sollte, haben wir vier wieder einen Abstecher nach Warnemünde gemacht. Mächtig stolz zeigte ich es den anderen. Die Krönung sollte eine große Hafenrundfahrt mit Abstecher zur Reede sein. Als wir raus fuhren, war es mächtig windig. Meine drei abgelehnten Kollegen ließen die Tassen hoch gehen. Mir aber war hundeübel und ich wollte nur noch sterben. Ich war mir nicht mehr sicher, ob es richtig war, was ich da tun wollte. Die Zweifel dauerten aber nicht allzu lange an und ich erlebte viele schöne, meistens seekrankheitsfreien Jahre.

Anfang Januar begann dann meine Tätigkeit im IfM. Da das Institut nur zwei Forschungsschiffe besaß, war es dem Fiko angeschlossen. Nachdem ich dort die notwendigen Prüfungen (Rettungsbootsmann, Feuerschutzmann usw.) abgelegt hatte, ging es Mitte Januar endlich auf See. Zwei Jahre fuhr ich auf der PROF. ALBRECHT PENCK im Ostseeinsatz und auf der A. v. HUMBOLDT in der Großen Fahrt. Anschließend war ein einjähriger Werftaufenthalt geplant. Ich wollte aber weiterfahren. Also bewarb ich mich wieder einmal bei der DSR.

Ein Seefahrtbuch hatte ich ja, was sollte da schief gehen. Aber da waren sie wieder, die alten Probleme. Diesmal wollten sie mich nicht nehmen, weil wir dem Fiko angeschlossen waren und es ein Abkommen gab, dass das Fiko und die DSR sich gegenseitig keine Leute abwerben. Es hat lange gedauert, die Kollegin davon zu überzeugen,



Schornsteinmarke Akademie der Wissenschaften

gen, dass das IfM kein Fiko ist. Aber es hat dann doch noch geklappt.

Dank des dritten Weges ging mein Traum endlich in Erfüllung.

Auch wenn es schon viele Male gesagt oder geschrieben worden ist, es waren mit die schönsten Jahre meines Lebens.

Wer nicht mit Leidenschaft und der besonderen Liebe zur See diesen Job ausübte, kann das natürlich nicht verstehen.



Der Autor beim Kochen

Meine erste Reise auf Typ IV

Der Überseehafen Rostock war tief verschneit und es war sehr kalt. Da lag er nun vor mir, der Hochseefrachter ERFURT, der 10070 tdw maß und eine Geschwindigkeit von fünfzehn Knoten erreichen konnte. Diese Schiffe vom Typ IV waren damals der Stolz der Flotte.

An der Gangway empfing mich der Erste Nautische Offizier, Siegfried Wirbel, der am 21. September 1967 als Kapitän des MS FIETE SCHULZE den Seemannstod fand. Ein sehr energischer, aber auch menschlicher Offizier. Nach der Einweisung in die hintere Matrosenkammer ging es gleich mit der Arbeit los. Das Schiff sollte in drei Tagen auslaufen. Dabei rutschte ich auf Luke Eins aus und verletzte mir die Schulter. Ich sagte kein Wort, um ja nicht meine erste Reise zu vermasseln.



Der Autor vor dem Achtersteven im Hafen Hamburg-Afrika-Höft

Es sollte nach Indien gehen. Noch ein paar Zeilen für zu Hause und ab ging die Post über den Nord-Ostsee-Kanal auf der Elbe hinauf nach Hamburg. Wir machten am Athabaskakai Waltersdorf fest. Da der Kalender ein Wochenende zeigte, hatten wir viel Zeit für Landgang. Zwei Seeleute nutzten dies auf ihre Weise und blieben in Hamburg zurück. Ich fühlte mich dadurch in keiner Weise gestört. Man hatte sich sowieso kaum kennen gelernt. In jenen Tagen suchten viele das Weite, darunter auch viele Genossen aus den Reihen der Partei der Arbeiterklasse. Beim Besuch einer Bar, in der angeblich „ganz scharfe Frauen“ auftreten sollten, wurde uns angesichts der Preise sehr schnell klar – hier gehen wir nicht wieder rein. Wir hatten einen Devisen-Anspruch von 50 Valuta-Mark im Monat. Mancher zahlte eben Lehrgeld auf seiner ersten Reise.

Rotterdam und Antwerpen hießen die nächsten Häfen. Der Welthafen Rotterdam beeindruckte mich stark, vor allem der Ausbau des Europort. Im Waalhaven bei Pakhuismeesteren Pier 2 wurde festgemacht. Wir erlebten singende Holländer bei den Umschlagarbeiten, ein

Ereignis, das der Typ IV-Fahrer sonst nur von den Fuzzi Wuzzi in Port Sudan kannte. Zwischen- durch nahm sich Kapitän Heinz Klewe die Zeit, die neuen Decksleute zu begrüßen und staunte dabei nicht schlecht über deren Gardemaße. Wir gehörten in keiner Weise zu den Kleinsten. Nach vier Tagen Liegezeit befanden wir uns auf Revierfahrt die Schelde hinauf nach Antwerpen. Bei „Spek en Eieren“, dem Treff der Seeleute nach Feierabend, war es stets gemütlich und wir testeten dort unsere Trinkfestigkeit. Unser Schiff wurde fast vollständig abgeladen. Damals brauchten sich die Schiffe noch nicht über mangelnde Auslastung beklagen, der Welthandel florierte.

Die ERFURT wurde seeklar gemacht, alles fest verstaut, das Ladegeschirr festgezurt. Antwerpen lag nun hinter uns. Die Ladehäfen in Europa verlangten der Besatzung stets viel ab. Jeder war froh, endlich den Ärmelkanal zu erreichen, weil dann der normale Bordbetrieb begann. Der Tagestörn wurde nun für viele seemännische Arbeiten eingespannt. Dabei ging es weniger um das Knotenmachen als vielmehr um das geliebte endlose Entrosten. Kabelgattsmatrose Diddi Schmidt musste eine Lotsenleiter herstellen oder wie der Seemann auch sagt, bauen. Als Decksmann durfte ich mal kurz zuschauen, um anschließend selbst mit dem Spleißen der Taustropfs zu beginnen. Wir besaßen einen sehr eigenartigen Bootsmann, der sich als der Größte fühlte. Gelernt habe ich deshalb eigentlich alles vom Kabelgattsmatrosen und von den länger an Bord fahrenden Matrosen.

Mit meinem Kammerkollegen Peter Stanoschek verstand ich mich gut. Wir halfen uns gegenseitig. Die Kameradschaft gehörte zu den wichtigsten Eigenschaften der Besatzung. Ob Maschinenpersonal oder Decksgang, alle verstanden sich gut. Man war aufeinander angewiesen. Es war durchaus keine Schande, der Stewardess Uschi beim Tragen ihrer Tablettts von der Kombüse, die achtern lag, zur Pantry, die sich im Vorschiff befand, zu helfen.

Wir erreichten den Golf von Biscaya. Heftige Wellenschläge und peitschende Gischt gehörten in diesem Seegebiet oft zu unseren Begleitern. Wurde Kap Finisterre ohne größere Schäden erreicht, freute man sich.

Wir liefen in den Atlantik hinein und weiter Richtung Gibraltar. Welch ein Moment für mich, an der Backbordseite den Felsen und an der Steuerbordseite Afrika zu sehen. Die Einfahrt ins Mittelmeer verlief ruhig. Der Kapitän setzte den Kurs auf Beirut ab, der weißen Stadt am Mittelmeer. Was für ein Erlebnis, in dieser herrlichen Metropole zu sein, die so viel zu bieten hatte. Wir stießen auf ein Ehepaar aus Leipzig, das unmittelbar am Hafengelände eine Gaststätte betrieb. Eine Fahrt nach Baalbeck bildete den Höhepunkt der Hafenliegezeit, in der eine Ladung Kork gelöscht wurde. Wie haben sich die Zeiten doch geändert, betrachtet man heute die Zustände in Beirut.

Der Koch übernahm vom Schiffshändler Proviant, Apfelsinen aus Jaffa in Kisten. Eine seltsame Arbeit folgte. Aus der Schale der Apfelsinen musste der Aufdruck „Jaffa“ entfernt werden, damit uns die Behörden im Suezkanal keine Scherereien machten. Die Ware stammte aus Israel. Wir liefen ab in Richtung Alexandria. Port Said wartete auf uns. Nachdem die Kanalbehörde die Nummer für die Passage vergeben hatte, ging es los, mit langsamer Fahrt und größter Aufmerksamkeit. Am Vorsteven befand sich der Suezkanalscheinwerfer, der nachts die Ufer hell ausleuchtete. Vorbei an Oasen und einem regen Betrieb auf der begleitenden Straße sahen wir bald Ismaelia. Die Einfahrt in den Großen Bittersee stand bevor. Hier mussten wir ankern, um die vom Roten Meer kommenden Schiffe passieren zu lassen. Mittlerweile begannen alle über die zunehmende Hitze zu stöhnen. Es rührte sich kein Lüftchen. Der Dampfer besaß keine Klimaanlage, die Bullaugen waren stets offen und die Windhutze konnte auch nichts ausrichten. Nachts wurde es kühl im Suezkanal. Wir zogen die Pullover an. Tagsüber wehte der Wind aus der Wüste und lud ohne Ende braunen Sand ab. Wir waren froh, als es hieß, Anker auf, Richtung Suez, dem Ausgang des Kanals entgegen, hinein ins Rote Meer mit seiner noch größeren fast unerträglichen Hitze.

An Deck wurde nun das Ladegeschirr gelabsalt, die Blöcke, Scheiben und Splinte wurden gewechselt. Die festgeheivten Ständer wurden mit Elaskon und Steinkohlenteer gefettet. Die Takel hose war total verschmutzt, die Arme oberhalb der Handschuhe von der Sonne verbrannt. Ich musste mich an dieses Klima erst noch gewöhnen. Man schluckte unzählige Salzt able tten, damit der Schweiß richtig fließen konnte.

Nach Feierabend wurde in der „Seemannschaft“ gelernt, einem international anerkannten Buch aus der Betriebsschule der Seereederei. Die praktische Ausbildung auf den Schiffen der DSR war vorbildlich, ausgenommen auf den Lehrschiffen. Auf den Typ IV-Schiffen wurde wirklich umfassend ausgebildet, vor allem was die handwerklichen Fähigkeiten betraf.

Der Einstand stand an und damit die erste Bilanz nach den ersten Wochen Seefahrt. Bei mir fiel sie anfangs nicht so gut aus. Ich hatte Probleme bei den Spleißarbeiten. Das tat aber der guten Stimmung keinen Abbruch und das Hafenbräu floss in Strömen. Der Koch spendierte sogar eine Imbissplatte. Ein schwerer Kopf am nächsten Tag war das Resultat. Die älteren Matrosen versteckten sich im Kabelgatt. Von ihnen blieb mir vor allem der Timming Norbert Kuhlmann als unvergessener Kollege im Gedächtnis.

Wir mussten natürlich umso mehr ran und der besagte Bootsmann dachte, er würde uns kleinkriegen. Das dachte er aber nur. In der Zwischenzeit hatten wir auf diesem Schiffstyp gelernt, hart im Nehmen zu sein.

Vorbei am Dahlak-Archipel und dem „Tor der Tränen“ liefen wir den Hafen Aden an. Aden war damals noch britisches Protektorat. Ich staunte nicht schlecht, als uns britische Fallschirmjäger mit Jeeps, die Maschinenpistolen im Anschlag, an Land beschützten. Ich kaufte mir einen Trockenrasierer und war froh, wieder an Bord zu sein.

Vorbei an Sokotra, der berühmten Menschenfresser-Insel aus früheren Seefahrerzeiten, steuerte die ERFURT in das Arabische Meer mit Kurs auf Bombay. Das lag aber noch weit entfernt und so mussten erst einmal pausenlos Taustropfs gespleißt werden. Wir hatten viel zu entladen in Bombay. Unsere Arbeiten wurden kontrolliert und ausgewertet. Es lief jetzt von Tag zu Tag besser.

Auf diesem Schiff fuhr auch ein Arzt, Dr. Ettig, mir unvergessen. Wir besaßen ein richtiges Hospital mit einem Arztzimmer. Seit Tagen hatte ich Probleme mit dem Essen. Meine Hautfarbe war die eines Indsmannes, wie Kapitän Klewe sagte. Das bemerkte er, als ich bei ausgestelltem Autopilot Ruder gehen musste. Es war sehr spannend, einen Zehntausender mit der Hand nach dem Kommando des Wachoffiziers zu steuern.

Mir ging es immer schlechter. Der Schiffsarzt untersuchte mich noch einmal. Es gab keinen Zweifel mehr, ich hatte eine hoch ansteckende Gelbsucht. Ich wurde im Bordhospital isoliert. Da lag ich nun. Niemand durfte zu mir. Alles wurde desinfiziert, sogar die Türklinken. Derweil schien an Deck die Sonne und die Matrosen malten das Achterschiff. An einem Tag feierte die Gang einen Geburtstag. Unter mir hörte ich das Geräusch der Hauptmaschine. Zu essen brachte mir nur der Arzt. Tee und Traubenzucker hieß meine Nahrung. Der Doc war sehr rührend um mich besorgt. Er teilte mir mit, dass ich das Schiff verlassen muss.

Normalerweise betrug die Reedezeit vor Bombay um die vierzehn Tage. Da wir nun aber einen Seemann mit Infektionsgefahr an Bord hatten, sollte das Schiff sofort einlaufen. Am Topmast wehte die Quarantäneflagge. Die Barkasse kam längsseits und ich musste von Bord. Der Kapitän gab von der Brücke her Typhon zum Abschied. Die ganze Crew stand an Deck, verabschiedete mich und sprach mir Trost zu. Damit war meine erste Reise jäh beendet. Im Hafen von Bombay wurde ich sofort ins Breach-Candy-Hospital eingewiesen, wiederum streng isoliert. Ich brauchte Tage, um mich zu besinnen, was überhaupt passiert war. Als einziger Seemann der DSR in Bombay. Ich sprach kein einziges Wort Englisch, na Prost Mahlzeit. In der Etage unter mir lagen Seeleute eines Tankers aus Griechenland, die schwere

Verbrennungen erlitten hatten. Mein Zimmer war okay. Jeden Tag wurde alles gewechselt, sogar die Seife. Ich musste Packungen von Traubenzucker schlucken. Nebenbei lernte ich so gut es ging Englisch, mit dem Buch, oder besser gesagt mit der Fibel „Jack und Mike“ der DSR. Eine sehr hübsche Krankenschwester, Zena Jones, die aus Perth in Westaustralien



VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI ROSTOCK



Fam. Stiller

75 Cottbus
Bautzener Str. 33

Liniendienste

Großbritannien
Belgien/Niederlande
Finnland
USSR
Nordeuropa
Südamerika
Westafrika
Rotes Meer/Indien
Kuba
Indien

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht

Unser Zeichen

Reisepapier

25 Rostock, den

5210 Bew/K 587

13. 4. 1966

Werte Fam. Stiller !

Der Kapitän des MS "Erfurt" teilte uns mit, daß Ihr Sohn Fritz an einer infektiösen Gelbsucht erkrankt ist und am 3.4.66 in ein Hospital in Bombay eingeliefert wurde. Ihr Sohn ist auf dem Wege der Besserung und es besteht keine Lebensgefahr.

Da es sich um eine Infektion handelt, ist ungefähr mit einem 4 wöchentlichen Krankenhausaufenthalt zu rechnen.

Unser Auslandsvertreter in Bombay ist durch uns beauftragt, ständig mit dem Krankenhaus Verbindung zu halten und uns über den Gesundheitszustand Ihres Sohnes zu informieren, damit wir Ihnen auch weiterhin Nachricht geben können.

Wir verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Engel

Abt.-Leiter

Soz. u. kult. Betreuung

Bankkonto

Deutsche Notenbank Rostock Konto Nr. 3424



Freiwillig

Postanschrift: Name des Schiffes



code: The new line code

Seereederei Rostock

II 16 : Doc 102 04

kam, nahm sich sehr viel Zeit für mich. Wir lernten gemeinsam. Auch der Vertreter der DSR, Herr Lopass, und seine Familie haben sich sehr um mich gekümmert. Vierzehn Tage lag ich im Hospital, währenddessen sich die ERFURT auf dem Weg nach Cochín befand. Danach zog ich um in den Seemannsklub. Wer einmal Indien gefahren ist, der weiß um die dortigen Zustände und nun besaß ich hier ein Zimmer oder besser gesagt – ein Kabuff. Tag und Nacht rotierte der Ventilator. Kaum ging das Licht aus, machten sich die Kakerlaken breit. Geschlafen habe ich kaum.

Meine Eltern wurden von der Reederei benachrichtigt, dass ich außer Lebensgefahr bin und zurückfliegen werde, sobald es die Ärzte erlauben. Ich verbrachte weitere vierzehn Tage in Bombay. Ich charterte mir ein Taxi, das mich jeden Tag durch diese riesige Metropole fuhr. Was tat ich sonst? Ich ging ins Kino, von denen gab es genug. Die Kinos waren halbe Paläste, zuerst eine Eiscreme oder eine Coca Cola vorweg und dann hinein! Mehrfach ins Kino gehen und auch mal tagsüber in eine Bar, mehr war nicht drin. Das Tagesgeld wurde in Rupies gezahlt und genau aufgeteilt. Da war ich froh, wenn ich mal von unserer Handelsvertretung eingeladen wurde und mich wieder mal so richtig satt essen konnte. Die schönen Badeklubs fand ich sehr angenehm, aber mir war es noch verboten zu baden. Nach vierzehn Tagen kam dann der Bescheid, dass ich nach Hause fliegen darf. Die GERA lag zu dieser Zeit in Madras und bis die nach Bombay käme, um mich mitzunehmen, das würde zu lange dauern. Da ich aber wieder auf mein Schiff wollte, hatte die Reederei so entschieden und auch mein Kapitän setzte sich für mich ein.

Eine TU 104 der CSA Line, die aus Kambodscha kam, flog von Bombay über Riad, Kairo, Athen nach Prag. In Kairo mussten wir alle die Maschine verlassen. Sie wurde desinfiziert. Alle Passagiere konnten sich etwas kaufen, nur ich nicht. Ich, der Seemann, hatte ja nur indische Währung bei mir. Also saß ich so rum, als ein Vertreter der DDR-Handelskammer kam, der Mitleid mit mir fühlte und nicht glauben konnte, dass die große Rostocker Seereederei sich außerstande sah, mir in dieser Lage ein paar Devisen mit auf den Weg zu geben. Also lud er mich auf einen Drink ein.

Um 17 Uhr in Bombay los geflogen, landeten wir um 1.30 Uhr MEZ in Prag. Ich stieg im Hotel „International“ ab. Noch am selben Tag flog ich mit einer IL18 nach Berlin-Schönefeld. Es war der 30. April. Meine Eltern waren informiert worden, wann ich voraussichtlich eintreffen würde. Doch in Berlin selbst erwartete mich niemand. Dafür erwartete man zwei Zinksärge mit toten Seeleuten des Tankers MERSEBURG, die in Piräus bei Arbeiten in den Tanks ums Leben gekommen waren. Dementsprechend intensiv befassten sich die Behörden mit mir. Es war ihnen im ersten Moment völlig unverständlich, dass ein so junger Mensch aus Bombay kam. Ebenso unverständlich, dass ich nur eine kleine Tasche bei mir trug.

Nebenan auf dem Flugfeld trainierte die NVA im Exerzierschritt. Auf meine Frage, was denn los ist, hieß es, morgen ist der 1. Mai. Da wusste ich, ich war wieder in der Heimat.

Leider besaß ich nicht eine einzige DDR-Mark, nur die indischen Rupies. Doch es gab ja noch den Mann der Handelskammer. Der gab mir dreißig Mark und ich fuhr in seinem Tatra nebst Chauffeur nach Berlin-Schöneweide zum „Jägerheim“. Dort habe ich mich erst mal richtig satt gegessen, ein doppeltes Schnitzel mit ordentlich viel Kartoffeln und zwei halbe Liter Bier. Diesen anständigen Mann vergesse ich bis heute nicht. Von allen meinen weiteren Reisen schickte ich ihm eine Postkarte.

Die Zeit verging, mein Schiff lag inzwischen in Liverpool. Der größte britische Seeleutestreik aller Zeiten zwang die Schiffe zu längeren Liegezeiten, die sich enorm auf die Fahrpläne auswirkten. Kapitän Klewe schrieb mir nach Hause und sagte zu, dass ich wieder aufsteigen könne, wenn das Okay vom Hafentarzt käme. Ich fuhr nach Rostock zu meiner Freundin. Da sie mir nicht schrieb, war sie ahnungslos. Nun stand ich vor ihr und merkte sofort, da stimmt

was nicht. Im Kleiderschrank hing die Uniform eines Obermaatens der Volksmarine. Das war leider das Los der Seeleute. So ging es Hunderten. Also trennten wir uns und alle Sachen wurden wieder nach Hause geschickt. Dann ging es zum Hafenarzt. Obermedizinalrat Dr. Peters untersuchte mich und stimmte einer Weiterbeschäftigung an Bord zu, mit der Einschränkung, ein Jahr lang keinen Alkohol zu trinken. Ich unterschrieb wohl oder übel dieses Papier. Jeder, der Typ IV gefahren ist, weiß, dass dieser Verzicht sehr hart werden würde. Keine Klimaanlage, Rotes Meer, Indischer Ozean und dazu der Durst, der immer vorhanden war. Ich hielt durch. Bei Feierlichkeiten hielt ich mich zurück, auch bei meinen eigenen. Das war eine Schule fürs Leben. Zu verzichten, weil man es muss, wenn man sein Ziel erreichen will. Dieser Wille hat mich auch später stets begleitet und aus mir einen richtigen Kerl gemacht.

Das Schiff lief in Rostock ein und ich konnte meine Kameraden wiedersehen. Drei Jahre blieb ich auf der ERFURT und holte mir das Rüstzeug zum Bootsmann, denn seemännisch konnte man auf solch einem Pott viel lernen. Es war eine schöne Zeit auf Typ IV, meiner ERFURT.

Liverpool, 10.05.66.

Lieber Gen. Stiller!

Habe gestern abend über Blindfunk Ihre Nachricht erhalten, daß Sie sich zu Hause in Urlaub befinden. Das ist prima, und ich bin eine Sorge los.

In Aden sind wir damals übrigens den zweiten Mann losgeworden, nämlich den Gen. Peter von der Maschine. Wir mußten schnell Aden anlaufen, um ihn zur Blinddarmoperation ins Hospital zu bringen. Er ist nun schon lange zu Hause. -

Hier geht es sehr langsam mit dem Löschen, es ist einfach zum Lachen. Ich hoffe nun, so am 13.05.66 mit der "Erfurt" Liverpool endlich verlassen zu können. Es geht nicht wie ursprünglich geplant nach Rotterdam sondern nach Antwerpen, von dort nach Hull und dann wegen rund 200 to nach Hamburg und Rostock. Also vordem 28. Mai ist mit unserer Ankunft in Rostock auf keinen Fall zu rechnen; die Agentur in Hull hat mir bereits jetzt geschrieben, daß es lange dauern wird in diesem komischen Hafen. Wir könnten höchstens früher kommen, wenn die DSR die Löschhäfen ändert und alles in Rostock transshippen läßt. Aber das würde viel Arger geben, und es ist nicht damit zu rechnen.

- So, mein Lieber, noch etwas: vergiß vor lauter Urlaub nicht die erforderliche Nachbehandlung, das ist wichtig; man kann da sonst allerhand zurückbehalten. Und dann sieh zu, daß Du wieder an Bord kommst. Alles Gute und Gesundheit wünscht

Kapitän H. S. "Erfurt"

Bei „Spek en Eieren“

Jürgen Prescher erinnert sich: Wo auch immer unsere DSR-Schiffe während ihrer Reisen anlegten, beinahe überall prangten rund um den Globus an den Kaikanten unterschiedlich große, meist ungenau geschriebene Schriftzüge mit Schiffsnamen auf der Wasserseite. Bei Außenbordarbeiten im Hafen malten und pönten Matrosen und Decksleute mit Schiffsfarbe „ihren“ Schiffsnamen auf die Steinmauern oder auf dicke Holzbalken am Kai. Immer wieder ein Hinweis für ankommende Schiffe, der mitteilen sollte: „Schaut her, auch wir sind gut in diesem Hafen angekommen. Und wir grüßen euch!“

Als die HALBERSTADT im Dezember 1961 mit Kapitän Paul Eggert in Port Esquivel auf Jamaika anlegte, sahen wir den deutlichen Schriftzug von MS LEIPZIG. Ein Schwesterschiff war also schon vor uns hier gewesen.

Eine ähnliche Sitte des „Sich-Verewigens“ entdeckte ich auf der Toilette von „Spek en Eieren“ im Hafen von Antwerpen.

In unmittelbarer Nähe zum Hansa-Dock, in dem wir mit unseren Schiffen immer wieder zur Ladungsübernahme für Häfen in aller Welt festmachten, und gleich vor dem Tor der Mercantile Werft, von wo man eine reichliche halbe Stunde mit dem Linienbus bis in die Innenstadt von Antwerpen fuhr, liegt das Wahrzeichen des Antwerpener Hafens, dieses Cafe-Restaurant. Abends ging der Seemann für etwas Zerstreuung auf ein Bier zu „Spek en Eieren“. Eine kleine saubere Gaststätte mit höflichem und freundlichem Personal.

Niemand wurde animiert zu speisen. Jeder Gast durfte in aller Ruhe sein helles belgisches Bier am Tisch genießen. Aus der glitzernden Musikbox erklangen in den 1960er Jahren deutsche und englische Schlager. Wenn ein Gast fünf bis zehn belgische Franc in den Münzschlitz fallen ließ und das gewünschte Lied per Taste drückte, hob sich in der Box ein kleiner Metallarm, rotierte bis zur gewählten Schallplatte und transportierte diese auf den Plattenteller. Damals gehörten die Schlager „Downtown“ mit Petula Clark oder „This Land is Your Land“ von Trini Lopez zu den am häufigsten gehörten Liedern der Gäste. Ab 1965 wurde „Spanish Eyes“, gesungen von Al Martino, zum ständigen Ohrwurm.

Auf meiner vierten Reise mit MS HALBERSTADT, auf der Fahrt nach Argentinien im Frühsommer 1962, lernte ich erstmals dieses Restaurant in Hafen- und Werftnähe kennen. Auf weiteren Reisen mit MS GERA nach Indien machten wir immer wieder hier in Antwerpen fest, um Ladung für weitere Häfen zu übernehmen, und kehrten bei „Spek en Eieren“ ein.

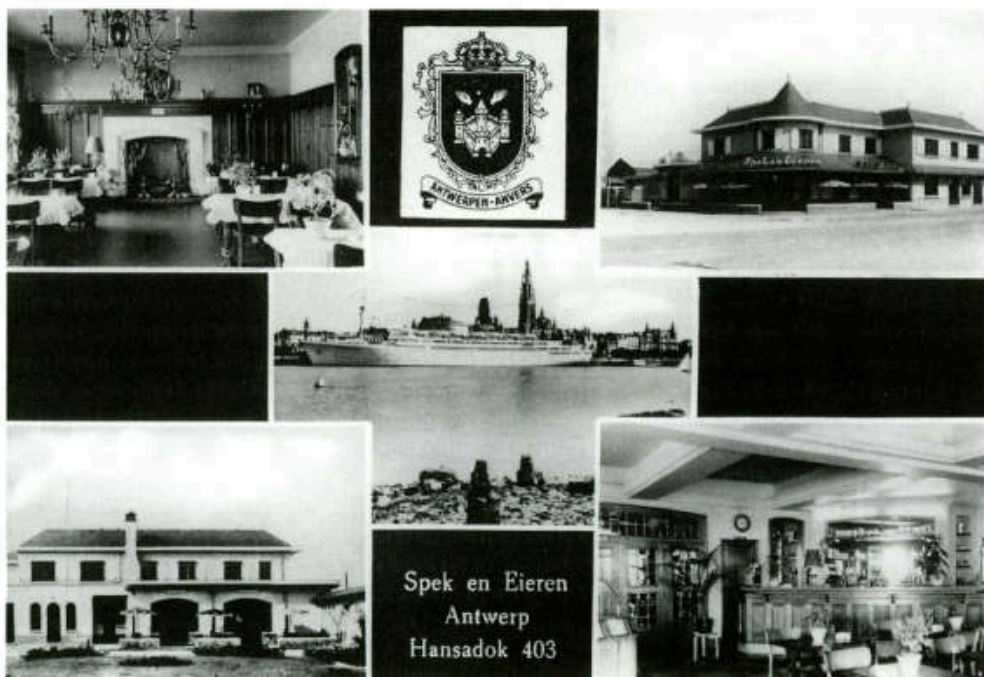
Am 2. April 1965 sollten mit MS WERRA von Wismar aus die ersten Besatzungsmitglieder für ein neues Schiff unserer Flotte, das MS CALBE, nach Antwerpen gebracht werden. Leider hatte die WERRA im seichten Fahrwasser der Ostsee eine Grundberührung. Westdeutsche Schlepper kreuzten schon lauend um unser Schiff. Erst mit viel Mühe gelang es den Schleppern der Rostocker Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei das Schiff wieder in tieferes Fahrwasser zu ziehen.

Daraufhin kam das Versorgungsschiff BEREITSCHAFT zum Einsatz. Wir mussten auf die BEREITSCHAFT überwechseln. Bei so viel Besatzung auf dem viel kleineren Schiff wurde es sehr eng beim Schlafen, Waschen und Essen. Aber wir konnten an Deck bei schönstem Wetter die Durchfahrt durch den NOK genießen. Zuerst lieferte die BEREITSCHAFT noch Ausrüstungsgegenstände für einen Tanker in Rotterdam ab. Danach wurden wir als Teil der künftigen Besatzung des MS CALBE von dem kleinen Versorgungsschiff wohlbehalten zur Mercantile-Werft an die Schelde nach Antwerpen gebracht.

Erneut bot sich am Abend vor dem Auslaufen die Gelegenheit, bei „Spek en Eieren“ ein gepflegtes kühles belgisches helles Bier zu trinken. Die Reederei hatte von Belgien die MARLY I gekauft und in der Mercantile-Werft das Schiff für die DSR herrichten lassen. Am 14. April 1965 übernahm die DSR das Schiff. Kapitän wurde Robert Nützmann. Die ersten beiden Reisen des MS CALBE führten nach Noworossisk ins Schwarze Meer.

Auch wenn meine monatlichen Devisen als Kochsmaat Bäcker keine großen Sprünge erlaubten, leistete ich mir im genannten Restaurant hin und wieder ein zweites Bier. Irgendwann folgte darauf der Weg zur Toilette. Die Örtlichkeit war sauber und ordentlich. Nur an den Wänden und an der Tür entdeckte ich Kritzeleien, wie ich sie hier nicht erwartet hätte. Gewöhnlich stehen an den Klotüren und -wänden Blödeleien, fingierte Kontaktanzeigen und vulgäre Sprüche. Hier war alles ganz anders! Unterschiedlich groß oder klein gemalt mit schwarzem oder blauem Kugelschreiber standen da Schiffsnamen aller Nationen, gekennzeichnet mit Datum und der Jahreszahl, welche fast den gesamten Raum beanspruchten und nur noch die Raumdecke freiließen. Ich entdeckte auch einige DSR-Schiffsnamen.

Eine weitere Reise, diesmal ab dem 10. November 1965 unter Kapitän Alfred Zimdars mit MS BODE, brachte mich erneut nach Antwerpen. Sicherlich habe ich wenigstens ein Bier am Abend bei „Spek en Eieren“ getrunken, bevor unsere Crew mit MS BODE nach Westafrika weiterfuhr. Auf drei folgenden Reisen brachte mich Kapitän Hartmut Fischer mit MS J. G. FICHTE nach Kuba, Mexiko und wieder zurück nach Rostock. Bei der Ausreise bekamen wir immer Zuladung in Antwerpen. Einmal waren es exotische Tiere für den Zoo in Havanna. Vor der Weiterreise trank ich ein kühles Helles im Restaurant „Spek en Eieren“. Auf einer der Reisen musste unser Schiff für eine Grunduntersuchung mehrere Stunden in das Trockendock der Mercantile-Werft. Ich absolvierte zu jener Zeit auf MS J. G. FICHTE einen Kochlehrgang. Also nahm ich meine schriftlichen Schulaufgaben mit zu „Spek en Eieren“, trank mein Bier mit meinen anderen Lehrgangsteilnehmern und hoffte darauf, dass recht oft einer der anderen Gäste kleine Münzen in die schillernde Musikbox warf und wir die neuesten Schlager hören durften.



Ansichtskarte aus dem Jahr 1963

Natürlich drückte erneut die Blase. Das erste Bier wollte raus. Und was sah ich diesmal auf der Toilette? Das stille Örtchen musste vor nicht allzu langer Zeit neu gestrichen worden sein. Es roch noch nach frischer Farbe. Die vielen, vielen Kritzeleien mit Schiffsnamen im gesamten Raum waren verschwunden. Doch standen bereits wieder die ersten fünfzehn oder zwanzig neuen Eintragungen mit Schiffsnamen und Ankunftszeiten an der frisch geweißten Wand, darunter auch einige Schiffsnamen der Deutschen Seereederei Rostock. Nie vorher und danach habe ich Toilettenräume gesehen, welche wohl an fast allen Türen und Wänden bekratzelt waren mit nur der einen Mitteilung: „Schaut her, wir sind gut in diesem Hafen eingelaufen, wir grüßen euch Ankömmlinge.“ Eine seltsame, aber äußerst beglückende „No-Sex-Tradition“ internationaler Seeleute in einer belgischen Hafenkneipe. Ich bin im Sommer 1969 während meiner Westafrikareise auf MS ELBE unter Kapitän Peter Schütt zum letzten Male bei „Spek en Eieren“ gewesen. Vielleicht spielte damals die bunt schillernde Musikbox gerade „Junge, komm bald wieder“ mit Freddy Quinn.



Auch **Kurt-Werner Langer** wusste, wie viele Seeleute vor und nach ihm, das Bier in dieser populären Seefahrer-Kneipe am Polderdijkweg zu schätzen, wenn er berichtet: Ganz in der Nähe im Hansa-Dock befand sich der Liegeplatz der DSR-Schiffe und so war es eigentlich Usus, vor und nach jeder Reise hier einmal einzukehren. Bei „Spek en Eieren“ trank man das letzte oder das erste Glas Fassbier der Reise und träumte sich noch Wochen später auf See zu dieser schönsten der Blumen hin. Das Besondere an diesem Hafen-Café war das Maes-Pils. Es wurde in attraktiven Gläsern ausgeschenkt. Die hatten am unteren Ende eine etwa vier Zentimeter hohe Riffelung. Das machte die Gläser für den Bordgebrauch besonders interessant. Konnte man in ihnen doch ohne große Probleme eine Mischung im richtigen Verhältnis ansetzen – WBS mit Cola oder

Wodka mit Juice. Darum waren die Gläser sehr begehrt und der Wirt musste immer wieder neue zukaufen, da sich die Brauerei irgendwann wohl geweigert hatte, den VEB Schiffsversorgung Rostock über den Umweg Antwerpen weiterhin kostenlos zu unterstützen. Bald wurde bei „Spek en Eieren“ darauf aufmerksam gemacht, dass man diese Gläser auch käuflich erwerben könne. Welcher DSR-Seemann aber gab dafür schon Geld aus? Also ging es weiter: Rein in die Taschen und ab an Bord.

Doch die Wirtsleute kamen bald dahinter und fragten beim Kassieren nach dem Verbleib der leeren Gläser. Da sie die Antwort der Lords nicht befriedigte, wurden an der Tür die Taschen kontrolliert. Sie mussten fündig werden, um zu überleben, es ging nicht anders! Falls die Gläser nicht bereits vorher aus den Taschen der im hohen Seegang bordwärts navigierenden Fahrensleute gepoltet waren.

Trotz allen Ärgers blieb es immer beim freundlichen Verweis. Der Umsatz mit den ostdeutschen Seeleuten sollte schließlich nie wirklich in Gefahr geraten. Und wie es der Teufel will, musste die Kneipe bald nach dem Untergang der alten Deutschen Seereederei ebenfalls Konkurs anmelden. Jüngst hat sie ein Industrieller aufgekauft und wiedereröffnet, allen ehemaligen DSR-Seeleuten zum Trost.

Friedrich Seibicke zur Geschichte von „Spek en Eieren“:

Das Café-Restaurant „Speck und Eier“ liegt im Hafen von Antwerpen mitten zwischen Kranarmen und den stählernen Tanks und Türmen der ESSO-Raffinerie. Es ist das einzige Gebäude, das vom früheren Weidepolder von Oosterweel übrig geblieben ist. Das Haus wurde 1952 zusammen mit der Raffinerie gebaut, die damals in Betrieb ging.

Die ursprüngliche Bauernhof-Herberge gleichen Namens lag etwa sechs Meter tiefer. Sie wurde abgerissen, um die Vergrößerung des Hafens möglich zu machen. Das ursprüngliche „Speck und Eier“ geht auf das Jahr 1657 zurück, wie es auf einem Herdbalken zu lesen war, und besaß eine jahrhundertelange familiäre Tradition. Der Bauernhof „Speck und Eier“ war nah und fern bekannt wegen der herrlichen Eierpfannekuchen mit fettem Bauchspeck, wie der Name es schon sagt.

In den Obstgarten, der hinter dem Haus lag, wurde später das Trockendock 5 der Mercantile Werft hineingebaut. Das Grundstück war ein Spielgarten im wahrsten Sinne des Wortes. Vor allem während der Wochenenden kamen viele Besucher aus der Stadt in den Weidepolder. Die Leute spazierten über den Deich, entlang der Royer Schleuse zu den verschiedenen Herbergen, die es damals noch gab.

„Speck und Eier“ lag am weitesten entfernt vom Dorf Oosterweel.

Nach dem Abbruch dieser Bauernhof-Herberge wurde es notwendig, in der sprichwörtlichen Wüstenei von neuen Betrieben, Raffinerien, Trockendocks und Hafenfirmen eine Garküche zu errichten. So konnte das neue „Spek en Eieren“ wieder aufgebaut werden, sechs Meter höher als der frühere Bauernhof. Deshalb stand auch in großen Buchstaben „Ruhe- und Aufwärmplatz“ auf dem Giebel geschrieben, so wie es zu einer Aufwärmküche passte. Hierher konnten die Dockarbeiter gehen, sich aufwärmen und aus ihrem „schoofsak“, dem flämischen „Fresssack“, das Mitgebrachte essen. Später entwickelte sich der Standort mehr und mehr zu einem begehrten Kaffeerestaurant, wo man noch immer Speck mit Eiern essen konnte. Es wurde von Leuten aus der Umgebung ebenso besucht wie von Durchreisenden, von Stauern, Hafenmeistern, Dockkontrolleuren, Wasserschutzbeamten, Heuerbaasen, Seeleuten und Verwaltungsangestellten der umliegenden Betriebe.

Nach fünfzig Jahren Wohl und Wehe schloss dieses populäre Hafenrestaurant vorübergehend seine Pforten und wurde bald darauf von einem niederländischen Industriellen aufgekauft, der diese legendäre Ausspanne zu einem Nobelrestaurant ausbaute.

Der Untergang der SEEADLER

Die Kollision des MS SEEADLER der DSR, mit voll Schiff Papierkollis für die Druckindustrie auf der Heimreise von Riga nach Rostock, und des MS INZHENER NECHIPORENKO, eines sowjetischen Autotransporters, der in Rostock die damals beliebten Ladas gelöscht hatte und sich auf der Heimreise nach Riga befand. Ort des Geschehens: Westlicher Ausgang der Rigaer Bucht. Zeitpunkt: Freitag, der 31. März 1978, um 2.33 Uhr. Wetterlage: Sehr schlechte Sicht durch Nebel bzw. Seerauch, ruhige See mit Brucheis und kleineren bis größeren Schollen Treibeis.

Ein fürchterlicher Schlag traf unser Schiff, verbunden mit dem Krachen und Aufschreien von berstendem Stahl und anderen Materialien. Die gewaltige Erschütterung des Schiffes schmiss mich beinahe aus der Kojen. Mein erster Gedanke: Hier müssen wir alle aussteigen! Gleichzeitig hatte ich aber das Gefühl, mir würde nichts passieren. In großer Gefahr hat man wohl die so genannte „Ahnung“, wahrscheinlich schaltet sich der 7. Sinn ein.

Der Hilfsdiesel, die Hauptmaschine und alle Aggregate fielen aus. Black out! Uplötzlich war eine gespenstige Ruhe im Schiff. Man hörte nur verschiedene aufgeregte Rufe und das Laufen von Besatzungsmitgliedern. Die Batterien hatten Gott sei Dank sofort die Notstromversorgung übernommen.

Ich war zeitgleich mit diesen Wahrnehmungen in meine Klamotten gesprungen, da hörte ich schon das Maschinenraumschott klappen. Ich riss die Kammertür auf und sah den Maschinen-Assi panisch auf mich zukommen. Auf meine Frage: „Wo ist das Maschinentagebuch?“, antwortete er: „Das ist noch unten, da kommen wir nicht mehr heran. Wir haben starken Wassereintritt!“

Ich sprintete zum Eingang des Maschinenraumes und traute meinen Augen kaum. Das Wasser stand bereits oberhalb der Zylinderköpfe unserer Hauptmaschine.

Sofort rannte ich zur Brücke, um den Kapitän zu informieren, dass es technisch unmöglich geworden ist, unser Schiff mit eigenen Mitteln zu retten. Diese Information zu überbringen, war mit einigen Schwierigkeiten verbunden, denn unser Kollisionsgegner hatte die Rauchboje vom Rettungsring der Backbordnock ausgelöst. Roter Signalrauch umgab das Brücken- und das Bootsdeck und war zum Teil auch in die Brücke eingedrungen. Hier herrschte durch den Rauch schlechte Sicht, Atemnot und eine gewisse Anspannung, denn unter diesen Umständen mussten die nautischen Unterlagen gesichert werden. Ich machte dem Kapitän meine Meldung. Er gab sofort den Befehl, die Rettungsmittel klar zu machen. Der Bootsalarm wurde ausgelöst. Mir gab er die Weisung, durch die Wohn- und Arbeitsräume zu gehen und nach Verletzten und Eingeschlossenen zu suchen, den noch machbaren Verschlusszustand herzustellen und entsprechend Meldung zu machen. Dieser Auftrag belastete mich sehr stark und ich denke noch heute ungern daran zurück. Hoffte ich doch inständig, dass ich keine Schwerverletzten, oder was noch schlimmer gewesen wäre, Eingeschlossene finde, die man nicht hätte befreien können.

Ich war so froh und bin es heute noch, dass ich alle gesund, wenn auch mit kleineren Schrammen, zum Teil nervlich desolat und mit den verrücktesten Kleidungsvariationen antraf. Hatte doch jeder im Durcheinander das nächst Greifbare angetrocknet.

Auf meinem Weg von der Brücke sah ich das Chaos auf dem Bootsdeck. Der Steven der INZHENER NECHIPORENKO hatte das Backbord-Rettungsboot voll in der Mitte erwischt und es in den Schornstein hineingedrückt. Unterhalb davon standen die Schweißschränke mit den Sauerstoff- und Azetylen-Flaschen. Die Schränke waren nur noch Schrott, die Gasflaschen waren aus ihren Halterungen gesprungen und lagen verstreut an Deck. An einer

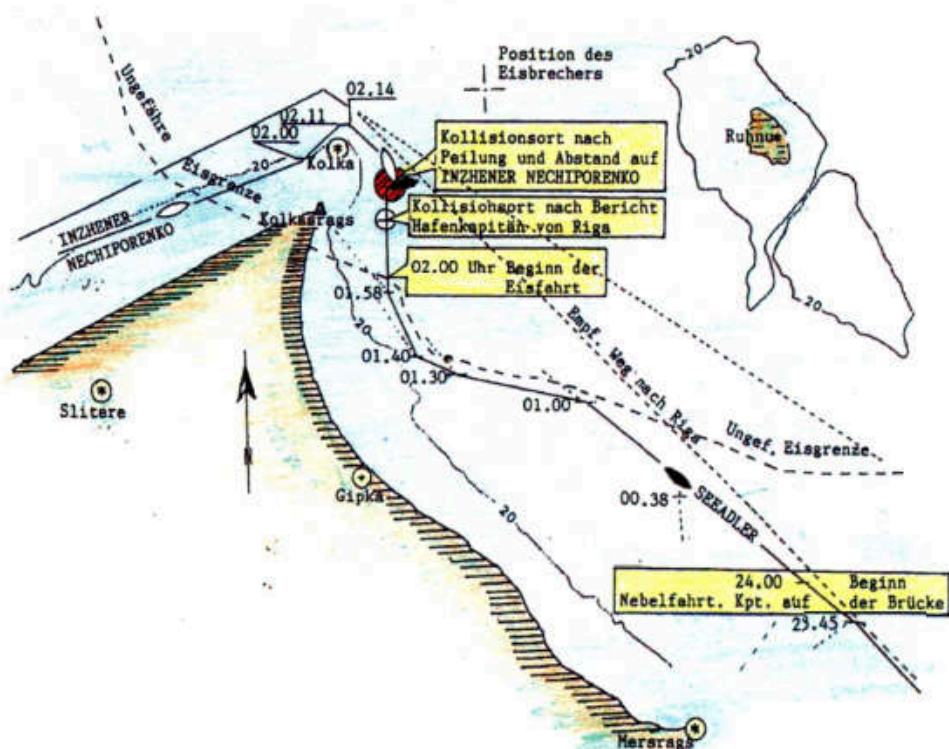
Flasche hatte es das Ventil abgeschert. Sie blies ab! Um weiteres Unheil zu vermeiden, zerrte ich sie schnell zur weit eingerissenen Bootsdeckkante und schmiss sie über Bord.

Unterhalb dieser Kante befand sich ein Loch in der Außenhaut, so groß, dass man bequem mit einem LKW in die Messe hätte fahren können. Noch ein Deck tiefer hatte der Steven des Kollisionsgegners ebenfalls die Außenhaut aufgerissen und sie mit Teilen der Kammerzwischenwände bis vor die Kojen des Kochs geschoben. Nur gut, dass man die Kojen aus Sicherheitsgründen an den Wänden zum Betriebsgang eingebaut hatte, und gut, dass die NECHIPORENKO in Ballast war, sodass der untere, zurückgezogene Teil des Stevens nicht weiter in den Kammerbereich eingedrungen war.

Im gesamten Bereich des Mannschaftsdecks gab es Verwüstungen. Durch die Wucht der Kollision hatte es selbst in den Kammern der Steuerbordseite Backs und Spinde aus ihren Verankerungen gerissen. Die verschiedensten Gegenstände waren durcheinander gewirbelt worden und lagen kreuz und quer verstreut. Selbst ein Bullauge lag auf dem Fußboden. Alle Kammern und der Betriebsgang standen zentimeterhoch unter Wasser, vermischt mit jeder Menge kleinerer Bruchschollen. Der Rest der Mannschaft, welcher noch nicht bei den Rettungsmitteln war, wurde von mir nach oben beordert. Danach kontrollierte ich den Rudermaschinenraum. Alles okay, kein Wassereintrich. Ich stellte schnell den Verschlusszustand her und machte anschließend Meldung beim Kapitän.

Danach ging ich in meine Kammer, zog mich schnell warm an, steckte meine Papiere und zur Erinnerung den kleinen Schiffsstempel ein und klemmte mir gegen die Kälte und für alle Fälle meine Flasche Weinblattsiegel unter den Arm.

Auf dem Aufbautendeck, in der Nähe der Steuerbord-Gangway, erfolgte die Anwesenheitskontrolle. Gott sei Dank, die Besatzung war vollzählig. Ein Nautischer Offizier teilte nun die Seefahrtsbücher aus.



Das Steuerbord-Rettungsboot war zu Wasser gelassen und alle begaben sich über die Lotsenleiter ins Boot. Leider ließ ich hierbei die Flasche Weinblattsiegel auf dem Schanzkleid stehen. Sie hätte noch gute Dienste leisten können.

Nun wurde versucht, mit dem Boot vom Schiff wegzukommen. Das gelang nur mit großer Mühe, da die Eisverhältnisse behinderten und der so genannte „Ruckswilli“ nicht genug Antriebsschub besaß.

Alle hofften auf eine schnelle Bergung unseres Bootes, denn die INZHENER NECHIPORENKO war in Sichtweite und hatte ihre Motorbarkasse ausgesetzt. Diese zog endlose Schleifen und es dauerte recht lange, bis sie uns in Schlepp nahm. Waren es die Eisverhältnisse oder waren es die Nerven des sowjetischen Nautikers, der die Barkasse befahlte, vorher aber die Ramming gefahren hatte?

Problematisch war auch das Anlegen unseres Bootes an die heruntergelassene Gangway der INZHENER NECHIPORENKO, denn ihre Hauptmaschine war nicht auf Stopp und das Schraubenwasser trieb uns immer wieder ab. Nach etlichen Anläufen gelang es uns endlich, an der Gangway festzumachen. Jeder war froh, das rettende Schiff erreicht zu haben.

Nach unserer Rettung, kurzer Besinnung und entsprechender Kontrolle wurde festgestellt, dass ein Seefahrtbuch fehlte, und wie ich mich zu erinnern glaube, die aktuelle Seekarte auf dem Kartentisch liegen gelassen wurde. Der Kapitän erwog mit Hilfe der Motorbarkasse und Freiwilliger unserer Besatzung, diese beiden Dinge noch von Bord der SEEDLER zu holen.

Wir waren schon auf halber Strecke zu unserem Schiff, als wir feststellten, dass bereits die Bullaugen des Rudermaschinenraumes in das Wasser tauchten. Das Prisenkommando wurde aus Sicherheitsgründen sofort abgebrochen. Das war die richtige Entscheidung, denn kurze Zeit später gab es einen hörbaren Knall an Bord der SEEDLER. Wahrscheinlich hatte ein Schott dem Wasserdruck nicht mehr standgehalten und war geborsten. Nun vergrößerte sich die Sinkgeschwindigkeit zusehends. Zurück an Bord der INZHENER NECHIPORENKO, wurden die Barkasse und die Gangway eingeholt.

Unsere gesamte Besatzung stand jetzt vereint an Deck und sah fassungslos zu, wie unser Schiff achtern wegsackte, sich langsam auf die Backbordseite legte und mit einer Kenterrolle in der See verschwand. Nur noch ein Teil des Unterwasserschiffes der Back war für eine kurze Zeit, bedingt durch den Auftrieb der leeren Vorpiek, zu sehen. Es war ein gespenstiger Anblick, wie unser Schiff mit brennenden Lichtern unterging.

Nun wurde uns erst richtig bewusst, dass wir zwar gerettet waren, aber alles verloren hatten. Ein fürchterliches Gefühl. War doch zur damaligen Zeit ein Schiff nicht nur ein Arbeitsplatz, sondern auch ein Stück Heimat, eine Wohnstatt mit vielen persönlichen Dingen, ein Platz, wo Kameradschaft noch galt, wo man sich aufeinander verlassen konnte und wo man so viel Gutes und auch nicht so Gutes gemeinsam erlebt beziehungsweise durchgestanden hatte. Zwei Mann aus unserer Besatzung verkrafteten dieses Gefühl nicht und brachen unter Schock an Deck zusammen. Die Ärztin der INZHENER NECHIPORENKO verpasste beiden gleich dort eine Spritze.

Nachdem wir uns in die Aufbauten begeben hatten, wurden Zettel und Schreibwerkzeug verteilt und jeder schrieb einen Sofortbericht über das von ihm Erlebte während der Kollision und des Unterganges. So wurden die Eindrücke durch die Zeit und Erzählungen untereinander nicht verfälscht.

Zur gleichen Zeit verließ die INZHENER NECHIPORENKO die Unglücksstelle und legte am Morgen im Hafen von Riga an. Hier herrschte natürlich unter den uns empfangenden Behörden die entsprechende Aufregung, Bestürzung und Unruhe. Ich sage nur: „Großes Aufgebot.“ Jeder Seemann weiß, was ich meine, besonders wenn es sich damals um einen sowjetischen Hafen handelte.

Die erste Frage an unseren Kapitän war nicht: „Gab es unter der Besatzung Verletzte oder Verluste und sind alle wohlauf?“, sondern: „Wo sind die Pistolen?!“ Das war das Wichtigste für die Sowjets. Es war beschämend und menschenverachtend. Meines Wissens sind die Pistolen, im Panzerschrank des Kapitäns liegend, untergegangen.

Ganz anders war das Verhalten der Besatzung der INZHENER NECHIPORENKO. Sie sorgte während unseres Aufenthaltes für eine gute Betreuung mit Essen und Trinken. Seeleute wissen und spüren, worum es geht und entwickeln daher untereinander eine große Solidarität.

Mitglieder unserer Handelsvertretung und Vertreter der DSR kamen ebenfalls an Bord und forderten entsprechende Berichte. Über sie liefen auch die Gespräche mit den Behörden, wer von unserer Mannschaft wegen der Seeverhandlung in Riga bleiben musste. Es wurde festgelegt, dass alle, die zum Zeitpunkt der Kollision Wache hatten, in Riga bleiben und erst nach der Verhandlung nach Hause können. Außerdem sollten sie eine Bleibe für unsere Besatzung bis zu unserer Heimreise und den Transport dorthin organisieren. Man beschloss, uns im INTERCLUB unterzubringen.

Nun kam der schwierigste Teil für unsere Vertreter. Sie mussten Geld auftreiben, um einige unserer Leute einzukleiden, besonders jene, die bis nach der Verhandlung in Riga bleiben mussten. Noch heute ist mir dieses „Bemühen“ als Akt voller Umständlichkeit und Bürokratie in Erinnerung. Erst nach Stunden hatte man endlich um die dreihundert Rubel zusammen und konnte die einfachste und notwendigste Einkleidung vornehmen. Entsprechend „gut“ war unsere Stimmung. Man muss bedenken, es war Winter und manche hatten nur einen Schlafanzug mit irgendeiner Jacke, mit Glück einer Wattejacke, an. Dazu Hausschuhe, Schlappen, Filz- oder Gummistiefel. Es gab die verrücktesten Varianten. Unsere Leute, die Stunden vorher alles verloren hatten, nervlich stark belastet und zum Teil noch geschockt waren, erwarteten eine schnelle Hilfe und kein bürokratisches Hick-Hack.

Nach diesen „Erlebnissen“ brachte man uns am späten Nachmittag per Auto in den INTERCLUB. Hier erlebten wir die nächste Überraschung. Die Bar war bereits geöffnet und alle wollten auf den Schock etwas trinken, aber keiner hatte Geld dabei. Man hatte vergessen, uns etwas Handgeld zu geben, außerdem versäumt, dem INTERCLUB mitzuteilen, dass wir Schiffbrüchige sind und unser Verzehr auf Rechnung geht. Nichts dergleichen!

Nach dem Motto „Ohne Geld – keine Musik“ verhielt sich die Bedienung entsprechend. Trotz Aufklärung unsererseits und guten Zuredens war niemand bereit, uns etwas auszuschenken. Die Gespräche am Tresen wurden immer heftiger und drohten zu eskalieren. Die Nerven unserer Besatzungsmitglieder waren nach all dem Erlebten zum Zerreißen gespannt. Laut hörte man Meinungen wie: „Erst karrt man uns unter und dann gibt man uns noch nicht einmal etwas zu saufen!“

Ich versuchte, die Massen zu beruhigen, kramte in meinen Taschen und fand noch etliche Rubel. Die gab ich dem Bootsmann oder einem Offizier, ich weiß es nicht mehr genau, und so konnten sich unsere Seeleute ein paar Biere kaufen. Die Situation war gerettet.

Nach diesen Aufregungen suchte ich mir ein ruhiges Plätzchen, schob mir vier Stühle zusammen und legte mich zum Schlafen nieder.

Am späten Abend erfuhren wir, dass wir zum Flughafen gefahren werden und dass dort eine Sondermaschine der INTERFLUG für unsere Heimreise nach Berlin bereitsteht. Ohne Probleme ging es an Bord und kurz nach dem Abflug gab es die erste freudige Überraschung. Man hatte den Flieger, was Essen und Trinken angeht, vom Feinsten ausgerüstet. Jeder konnte nach Herzenslust schlemmen. Die Flugzeugbesatzung war äußerst freundlich zu uns. Wir mussten natürlich eine Menge erzählen, galten wir doch für sie als eine Art Abenteurer, die gerade einen Schiffsuntergang überlebt hatten.

In Berlin gelandet, wurden wir ebenfalls von etlichen Behörden empfangen und befragt. Als Wichtigstes galt, ob der „Schlüssel“ (zum Dechiffrieren der Schlüsseltelegramme) sichergestellt worden sei. So waren eben die Zeiten.

In einem separaten Raum des Flughafens von Schönefeld hatte man für uns vom Besten, was Küche und Keller hergaben, aufgetafelt. Hier erfuhr ich im Gespräch, dass der Wach-Assi sehr großes Glück gehabt hatte. Er war gerade von der Separatorenstation, die sich im achteren Bereich auf der Backbord-Seite des Maschinenraumes befand, nach vorn zum Fahrstand gegangen, als Sekunden später der Wulstbug der INZHENER NECHIPORENKO die Backbord-Außenhaut im Maschinenraum durchbrach. Wahrscheinlich war der Wulstbug bis zur Hauptmaschine vorgedrungen. Der Maschinen-Assi hätte absolut keine Überlebenschance gehabt.

Nach dem Zurücksetzen der INZHENER NECHIPORENKO gab es einen enormen Wassereinbruch. Es grenzt noch heute an ein Wunder, dass beide Wachgänger rechtzeitig und gesund den Maschinenraum verlassen konnten.

Nach einer guten Stunde wurde die Tafel aufgehoben. Jedes Mitglied unserer Besatzung bekam 200 MDN Bewegungsgeld und eine Woche Sonderurlaub. Was ist schon eine Woche, wenn viele aus unserer Mannschaft ihre Papiere, vom Personalausweis bis zum Führerschein, neu beantragen mussten. Weiterhin hatte jeder seine Ansprüche bei der Versicherung zu klären. Daran erinnere ich mich nur ungern. Es wurde selbst um die Qualität und Menge der Unterwäsche gefeilscht. Was mich aber am meisten ärgerte, dass man uns die 200 Mark Bewegungsgeld, die ich als „Lohn der Angst“ angesehen und auch so entgegengenommen hatte, hier bei der Versicherung im Reedereigebäude gleich wieder durch Verrechnung mit unseren Ansprüchen abnahm. Ich äußerte mich entsprechend. Nach solchen Ereignissen empfinde ich dieses Verhalten einer so großen Firma, wie es die DSR gewesen war, noch heute als unanständig!

Alle in Rostock und Umgebung wohnenden Besatzungsmitglieder wurden mit einem Bus der Reederei nach Rostock gebracht und anschließend einzeln mit Taxen bis vor ihre Haustüren gefahren. Alle anderen brachte man von Berlin aus per Taxi in ihre Wohnorte.

Eines möchte ich noch erwähnen. Auf der Fahrt nach Rostock machte der Bus einen Tankstopp. Da bemerkte ich, dass der II. TO seine Schwimmweste immer noch umgebunden hatte und sie auch nicht ablegen wollte. Reine Nervensache. Er hat sie wohl erst in seiner Wohnung abgelegt.

Jeder aus unserer Besatzung hat den Untergang des MS SEEADLER auf seine Weise verarbeiten müssen. Ich selbst hatte noch für Monate mit einem plötzlich auftretenden, kurzzeitigen und von mir nicht beeinflussbaren Zucken des linken Augenlides zu tun. Unangenehm, denn ich musste es dann für Momente festhalten.

Trotz vieler Probleme waren wir alle froh, wieder bei unseren Familien zu sein. Bereits 22 Tage nach dem Untergang musste ich wieder mustern und ging auf Reise nach England. Anzumerken ist noch, dass unser Kapitän, er kam meines Wissens aus dem Flottenbereich Asien/Amerika, erst am 27. März 1978 an Bord gekommen war und nur diese eine Reise als Urlaubsvertretung für den Stammkapitän der SEEADLER fahren sollte. Er war ein erfahrener Kapitän und er wird sich gefragt haben, warum trifft mich das Schicksal so hart während dieser kurzen Vertretung? Freud und Leid liegen eben dicht beieinander.

Mehrere Wochen später gab es in Rostock unter der Leitung der Havariekommissare Pilenz und Elchlepp eine Seekammerverhandlung zur Kollision und zum Untergang des MS SEEADLER.

Man lernt nie aus

Als ich während meiner Freiwache an der Reling stehend auf das Wasser starrte, erschien plötzlich der II. Ingenieur. Sein Gesichtsausdruck war wie immer zerknittert und mürrisch. „Wo steckst du denn, dich habe ich schon auf dem ganzen Dampfer gesucht! Stehst hier sinnlos herum und starrst den Möwen ein zweites Loch in den Achterstegen! Ich denke, du willst was lernen? Ich habe noch eine spezielle Aufgabe für dich: Die Zünd- und Kompressionsdrücke des Hilfsdiesels 2 sollen gemessen werden. Also, ran an den Speck, jetzt ist Gelegenheit dazu!“

Er selbst hatte einfach keine Lust dazu, schoss er sich doch lieber in seiner klimatisierten Kammer auf, um sich dabei ungestört einige Flaschen „Rostocker Hafenbrühe“ in den Hals zu schütten. Wenn die eigenen Getränke zur Neige gingen, hockte er in anderen Kammern herum. Dabei kam er auf die Idee, den Ersten zu überreden, dem Vierten diese, seine Arbeit machen zu lassen. Er hatte insofern recht, dass ich dabei ja nur lernen konnte. Kein Problem für mich, den Hauptmotor hatte ich schließlich auch schon mehrfach indiziert.

Während sich die Stauer eine längere Pause gönnten und kein Löschbetrieb herrschte, war Gelegenheit, diesen Auftrag zu erledigen. So machte ich mich an die Arbeit, bereitete das vergammelte Indiziergerät vor, gab Power auf die Hilfsdiesel-Aggregate, kurz HD's genannt, indem ich größere Energieverbraucher zuschaltete, wie die Luft-Kompressoren sowie eine Hauptschmierölpumpe. Auf der HD-Station standen drei Hilfsdiesel auf engstem Raum. Zwei laufende Diesel erzeugten hier unter tropischen Bedingungen einen unerträglichen Hitzestau. So schwang ich mich auf das seitlich am Motor angebrachte Trittbrett, gelegentlich auch als Arbeitsplattform bezeichnet, ließ den entsprechenden Zylinder bei geöffnetem Ventil mal kräftig freihusten, befestigte das Indiziergerät am Indikatorhahn, öffnete dessen Ventil und zog die Balkendiagramme für die Zünddrücke. Nach Betätigung eines Hebels zum Aushängen der Einspritzpumpe war es möglich, die Balken für die Kompressionsdrücke zu ziehen. Dabei musste man aufpassen, dass es bei der mit Lastschwankungen verbundenen Lastübernahme durch die anderen Zylinder und dem damit möglichen Flackern des gesamten Bordstromnetzes nicht zu einem „black out“ kam. Alles klappte wunderbar; die Diagramme sahen meisterhaft aus. Nur noch ein Zylinder von sechs war zu indizieren. Der Schweiß perlte von der Stirn die Nase entlang und platschte auf die Zylinderköpfe. Im Nacken merkte ich, wie kitzelnder Schweiß die Wirbelsäule herunterlief, sich kribbelnd den Weg durch die Kimme bahnte, die Beine entlang rann und letztlich die Socken feucht werden ließ und schließlich die Schuhe füllte. Ekelhaft! Gerade hatte ich den Indikatorhahn Nummer Sechs geschlossen, als aus der Entlastungsbohrung herausgeschossene, ölhaltige Abgase mein Kunstwerk übersprühten! „Mist, verdammter!“, zischte ich halblaut. Noch lag ich gut im Rennen. Die Kompressoren liefen noch eine gewisse Zeit, ehe sie automatisch abschalteten. Ein neues Blatt Indikatorpapier wurde eingespannt. Ein Schluck aus der Colaflasche möbelte mich auf, „jeschtscho ras“ das Ganze! Im eigenen Saft schmorend, kam ich erneut bei Zylinder 5 an und zog vollendet gut gelungene Diagramme, bis plötzlich Kompressor 1 abschaltete, danach Kompressor 2! „Schei...!“, rief ich wutentbrannt, schaute gehetzt, ob sich auch niemand in der Nähe aufhielt, mich beobachtete und sich vielleicht noch einen ablachte. Irgendwie auffällig, hässlich abgestuft sahen die Balkendiagramme aus! So ließ ich im Eiltempo von den Luftflaschen Druck ab, startete die Kompressoren erneut, spannte Papier in den Indikator und zog abermals Balkendiagramme. Meine Arme wurden schwer wie Blei, die Beine zitterten leicht, doch nichts hielt mich davon ab, die Sache zu packen. Bei Zylinder 4 riss die Schnur des Indiziergerätes! Nach „Verdammte Schei...!“ übertönte ein

Schmerzensschrei die tönenden Jockel. Bei einem Abrutscher tatschte mein Zeigefinger den 300°C warmen Indikatorhahn! Augenblicklich bildete sich eine saftige Brandblase, die mir schmerzlich durch den Körper bis in die Zehenspitzen zuckte. Mit zittrigen Fingern knotete ich irgendwie die Schnur zusammen. Weiter ging's. Ich merkte, wie meine Augen vom Schweiß langsam trübe wurden. Mein Kreislauf kam in Wallung. Zylinder 5 fertig – ein dreifaches „Hurra“. Dann Zylinder 6. Geschafft! Beide Kompressoren schalteten ab. Ich begann leicht zu wanken, eilte im schwankenden Eierschritt den schmalen Niedergang hinauf, riss die Tür zum gekühlten Kontrollraum auf und stürzte mich rücklings, wie ein Trunkenbold abrollend, auf die gummibeleagten Flurplatten. Ruhe. Nicht bewegen. Schwarze Gewitterwolken verdunkelten meinen Geist, zerspringende Feuerwerke schossen in die dunkle Nacht, Kometen mit Schweifen begannen meinen Planeten zu umkreisen. Es dauerte ziemlich lange, ehe die glutsprühenden Geschosse in meinen schwarz umwitterten Hohlkörper verlöschten und es wieder hell um mich herum wurde.

Neben mir gewahrte ich das auf dem Boden liegende Indiziergerät mit dem Diagramm, mit den Balken für Kompressions- und Zünddrücke. Makellos, ohne Verunreinigungen. Als ich so dalag, die pochende Pumpe immer noch meinen Körper beherrschte, ging mir Johann Wolfgang's Erlkönig nicht aus den Sinn: „...er erreichte den Kontrollraum mit Mühe und Not, die Diagramme sahen gut aus, doch der Vierte war tot.“ Langsam richtete ich mich auf. Dann machte ich es mir auf dem von fetten Seemannsärschen durchgesessenen Chief-Sessel bequem, lutschte vorsichtig an einer eiskalten Cola und bestaunte stolz mein Werk. Inzwischen stöhnten die HD's wieder unter der Last der Winden.

Plötzlich tauchte der II. Ing. im Kontrollraum auf, fragte nach, was sein Diagramm mache, ob alles klar sei oder ob ich Probleme gehabt hätte. „Alles klar, keine Probleme.“ Fehlte bloß noch, dass er an meinem Indikatordiagramm herumgenörgelt hätte! „Jetzt musst du nur noch alle notwendigen Temperaturen und Drücke holen.“ Nahm das Diagramm, und bevor er verschwand, konnte er sich die Bemerkung nicht verkneifen:

„Auftrag nur zur Hälfte erledigt.“

Wie sagt man in solch einem Fall? Man lernt nie aus!



Sie fahren also Maschine. Bevor wir die Zünddrücke messen, muss ich Ihnen erst mal eine saftige Ölung verpassen!

Mit dem Traktor zum Schiff

Nach knapp fünf Monaten Reise kam MS RONNEBURG im Dezember 1986 wieder in Rostock an, zum Glück rechtzeitig vor Weihnachten. Wie so oft in der langen Fahrzeit meines Mannes fuhr ich mit unserem sechsjährigen Sohn im Zug von Meiningen nach Rostock, um ihn abzuholen.

Im „Haus Sonne“ hatten wir ein Zimmer bestellt, da die RONNEBURG nur wenige Stunden in Rostock liegen und am nächsten Tag nach Wismar verholen sollte, um Kali für Brasilien zu laden. Mein Mann kam am späten Nachmittag in die „Sonne“, musste aber sehr früh wieder zum Hafen zurück. Martin und ich durften nicht mit dem Schiff nach Wismar fahren. Dieses Anfang der Siebziger noch gewährte Entgegenkommen war nun aus „Sicherheitsgründen“ verboten. Bestand wirklich für uns Fluchtgefahr oder hatten die „Organe“ nur Angst, dass mein Sohn das Schiff kaperte?

So fuhren wir mit dem Zug nach Wismar. Die RONNEBURG sollte im Holzhafen liegen. Doch wo ist der Holzhafen in Wismar? Wir gingen erst mal Richtung „Wasser“. In einem Holzhafen muss ja viel Holz liegen, das werden wir schon finden.

Es stürmte und bald fing es auch noch an zu regnen, richtiges Schietwetter. Den aufgespannten Regenschirm hatte ich wie ein Schutzschild in der einen Hand, an der anderen hielt ich meinen Sohn. Durch den Sturm überschlug sich der Schirm ständig, richtig sehen konnte ich auch nicht. Ich schloss den Schirm – wir wurden eh nass, mit oder ohne Schirm. Männer mit Seesäcken kamen uns entgegen. Hier schienen wir auf dem richtigen Weg zum Hafen zu sein. Wir gingen entlang der Gleise. Vom Schiff war weit und breit nichts zu sehen. Viel Holz lag neben den Gleisen, also musste hier irgendwo die RONNEBURG liegen. Endlich führte eine Straße über die Gleise, doch hier endete der Weg. Wasser hinderte uns am Weiterkommen.

Mit den Augen suchte ich eine Umleitung. Ich fiel einem Mann auf, der neben einem Traktor mit Hänger stand. Er fragte mich, wohin ich wolle. „Zur RONNEBURG“, lautete meine Antwort. Er überlegte kurz und meinte, wir sollten auf den Hänger klettern. Ungläubig schauten wir den Mann an. Wollte der uns jetzt verscheißern?

Er sah unsere fragenden Gesichter, lachte und erklärte uns, im Hafen sei Hochwasser und wir könnten zu Fuß das Schiff nicht erreichen. Er holte vom Hänger eine passende Leiter und wir stiegen hinauf. Es kamen noch mehr „Fahrgäste“ hinzu.

Etwas breitbeinig stehend, hielten wir uns mit beiden Händen an der nicht sehr hohen Bordwand fest. Es ruckte und die Fahrt ging los. Ein bisschen besorgt schaute ich zu meinem Sohn, aber er hielt sich ordentlich fest.

Mit unserem Gefährt kamen wir mühelos durch die Hochwasserstellen im Hafen und wurden bis an die Gangway gefahren. Mein Gatte traute seinen Augen nicht, als wir mit dem Traktor vorfuhren.

Trockenen Fußes, aber mit durchnässter Kleidung gelangten wir auf die RONNEBURG.

Später beim Abendbrot erzählten wir unsere Geschichte. Einige kannten den besonderen „Hochwasserezubringerdienst“ im Hafen bereits, manche schauten uns recht ungläubig an. Doch in Wismar kennt jeder diese besonderen Wetterlagen. Die Alten sagen: „Hier gibt es im Herbst dreimal Hochwasser und dann kommt der Schnee.“

Richt'ge Männer wie wir



Lehrlinge beim Festmacherspleiß (MS PRITZWALK, 1984)



Chiefmate Fiedler (li.) und Bootsmann Booz beim Arbeiten auf dem Kranausleger (MS NORDHAUSEN, 1991)



Lehrlinge und Wolfgang König (vorn) beim Entrosten des Achterschiffs, (MS SCHWERIN, 1976)



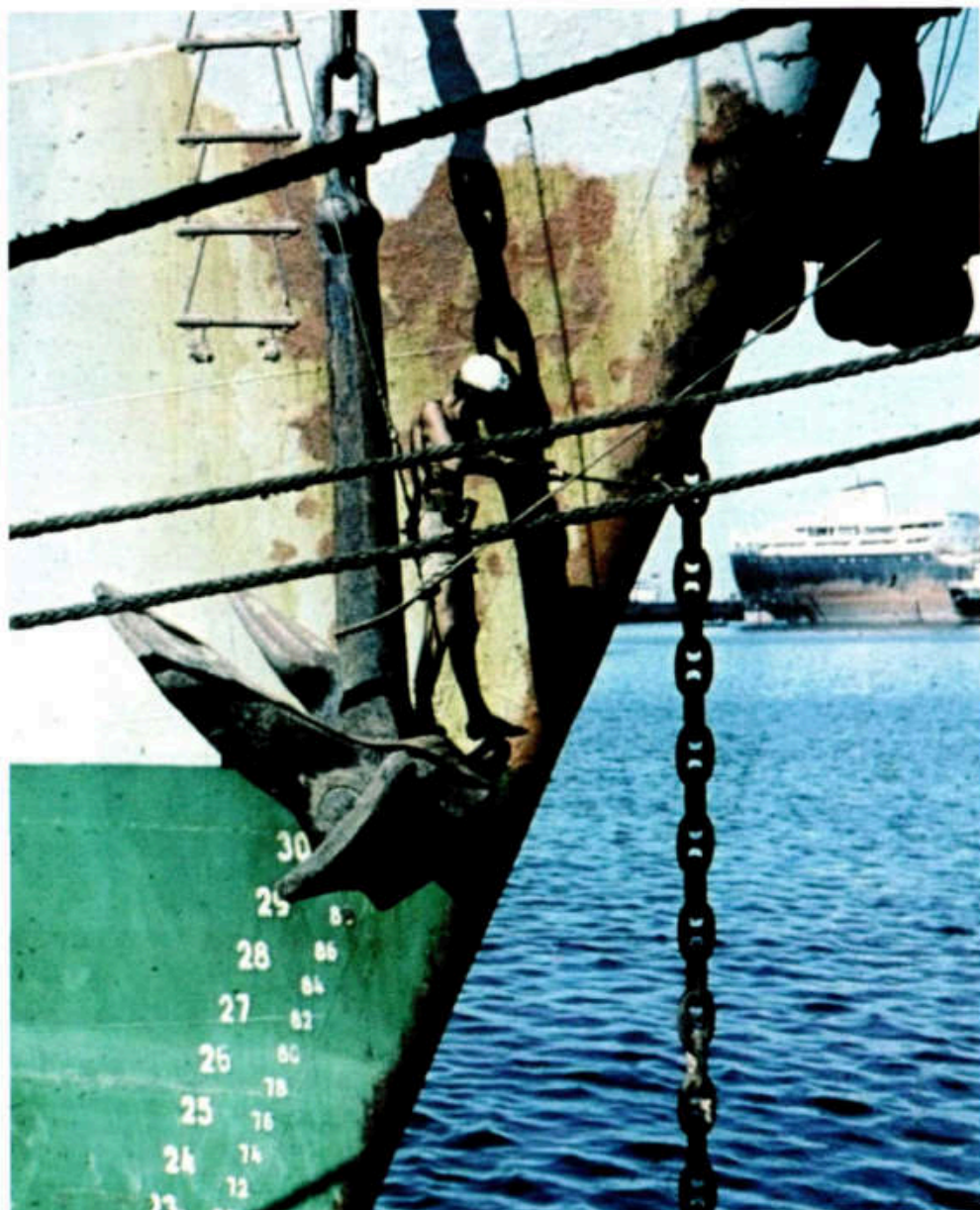
Kurt-Werner Langer bei der Reinigung HD-Tagestank Typ XD (MS ROSTOCK, 1985)



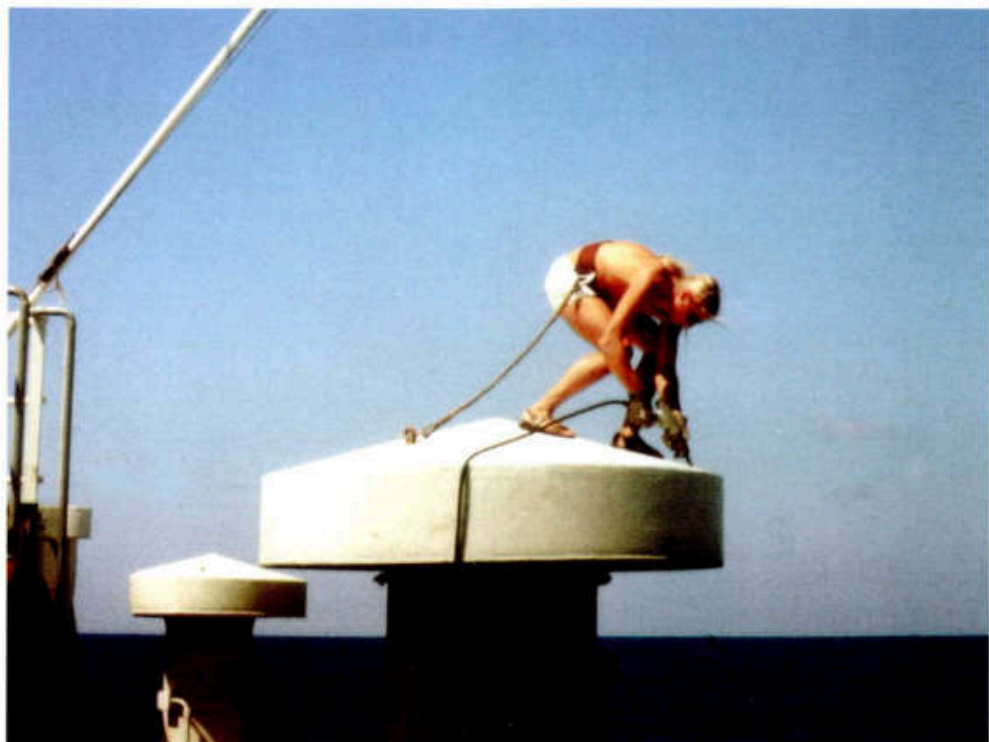
„Deutfrachtgrün“ – die Modefarbe auch auf MT BÖHLEN (1970er)



Lehrling Sczelesny (MS WITTENBERG, 1983)



Arbeiten am Vorsteven (MS FRIEDEN, 1967)



Matrose Otto beim Entrosten auf dem Lüfter (MS FICHTELBERG, 1988)



Wolfgang König im Antennenmast (FS A. v. HUMBOLDT, 1973)



Bullenbändigung durch Maschinenassistent Krause (li.) und den 3. Offizier S. Romahn (MS DRESDEN, 1965)



Teppichschuppen (MS JOHN BRINCKMAN, ca. 1964)



„Sergei“ Etdorf beim Malen des Logos der DSR – Kühlschiffahrt DSR Reefer Service, MS THEODOR STORM, 1974

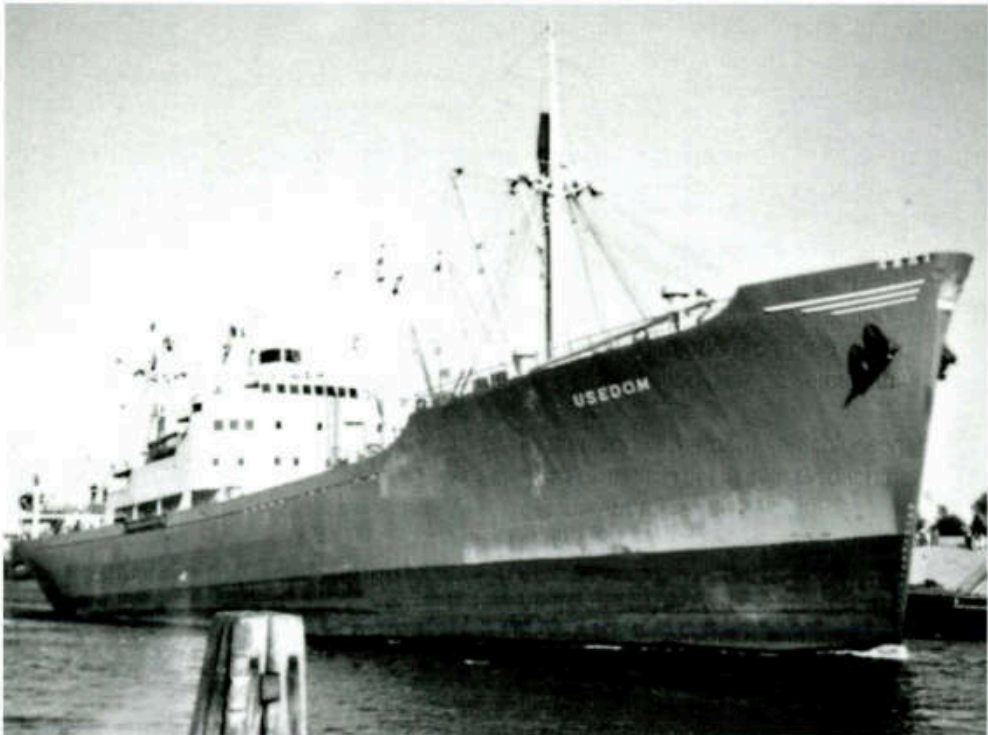
Die Usedom war mein Schicksal

Alles, was ich über diese Reise zu erzählen weiß, entspringt meiner Erinnerung, denn ein Tagebuch schrieb ich wie sicher die meisten Seeleute leider nicht. So manches Detail verwischte so in den Jahrzehnten oder vermischt sich mit Wahrnehmungen auf anderen Schiffen, was der Leser mir nachsehen möge.

Nachdem ich ein Angebot der Reederei, auf der USEDOM/DCZG als Storekeeper anzumustern, ausgeschlagen hatte, heuerte ich dort am 25. November 1970 als Maschinen-Wärter (Assi) an. Kurz vor jenem Angebot besuchte ich die USEDOM in Rostock und traf auf meinen Freund aus Schul- und Lehrzeit in meiner Heimatstadt Lauchhammer, Rolf Teinze, als Storekeeper. Wir hatten zur gleichen Zeit bei der Deutschen Seereederei Rostock begonnen. Von ihm bekam ich Informationen über den Maschinenbereich, die mich veranlassten, doch lieber als Assi auf diesem Dampfer zu fahren. Zu diesem Zeitpunkt konnte ich nicht wissen, dass es die vorletzte Fahrt der USEDOM unter DSR – Flagge sein würde.

Beim Aufsteigen auf MS USEDOM war ich, wie wir zu sagen pflegten, kein Greenhorn mehr. Ich hatte im Dezember 1967 auf MS WILHELM FLORIN als Motoren-Helfer angeheuert, lag mit diesem Schiff im Sommer des Jahres 1968 zirka acht Wochen in der Warnow-Werft Warnemünde und stieg im Frühsommer des Jahres 1969 als Maschinen-Wärter von diesem Typ X-Schiff (Baujahr 1964) nach vier Ostafrikareisen ab. Im darauf folgenden Herbst fuhr ich mit MS ROSENORT nach Westafrika.

Als Hafenspringer war ich häufig als Wachassi auf „Alttonnage-Schiffen“, wie wir sie nannten, eingesetzt. Ich besaß also meine Erfahrungen mit Afrika und Second-hand-Schiffen, bevor ich auf das MS USEDOM aufstieg.



Es wurde ein ganz normaler Ostafrikatörn. Auslaufen Rostock, die Ladehäfen in Europa hießen Hamburg, Antwerpen und Rotterdam, anschließend um Südafrika herum mit Bunkern in Las Palmas. Erster Hafen in Afrika war Daressalam, es folgten Mombasa und Aden.



MS USEDOM vor Aden

Danach Massaua, damals noch zu Äthiopien gehörig, weiter ging es nach Djidda und Port Sudan. Die Rückreise nach Europa verlief über Mombasa mit Bunkern in Durban. Löschhäfen in Europa waren Rotterdam sowie Antwerpen und über Hamburg ging es zurück nach Rostock. Das Unnormale an dieser Reise bestand darin, dass nur männliche Besatzungsmitglieder angeheuert hatten. So wurde diese Reise die einzige während meiner gesamten Seefahrtszeit bei der DSR ohne eine Frau an Bord. Und das war gut so.

MS USEDOM war mit 6.399 tdw um einiges kleiner als die WILHELM FLORIN mit ihren 10.300 tdw. Die USEDOM hatte für meine Begriffe ebenfalls einen schönen, aber nicht so schnittigen Schiffskörper. Die Aufbauten lagen mittschiffs und achtern. Mittschiffs befanden sich die Kammern für die Offiziere, Unteroffiziere (Bootsmann, Storekeeper, Schiffszimmermann, Chefkoch und Chefsteward) und die Passagiere. Achtern lagen die Mannschaftskammern.

Das Schiff verfügte über fünf Luken. Die Luke 1 befand sich auf dem Vorschiff. Die Luken 2 und 3 lagen vor den Aufbauten mittschiffs und logischerweise die Luken 4 und 5 achtern zwischen den Mittschiffs- und Achteraufbauten. Zum selbstständigen Laden und Löschen, auf Reede und in vielen afrikanischen Häfen notwendig, hatten wir eigenes Ladegeschirr aus jeweils Fünf-Tonnen-Ladebäumen. Auf dem Vorschiff stand zusätzlich ein Schwergutbaum. Mit dem achteren Ladegeschirr ereignete sich auf dieser Reise ein schwerer Unfall, bei dem ein Decksmann im Hafen von Mombasa ein Bein verlor. Dazu an anderer Stelle mehr.

Das MS USEDOM besaß für alle fünf Luken scherzhaft genannte „Hand-McGregor“-Lukenabdeckungen. Dieses Equipment sollte für mich und die gesamte Decksbesatzung, da wir uns zur Regenzeit in Ostafrika befinden würden, etwas sehr „Reizvolles“ darstellen.

Die Maschinenanlage befand sich mittschiffs. Die Hauptmaschine war ein 7-Zylinder-Zweitakt-Diesel mit Auslassventil.

Die technische Ausstattung des Maschinenraumes war mit der heutiger Schiffe nicht vergleichbar. Wir hielten uns zu jeder Wache, ob auf See, während der Manöverfahrten oder im Hafen, die gesamte Zeit im Maschinenraum oder auch im Kesselraum auf. Heute sind wachfreie Maschinenräume und eine Tagesörn-Gang zur Wartung der Aggregate im Maschinenraum Standard und man legt beim Betreten des Maschinenraumes Gehörschützer an. Solch hohe Standards gab es bei uns nicht. Wir besaßen lediglich Watte, welche wir uns zum Lärmschutz in die Gehörgänge stopften. Bei manch einem Maschinisten wurde ein Teil dieser Watte im Verlaufe ärztlicher Untersuchungen des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens in Rostock wieder ans Tageslicht befördert und so manche damit verbundene Schwerhörigkeit beseitigt.

Zur Verständigung untereinander nutzten wir unsere kräftigen Stimmbänder und Handzeichen. Derartige Handzeichen sind heute vermutlich auch noch gültig. Die Verständigung mit der Brücke lief am ehesten über Maschinentelegraph und Sprachrohr. Bei diesem Krach verstand man am Telefon, welches ungeschützt im Maschinenraum hing, sowieso nichts.

Die Überwachung der Temperaturen und Drücke erfolgte alle zwei Stunden. Dazu wurden die Daten von Thermometern und Manometern unmittelbar vor Ort mit Bleistift auf einem Zettel notiert. Unter anderem auch die Temperaturen von Kühlwasser, Öl und Abgas jedes Zylinders der Hauptmaschine (im Seebetrieb) und auch jedes in Betrieb befindlichen Jockels. Fielen die Fernthermometer für Abgas an den Zylindern aus, durfte der Wachassi zwischen Spülluftkanal und Abgaskanal, lichte Weite etwa 35 cm, hindurch kriechen, um die Temperatur am dortigen Thermometer abzulesen. Die Abgastemperatur lag bei fast 400 Grad Celsius. Da blieb manches Stück Haut vom Rücken am Abgaskanal hängen. Nach dem Rundgang wurden die Daten per Hand vom Zettel in das Maschinentagebuch übertragen.

Bei Arbeiten, die an der Hauptmaschine, den Jockeln, der Hauptschalttafel und an anderen Aggregaten durchgeführt werden mussten, hing am Hauptfahrstand oder anderen geeigneten Stellen ein Schild, welches auf die Arbeiten hinwies. Wurde ein solches Schild vergessen oder zu zeitig abgenommen, konnte es schon einmal vorkommen, dass etwas eingeschaltet oder angelassen wurde, ohne dass der Betriebszustand bereits wieder hergestellt war. Eine mechanische Vorrichtung, die ein versehentliches Inbetriebsetzen verhinderte, gab es meistens nicht. So auch an der Hauptmaschine. Wenn die Törnmaschine zum Drehen der Hauptmaschine noch eingerückt war und diesen Zustand niemand zusätzlich kontrollierte, dann wurde der große Diesel mit eingerückter Törnmaschine angelassen. Das sollte eines Tages schwere Schäden am Hauptdiesel und an der Törnmaschine verursachen.

An der kühlfsten Stelle im Maschinenraum während des Seebetriebes maßen wir auf Backbordseite zwischen den Seewasserpumpen und unter einem Lüfteraustritt in den Tropen 40 bis 45 Grad Celsius. Hier stand auch ein Stuhl zum Ausruhen. Vor den Augen des Chiefs wurde dieser versteckt. Zwischen den Jockeln herrschten etwa 70 bis 75 Grad und im Kesselraum wurden über 100 Grad gemessen. Im Übrigen mussten neben den sieben Auslassventilen der Hauptmaschine auch die Ventile der Jockel per Hand mit einer Ölkanne geölt werden. Erträglicher wurde das Dasein in den Häfen durch die Tropenarbeitszeit. Wir verschoben die üblichen 0-8, 8-16 und 16-24-Uhr-Wachzeiten auf 0-6, 6-12, 12-18 und 18-24 Uhr.

Größte Sorgen besaßen wir mit unserer Hauptseewasserleitung aus Kupfer. So alt wie das Schiff, war sie an einigen Stellen dünn wie Papier. Wenn der Storekeeper mal wieder beim Lötten der Leitung war, hatte er oft stundenlang zu tun. Denn ging er mit dem Brenner zum Erwärmen an die Leitung, vergrößerte sich das zu lötfende Loch zusehends, anstatt sich mit Lötmasse wieder zu verschließen. Er schaffte es aber immer wieder, die Löcher zuzuzaubern. Im Seebetrieb griffen wir deshalb oftmals zu Teerbinden, um Leckagen erst einmal notdürftig zu flicken und beteten, dass diese Leitung im Manöverbetrieb kein zu großes Leck bekam. Offensichtlich half das.

So ein alter Kasten hielt natürlich immer Herausforderungen für uns parat. So bemerkten wir beim Auslaufen aus Hamburg mit Entsetzen, dass sich das Motorenöl der Hauptmaschine im Umlauf, trotz zusätzlichen Separierens, braun färbte. Ein Zeichen dafür, dass sich Wasser im Öl befand. Die Knackprobe bestätigte das. Wir zogen alle Schraubverbindungen nach, die zum Ölkreislauf gehörten. In Antwerpen angekommen, wechselten wir das komplette im Umlauf befindliche Motorenöl. Mit Putzlumpen wischten wir nicht nur alle Ecken und Winkel der Hauptmaschine und des Umlauftanks aus, sondern auch Separatoren, Pumpe, Filter und alles andere. Wir waren uns sicher, dass nun alles in Ordnung war. Auf dem kurzen Weg von Antwerpen nach Rotterdam färbte sich das neue Motorenöl jedoch erneut, diesmal hellbraun. Auf die Knackprobe verzichteten wir. Wir wechselten wieder das komplette Öl und zogen erneut alle Schraubverbindungen nach. „Wirklich alle?“, fragte sich mein Wach-Ing. zusammen mit mir. Und dann befahl mich eine schlimme Ahnung. Vom Sumpf der Ölwanne der Hauptmaschine gingen vorn und achtern je ein 25 Zentimeter langer Stutzen von der Ölwanne in den Öltank. Jeder Stutzen hatte oben und unten einen Flansch mit 16 Schrauben – insgesamt also 64 Schrauben mit metrischem Gewinde M 12. Diese werden doch nicht etwa lose sein? Sie waren alle lose! Durch die unmittelbare Übertragung der Schwingungen des Hauptmotors auf diese zwei Rohrverbindungen hatten sich tatsächlich sämtliche Schrauben gelockert. Viele konnten wir sogar mit der Hand nachziehen. Wir zogen alle Schrauben nach. Wer sonst, denn wir hatten Wache und die Ursache als erste festgestellt. Das liest sich alles so einfach, doch wir schrieben den Monat Dezember. Das Seewasser besaß eine Temperatur von rund acht Grad Celsius. Während der Fahrt nach Rotterdam konnten wir nicht lenzen. Und hier im Hafen von Rotterdam verbot sich das auch damals von selbst. Das Wasser stand in der Bilge so hoch, dass die Stutzen komplett unter der Wasseroberfläche in der Bilge lagen. Mit einem gekröpften 19er Ringschlüssel kamen wir, bis zum Kinn in der kalten Brühe liegend, gerade noch so an die Schraubenköpfe heran, ohne auch noch mit dem Kopf untertauchen zu müssen. Nach etwa einer Stunde im acht Grad „warmen“ Wasser, hatten wir alle 64 Schrauben der vier Flansche festgezogen. Wir bekamen danach kein braunes Öl mehr in den Motor. Die Knackprobe ergab normale Werte. Noch Tage später plagte mich eine handfeste Erkältung.

Das Schiff war ursprünglich für die Trampschifffahrt gebaut worden. Wir dagegen legten weite Strecken am Stück zurück. Eine Reise nach Ostafrika, ins Rote Meer mit dem Golf von Akaba und zurück nach Rostock betrug etwa 20.000 Seemeilen. Der letzte europäische Hafen hieß Rotterdam, der erste afrikanische Daressalam. Und das alles um das Kap der Guten Hoffnung herum. Der Suez-Kanal war seit 1967 geschlossen. Das MS WILHELM FLORIN befand sich übrigens im letzten Konvoi, bevor diese Passage geschlossen wurde. Die Größe der Tanks und Lasten auf den Secondhand-Schiffen war für solche langen Fahrzeiten ohne Unterbrechung nicht ausgelegt. Dieser Nachteil besaß für uns den Vorteil, dass wir auf einer solchen Reise bis ins Rote Meer und zurück mehrmals bunkern mussten: Diesel, Trinkwasser, Nahrungsmittel, Bier und Getränke. Das erfolgte auf der beschriebenen Reise in den Häfen von Las Palmas, Kapstadt und nochmals in Las Palmas. Wir bekamen schönes frisches Gemüse und Fleisch. Als Getränke erhielten wir Coca Cola, Bitter Lemon und Ginger Ale von Schweppes, die wir nicht in Valuta bezahlen mussten, sondern mit DDR-Währung. Das empfand ich als sehr angenehm. Das Hafenbräu ließ sich aber durch nichts ersetzen, schon gar nicht durch Becks Pilsener.

Ich wechselte auf dieser Reise unfreiwillig vom Maschinen-Wärter zum Decksmann. Und das kam so: Am Heiligabend ging ich wie sonst auch 0-4-Wache. Mehrere Weihnachten hatte ich bis dahin schon auf hoher See oder in fremden Häfen erlebt. Damit unser Wachassi der 20-24-Wache etwas mehr vom Heiligabend haben sollte, übernahm ich kurz nach der

Bescherung und einem Glas Wein seinen Teil der Wache mit. Kaum im Maschinenraum angekommen, merkte ich, dass mit mir etwas nicht stimmte. Ich bekam im Laufe der Wache immer weniger Luft. Das teilte ich dem III. Ingenieur mit, ebenso, dass ich mal kurz an Deck müsse, um frische Luft zu schnappen. Aber auch das half nicht. Nach kurzer Zeit an Deck, ich dachte mit weihnachtlichen Gefühlen noch an meine Frau und unseren gerade erst im Monat März geborenen Sohn Werner, verlor ich das Bewusstsein und kam im Bett des Bord-Hospitals wieder zu mir. Der Kapitän fühlte meinen Puls. Ich musste Baldrian zur Beruhigung nehmen. Obwohl ich mich schon wieder fit fühlte, durfte ich meine Wache nicht fortsetzen. Erst zu Silvester konnte ich vom Hospital in meine Kammer im Judentempel wechseln. Der Kapitän nahm mir das Versprechen ab, keinen Alkohol zu trinken. Ich hielt mich natürlich auch daran, bis auf ein Gläschen Sekt zum Anstoßen auf ein „Gesundes Neues Jahr“. Bis zu unserem Eintreffen in Daressalam, unserem ersten afrikanischen Zielhafen auf dieser Reise, durfte ich überhaupt nicht arbeiten, nicht mal Farbe waschen oder dergleichen. Man vermutete bei mir einen Herzfehler. In Daressalam musste ich zur Beobachtung in ein Krankenhaus.

Es handelte sich um ein typisch afrikanisches Krankenhaus. Auf dem Flur, auf dem sich auch mein Zimmer befand, passierte alles. An einem Ende des Flures wurde ein Baby von einer laut schreienden Mutter entbunden, am anderen Ende erstarb das letzte Röcheln eines alten kranken Mannes. In der Mitte lag die Toilette – eine afrikanische. Mit viel Überwindung und Übung konnte ich sie kurz vor meiner Entlassung unfallfrei benutzen. Ich lag in einem 4-Bett-Zimmer, mit mir ein Panamense, ein Grieche und ein Japaner.

Bei meiner Ankunft im Krankenhaus traf ich einen alten Bekannten wieder, Dietmar Höhne. Wir fuhren über ein Jahr auf der WILHELM FLORIN zusammen. Er als Matrosenlehrling und ich als Motoren-Helfer. Er litt an einer unbekannten Krankheit und sein Schiff musste deshalb wegen ihm Daressalam als Nothafen anlaufen. Er schilderte mir sein Leiden in aller Kürze. Er sei im Indischen Ozean an Bord von einem Insekt ins Bein gestochen worden, ohne dem irgendeine Bedeutung beizumessen. Nach einigen Tagen schwoll das Bein an, wurde hart und er fühlte nichts mehr. Danach wurde das andere Bein ebenso hart und ohne Gefühl. Daraufhin ordnete der Kapitän des Schiffes das Anlaufen von Daressalam als Nothafen an. Über Funk war bereits ein OP-Termin geordert worden. Mittlerweile sei sein Unterleib ebenfalls hart und gefühllos, sagte mir Dietmar. Während unseres Gespräches hatten Helfer ihn auf einer Trage in den Krankenwagen geschoben, der ihn ins Krankenhaus zur Operation bringen sollte. Ich konnte Dietmar nur noch kurz „Halt die Ohren steif, Kumpel“ wünschen, dann schlossen sich die Türen des Krankenwagens. Im Davonfahren sah ich ihn noch winken. Das war das Letzte, was ich von Dietmar sah. Mein behandelnder afrikanischer Arzt bemerkte dies. Bei der Untersuchung zur Einweisung fragte er mich, ob ich den Mann kenne. Ich erzählte ihm auf Englisch von Dietmar Höhne und mir. Da stellte es sich heraus, dass er in Leipzig Medizin studiert hatte. Danach unterhielten wir uns oft in deutscher Sprache. Nach der Einweisung ging ich auf mein Zimmer. Etwa zwei Stunden später kam er zu mir und sagte kurz und trocken: „Your friend is dead.“ Dietmar Höhne war unter dem Skalpell der Ärzte gestorben. Es war schon ein sehr eigenartiges Gefühl, diesen prima Kameraden in Afrika als letzter Mann der DSR lebend gesehen zu haben.

Ich hatte nicht lange Zeit, darüber zu sinnieren. Gleich nach der Einweisung kam eine Krankenschwester in das Zimmer, in dem ich lag. Sie fragte alle Zimmerinsassen, was sie trinken wollten: Coca-Cola, Sprite, Fanta, Wasser oder Tee. Ich sagte ihr, dass ich nichts von alledem trinke, da ich als Deutscher nur Bier tränke. Sie versuchte natürlich, mir das auszureden. Schließlich war ich zur Beobachtung wegen eines möglichen Herzfehlers eingeliefert worden. Sie drohte mit einem Arzt. Der Arzt kam, es handelte sich um „meinen Arzt aus Leipzig“. Sie sprach wild gestikulierend in der Landessprache auf ihn ein und zeigte immer wieder auf

mich. Dann geschah das Unglaubliche. Er sagte auf Englisch zu ihr: „This is a German people and Germans are drinking only beer.“ Ich konnte es nicht fassen. Die Krankenschwester verließ kopfschüttelnd das Zimmer und kam mit Bier zurück, Marke „Radeberger Pilsener“. Was wollte ich mehr. Es blieb dabei. Ich bekam die ganze Zeit im Krankenhaus „Radeberger Pilsener“ zu trinken. Meinen Leidensgenossen tropfte anfänglich ganz schön der Zahn. Da ich immer, wenn ich Durst verspürte, Nachschub geliefert bekam, und ich hatte Durst für mindestens vier Männer, tranken nun auch die anderen Zimmerinsassen Bier. Es wurde übrigens trotz aller möglichen Untersuchungen an meiner „Hauptmaschine“ nichts Verdächtiges festgestellt. An Bord zurück, durfte ich wieder arbeiten. Aber nicht in meinem geliebten Maschinenraum – sondern nur noch an Deck. Ich war von Stund an für den Rest der Reise Decksman. Auch eine spätere Untersuchung beim Medizinischen Dienst in Rostock ergab keinen Befund. Meine Hauptmaschine ruhte nicht, hatte keinen Kolbenklemmer, keine Einspritzdüse tropfte nach, keine Aussetzer, keine Taktstörungen, rein gar nichts. Ich war wieder voll seetauglich für den Maschinenbereich – konnte mich also wieder um das „Herz“ eines Hochseeschiffes kümmern.

Ich hatte jetzt also meinen Job getauscht. Wurde ich vorher von den Männern an Deck als „Flurplattenindianer“ und „Bilgenkrebs“ geneckt, bezeichneten mich meine Kameraden aus dem Maschinenraum nun als pinselschwingenden „Polleraffen“. Dafür konnte ich den ganzen Tag, und nicht nur in meiner Freiwache, an frischer Luft sein und bekam das „Sonnenbaden an Deck“ auch noch bezahlt.

An Bord wurde fleißig Rost geklopft und gepönt. An einigen Stellen, vor allem auf dem Vorschiff, musste beim Rostklopfen allerdings sehr vorsichtig gearbeitet werden. Das Deck war hier an einigen Stellen äußerst dünn. Etwas zu viel Schwung beim Zuschlagen mit dem Rosthammer und der Blick in den Laderaum war frei, wenn auch nur durch ein kleines Loch. Da durfte der Storekeeper ran und es zuschweißen.

In den Häfen gab es neben den Konservierungsarbeiten noch andere Dinge zu tun. Lukenwache zum Beispiel. Natürlich auch Luken abdecken und wieder schließen. Das machten wir vor allem in Mombasa und Massaua öfter, denn es war Regenzeit in Ostafrika. Vom Typ X her kannte ich das Lukeöffnen und -schließen schon. Dort war es ganz leicht. Ein Knopfdruck und ein elektrischer Motor bewegte ein Stahlseil, welches die Lukenabdeckung auf- oder zurollte.

Das MS USEDOM hatte aber an allen fünf Luken „Hand-McGregor“-Lukenabdeckung. Wir löschten natürlich an allen fünf Luken gleichzeitig. Ein normales Schließen der Luken in kurzer Zeit bei einsetzendem starken Regen war nicht möglich, also benutzten wir Regenzelte, die über die Luken am Haken des bordeigenen Ladegeschirrs hochgezogen wurden. Je nach Größe der Luke wurden die Lukenöffnungen durch Scherstöcke in Abschnitte eingeteilt. Diese Scherstöcke, nach meiner Erinnerung etwa sieben bis neun Stück, konnten nur „natürlich“ durch Muskelkraft bewegt werden. Beim Öffnen wurden sie alle auf eine Seite, vorn oder achtern, zusammengeschoben. Das heißt, sie waren der Bommel des Ladegeschirrs, wenn damit gearbeitet wurde, ausgesetzt. Wer jemals einem afrikanischen Winschenmann beim Fahren der Winden des Ladegeschirrs zusehen durfte, kann sich ausmalen, wie oft die Bommel die Scherstöcke mit immenser Wucht beim Auf- und Abfieren küsste.

Manche waren danach so verbogen, dass sie erst gerichtet werden mussten. Wir hätten sie sonst nicht bewegen können. Wenn alle Scherstöcke, auch die im Zwischendeck der Luken arretiert waren, konnten dann die einzelnen Lukendeckel per Hand zwischen die Scherstöcke gelegt werden. Die genaue Anzahl der einzelnen Lukendeckel weiß ich nicht mehr. Es dauerte allerdings eine ganze Zeit, bis alle fünf Luken, inklusive der Zwischendecks, abgedeckt waren. Danach wurden beim Seefestmachen die Luken mit zwei Persennings überzogen

und anschließend mit Holzkeilen am Rand der Lukenabdeckung festgeschlagen. Es war wirklich eine „reizvolle“ Arbeit mit den „Hand-McGregor“-Lukenabdeckungen. Ich sehnte mich nach den schönen Rolllukendeckeln auf Typ X.



Ausflug auf einer Insel vor Daressalam, Dietmar Höhne, Klaus Gröbel, Dieter Ihlefeldt (im Sand), der 2. Koch, Jürgen Altmann und der IV. Ing. „Pubdecker“ Fischer (v.l.n.r.), MS WILHELM FLORIN, 1968

Was mir arbeitsmäßig erspart blieb, war das Verstellen des Ladegeschirrs. In Mombasa hatten wir dabei einen schweren Unfall, bei dem ein Matrose ein Bein unterhalb des Knies verlor. Zwei Matrosen bekamen den Auftrag, die Stellung des Ladegeschirrs zu ändern. Ich will hier nicht darstellen, wie es nach Vorschrift zu erfolgen gehabt hätte. Beide haben dabei wohl mehrfach gegen diese Vorschriften verstoßen. So legten sie den Renner nicht sechsmal um die Winde, sondern nur dreimal und „zutschten“ den Ladebaum. Sie konnten ihn nicht halten. Einer von beiden stand dazu noch in einem Kinken. Der Baum fiel. Der Kinken zog sich zusammen. In der Werft hatte man zu allem Übel noch eine Sicherheitseinrichtung verändert, die sonst das Aufrollen des Stahlseils (Faulenzer) verhindert hätte. Der zusammengezogene Kinken zog den Matrosen auf die Rolle mit dem Stahlseil auf. Dabei schleuderte er mit einem Unterarm gegen die Sicherheitseinrichtung, sie rastete ein und er wurde nur teilweise auf die Seiltrommel aufgerollt. Seine Schreie waren überall auf Deck zu hören. Beim Versuch, ihn von der Seiltrommel runterzubekommen, mussten wir feststellen, dass ein Bein bereits abgetrennt war. Nach etwa einer halben Stunde bekamen wir ihn vom Winschenhaus aufs Deck und konnten ihn in den mittlerweile auf der Pier wartenden Krankenwagen einladen. Der Fahrer drehte den Zündschlüssel und der Motor startete nicht. Nach mehrmaligen erfolglosen Versuchen gab der Fahrer auf. Nach über einer Stunde kam erst der nächste Krankenwagen, der unseren Matrosen in das Sankt-Maria-Hospital von Mombasa brachte. Wissend, dass man in Europa zu diesem Zeitpunkt abgetrennte Gliedmaßen bereits mehrfach wieder angenäht hatte, gaben wir sein abgequetschtes Bein in einer Tüte aus Plaste mit. Leider war das vergeblich. Das Bein konnte nicht wieder angenäht werden.

Schon auf der Reise zuvor erlebte das Schiff einen sehr schweren Unfall, bei dem insgesamt zwei Besatzungsmitglieder schwer- und drei leicht verletzt wurden. Verursacht wurde dieser Unfall durch eine „Monsterwelle“, die bei Sonnenschein aus der Dünung aufstieg. Dabei wurde einem Matrosen auf dem Vorschiff der Kopf eingequetscht und er musste mit sehr schweren Kopfverletzungen ins Krankenhaus gebracht werden. Als Nothafen wurde dazu Lorenzo Marques (heute Maputo) angelaufen. Operiert wurde der Matrose dann in Johannesburg. Ich traf ihn später noch einmal in Warnemünde. Er war in Rostock als Springer eingesetzt. Er hatte den Unfall also überlebt.

Das MS USEDOM wurde drei Reisen hintereinander von Unfällen heimgesucht, bevor man es verkaufte. War hier schon der Klabautermann von Bord gegangen?

Der Rest der Reise war eher unspektakulär. Wie bereits angedeutet, eine Besonderheit hatte diese Reise dann doch. Getreu der Regel, alles, was nicht freihändig über die Reling pinkeln kann, hat an Bord nichts zu suchen, befanden sich nur Männer an Bord. Ich habe beileibe nichts gegen Frauen, ganz im Gegenteil. Von denen kann es gar nicht genug um mich herum geben. Nur an Bord eines Hochseeschiffes, mit monatelanger sexueller Abstinenz, brachte die Anwesenheit von Frauen, ob als Stewardess oder mitreisende Ehefrau, so manch einem Seemann das Blut schwer in Wallung. Wenn dann noch ein wenig Rum, Whisky oder anderes Lebenselixier dazu kamen, ereigneten sich gar sonderbare Dinge, auf die ich nicht eingehen möchte.

Somit gab es also eine Ursache für Zoff zwischen den Männern an Bord weniger.

Rau, aber herzlich ging es natürlich trotzdem zu. Das spürte insbesondere unser Steward. Der hatte die vergangene Reise noch als Decksmann auf MS USEDOM absolviert und ließ sich von der Reederei zum Steward ummustern, da ihm die Arbeit an Deck „zu schwer“ war. Er hätte seine erste Reise im neuen Job lieber auf einem anderen Schiff machen sollen. Diese Reise als Steward wurde für ihn viel schwerer als seine Reisen als Decksmann. Das lag nicht so sehr an seinen zu bewältigenden Aufgaben, sondern mehr daran, wie er von der Mannschaft, die ihn ja noch als Decksmann kannte, behandelt wurde. Er bewegte sich immer zu langsam, das Essen war zu kalt, der Kaffee zu heiß, die Suppe zu salzig. Und langsam war er wirklich. Dabei trug er relativ oft eine Sonnenbrille. Sicherlich nicht nur wegen der grellen afrikanischen Sonne.

Wir absolvierten noch Djidda und Port Sudan mit relativ kurzen Reedeliegezeiten, übernahmen wieder Ladung für Europa und haben zurück noch mal in Mombasa festgemacht. Auch hier lag noch etwas Ladung für uns. Auf dem Rücktörn nach Europa nahmen wir diesmal in Durban Diesel und Wasser.

Wie bereits erwähnt, wurde auf der Folgereise beim Seeklarmachen vor dem Auslaufen aus dem Hafen von Las Palmas vergessen, die Törnmaschine vom Hauptdiesel auszurücken. Beim Durchblasen der Hauptmaschine mit eingerückter Törnmaschine kam es zu schweren Schäden an Haupt- und Törnmaschine. Die Törnmaschine wurde noch unterwegs von der Maschinencrew repariert, damit die vorgesehenen Kolbenkontrollen durchgeführt werden konnten. Die Reparatur des Ritzels auf der Antriebswelle wurde vom späteren Eigner des Schiffes vorgenommen. Hier waren insgesamt 26 Zähne beschädigt worden.

Das MS USEDOM wurde noch im selben Jahr, am 25. November 1971, verkauft. Leider musste ich bereits am 19. April 1971 aus gesundheitlichen Gründen nach nur einer Ostafrikareise in Rostock abmustern.

Ein Seefahrerleben

Eigentlich besaß ich kaum eine Chance, trotz meines Hobbys als aktiver Seesportler, trotz Seesportschulen und Segelschulschiffs. Ich konnte machen, was ich wollte, von der Deutschen Seereederei kamen in den 1950er Jahren nur Absagen. Ich hätte den falschen Beruf, hieß es da. Motoren- und Maschinenschlosser würden eingestellt, Werkzeugschlosser nicht. Also ging ich zu den damaligen Seestreitkräften, kontrollierte Seezeichen auf der Ostsee, leistete Vermessungsarbeiten entlang der Küste und verdiente beim Räumen von Weltkriegs-Minen sogar richtig Geld. Anschließend setzte ich mich an der Ingenieurschule für Schiffstechnik noch einmal auf die Schulbank und unterschrieb im Juli 1960 im Wasserstraßenhauptamt, dem Domizil der DSR, einen Arbeitsvertrag mit der Company.

Mein Weg begann in der Kümoiflotte. Fahrtgebiet und Technik waren überschaubar und das Klima an Bord stimmte. Hier hätte man es Jahre aushalten können. Doch die weltweite Seefahrt, so wie ich sie mir eigentlich vorgestellt hatte, war das nicht. Ich wechselte also den Bereich, wurde auf dem Oldtimer THOMAS MÜNTZER als Zweiter Ingenieur gemustert und war nach einer Reise bereits Erster. So zügig ging das damals. Ich blieb bei der Gebrauchttonnage und fuhr auf Schiffen, die in der Bundesrepublik gebaut worden waren, in Großbritannien, den Niederlanden, in Schweden und Norwegen. Jeder „Dampfer“ war aufgrund der unterschiedlichen Maschinenanlagen zunächst eine Herausforderung. Zeit zur Einarbeitung gab es nicht. Man bekam den Heuerschein in die Hand gedrückt, stieg auf, fuhr los und trug ab sofort Verantwortung, zuerst als Wachleiter und dann als Chief. Dass trotzdem meistens alles gut gegangen ist, darüber darf man sich noch heute wundern.

Über zwanzig Jahre war ich – später natürlich auch auf Neubauschiffen – in der Stückgut-, Massengut-, Tanker-, Container- und Holzfahrt unterwegs. Bis ich es schließlich, 1979 in Vyborg, noch einmal mit sowjetischer Technik zu tun bekam und mit der RABENAU mein letztes Schiff in Dienst stellte. Später war ich dabei, als dieser Paketholzfrachter (Eisklasse Super) im Rahmen der „Operation Pinguin“ für den Einsatz in der Antarktis fit gemacht werden sollte, zu dem es allerdings nicht mehr kam. Das Schiff ging 1993 an sein Herkunftsland zurück, ist jetzt am nördlichen Polarkreis im Einsatz und trägt, wegen der besseren Erkennbarkeit im arktischen Eis, einen auffällig roten Außenbordanstrich.

Über alltägliche Episoden wäre zu erzählen und über spektakuläre. Ich durfte miterleben, wie ein Seeschiff ein Haus rammte, ein anderes mit Voll Voraus und unbesetzter Brücke auf Kollisionskurs lief und es auf einem weiteren zu schweren Eisschäden kam. Erzählen könnte ich von Begebenheiten jenseits des Polarkreises, von leeren Trinkwassertanks auf See, sieben Tage vom nächsten Hafen entfernt, und von überstandenen Piratenüberfällen auf Reede Port Harcourt. Oder auch von einer Reise, bei der die Besatzung während der Kuba-Krise die US-Blockade unterlief und plötzlich ein medizinisches Problem bekam. Die Entscheidung zu helfen, fiel in Havanna damals „ganz oben“. Fidel Castro ließ, persönlich und medienwirksam, einen viermotorigen Transatlantik-Liner mit Medikamenten starten und eine Korvette samt Arzt auslaufen, um unserem Politnik das Augenlicht zu retten.

Als Techniker mußte ich von Schäden an Lagern, Turbinen und Radsätzen berichten, von einer Kurbelwannenexplosion und von Reparaturen, mit denen wir das Schiff immer wieder in Fahrt brachten. Die Instandsetzung der Kurbelwelle des Hauptmotors, weitab von jeder externen Hilfe, war eine solche Bewährungsprobe. Sie braucht keinen Vergleich mit der legendären Kolbenstange zu scheuen, von deren Trennung mittels Handsäge dem staunenden Publikum immer wieder erzählt wird.

Heute bleibt dankbar festzustellen, dass ich auch immer etwas Glück hatte. Zwei Schiffe, auf denen ich Dienst getan hatte, sanken später, nachdem ich „rechtzeitig“ abgestiegen war. Das eine aufgrund gravierender Navigationsfehler, das andere durch das Übergehen der Ladung. Ein drittes ging durch Feuer verloren. Und selbst in der Heimat galt es, Abenteuer zu bestehen. Auf Betreiben der Bezirksbehörde der Volkspolizei verpasste mir die DSR einen Verweis. Ein weiterer folgte irgendwann und der dritte, von den Organen bereits gründlich vorbereitet, verwandelte sich zur Wendezeit auf wundersame Weise in eine Auszeichnung.

Daneben gab es Fälle, die für den Betroffenen das schnelle Ende der Seefahrt bedeuten konnten. Auch mich traf es eines Tages, wie die folgende Story zeigt:

Klimaanlagen waren auf den Schiffen der Reederei anfangs noch weitgehend unbekannt. Da ging es mitunter bis an die Grenze der Belastbarkeit der Besatzung. Auf THOMAS MÜNTZER überlebte der Steward die sechswöchige Hitzehölle von Port Sudan nicht und in Westafrika machte die hohe Luftfeuchtigkeit der Crew zusätzlich zur Hitze zu schaffen. Lediglich den Nierenbereich mit einem Handtuch abgedeckt, lag Hein Seemann im Luftstrom des schwenkenden Ventilators auf seiner Koje und versuchte etwas Schlaf zu finden. Um schließlich abermals an Deck zu flüchten und dort, trotz fliegenden Ungeziefers, in eine Art Erschöpfungsschlaf zu fallen.

Mich erwischte es im Nigerdelta, in Sapele, Burutu oder Warri. Auf der Heimreise stand ich bei 50 Grad Celsius am Fahrstand und fror erbärmlich. Das Fieber schüttelte mich und die Nautiker suchten in ihrer Bordapotheke ratlos nach irgendwelchen Pillen. Bei einer satten Beaufort 8 setzte der Doc des Entgegenkommers HALLE zu uns über und nahm bei mir den „dicken Tropfen“. Diagnose: Malaria.

Im Heimathafen waren der Medizinische Dienst des Verkehrswesens (MDV) und die Uni-Klinik Rostock um mein Wohlergehen bemüht. Wiederum etwas hilflos, wie ich sofort mitbekam. Es hieß, ich wäre der erste DDR-Seemann, den es getroffen hätte. Das verabreichte Chlorochin wirkte kaum und Chinin stand nicht zur Verfügung. Das wäre, so erfuhr ich, für Abtreibungszwecke missbraucht und in der DDR daher von der Arzneimittelliste gestrichen worden. Neue Fieberschübe kamen und der Hafenarzt verweigerte mir die Bestätigung der Seetauglichkeit.

Obermedizinalrat Dr. Becker, Chef der Direktion Schifffahrt des MDV, bestellte mich ein. Er wolle sich persönlich ein Bild machen. Wir saßen in seinem Büro in der Rostocker Augustenstraße, das eher einem gemütlichen Wohnzimmer glich, und schwatzten. Über die Seefahrt im Allgemeinen und die bei der DSR im Besonderen. Vor allem ging es aber um das bewegte Leben des älteren Herrn. Aus seiner Zeit als Chefarzt der 11. Internationalen Brigade in Spanien wusste er viel zu erzählen, vom Londoner Exil und den langen Jahren als Arzt in den Reihen der chinesischen Volksbefreiungsarmee. Was meine Malaria betraf, passierte nichts. Damit müsse ich mich abfinden, hieß es amtlicherseits, die Seefahrt könne ich vergessen.

Ich wurde Hafenspringer in Rostock und Wismar, rüstete Schiffe aus, bebunkerte und verholte sie. Kein besonders schönes Leben, wenn man von jenem zweifelhaften Privileg absieht, abends in den hafennahen Lokalitäten als willkommene Stammkundschaft begrüßt zu werden.

Springerkapitän Pätsch hatte gerade eine größere Summe im Lotto gewonnen und überredete mich zum Systemspiel. Aber auch „6 aus 49“ brachte mir kein Glück und alle meine Bemühungen, wieder zur See zu fahren, scheiterten ebenfalls. Doch Rettung nahte und dieser traurige Zustand fand ein Ende.

Eines Tages meldete sich die Inspektion: „Fahr mal nach Hamburg, die Company stellt dort ein weiteres Ankaufschiff in Dienst. Da brauchst du keine Seetauglichkeit. Übernimmst den

Dampfer und bringt ihn in Fahrt!" Fünf Kollegen Vorauskommando machten sich auf den Weg und erfuhren, in Hamburg angekommen, dass die ARCTIC TERN noch unterwegs ist, irgendwo in Mittelamerika.

Wir residierten im GRAF MOLTKE, einem noblen Vertragshotel der Scandinavian Airlines, und ließen es uns gut gehen. Die Reederei meinte auf Anfrage: „Bleibt da, wo ihr seid! Oder gefällt es euch in Hamburg nicht?" Sonnabends trafen wir uns in der Hotel-Halle und Captain Fünning gab die letzte Position des erwarteten Schiffes bekannt. Dann gingen wir wieder auseinander. Während die Kollegen ihre Westverwandtschaft besuchten, betreute ich den Leitmonteur des Motorenherstellers WERKSPOOR aus Amsterdam und hielt ihn bei Laune. So, wie es die Reederei von mir erwartete. Herman Legwater und ich waren sofort ein gutes Team und ich lernte, neben den vielen fachlichen Dingen, dabei auch mit echtem holländischen Genever umzugehen.

Irgendwann kam das Schiff dann doch noch. Wir übernahmen es im Dock bei HDW in Finkenwerder innerhalb von zwei Stunden. Danach hatte sich der letzte Norweger verholt und wir mussten sehen, wie wir die UNSTRUT zu Wasser und in Fahrt brachten. Es gab noch eine Anpassungsreparatur bei der Fa. Bartels & Lüders und dann ging es nach Rostock.

Aus medizinischer Sicht war ich noch immer ohne Seetauglichkeit. Eigentlich hätte ich absteigen müssen, doch den Inspektor plagten wieder einmal Personalnöte. Er meinte, die folgende Nord-Ostsee-Reise würde auch ohne den Segen der Ärzte gehen. Der MDV brauche ja nicht unbedingt davon zu erfahren. In der Silvesternacht waren wir das einzige Schiff im Nord-Ostsee-Kanal und der Lotse, von seinem Jahreswechsel-Grog weggeholt, fluchte: „Ihr habt wohl Anweisung aus Moskau, zu dieser unchristlichen Zeit durch den Kanal zu gehen!"

Die UNSTRUT machte danach Levante-Reisen, und da alles so schön lief, sah ich keinen Grund abzusteigen. Später ging es dann durch den Suez in Richtung Ostafrika. Die Mediziner des MDV vermuteten mich auch jetzt noch als Springer in einem DDR-Hafen. Woher sollten sie auch wissen, dass ihr Patient inzwischen seit Wochen im Roten Meer auf Reede Jeddah lag? Bewacht von Soldaten, die den strikten Befehl hatten, auch auf dem Ankerlieger aus der DDR das landesübliche Alkoholverbot durchzusetzen. Und ausgerechnet hier schlug die Malaria wieder zu!

Ich hielt bis Sansibar durch, machte meinen Dienst und meldete mich auf der Nelkeninsel in der Klinik W. I. LENIN. Deren Chefarzt kam aus Dresden und war hocherfreut. Sein Personal bestand fast ausschließlich aus Chinesen und er hoffte auf lange Gesprächsabende mit einem Landsmann aus der DDR. Er wolle mich zur Beobachtung erst einmal dabeihalten. So könne ich auf keinen Fall zur See fahren. Aber so verlockend das Angebot auch schien – unter Palmen und südlicher Sonne wollte ich nicht unbedingt bleiben.

Letztlich löste ich mein Problem auch ohne die Mediziner. Bürokratische Schlampereien in der Heimat halfen mir dabei, denn dort waren unterdessen meine Malaria-Unterlagen verschollen. Kein Wunder, bei den langen Dienstwegen zwischen MDV und Uni-Klinik, zwischen den Amtsärzten in Rostock und Wismar. Ich nutzte die Gelegenheit, stellte mich dumm und einem neuen, ahnungslosen Hafendoktor vor. Über die Malaria verlor ich kein Wort, wurde prompt seetauglich geschrieben und kehrte „legal" an Bord zurück. Das notwendige Chinin besorgte ich mir fortan im Ausland selbst und die Welt war wieder in Ordnung.

Die Reederei meinte allerdings, mich vorerst nicht wieder in die Tropen schicken zu müssen. Es gäbe schließlich noch weitere Einsatzmöglichkeiten. Ich fuhr also auf anderen Routen und freute mich des Lebens bei der Seefahrt. Bis zu jenem denkwürdigen Tag im März 1981, an dem mir, in wessen Auftrag auch immer, zwei verbissen blickende Mitarbeiterinnen der Kaderabteilung das Seefahrtsbuch abnahmen und damit mein Seefahrerleben beendeten. Einen neuen Anlauf nahm ich in der Schiffs- und Sicherheitsinspektion, der späteren

Chefinspektion. Übrigens als erster Techniker in Sachen Maritimer Umweltschutz. Bislang hatten sich an dieser Materie nur Nautiker versucht und einige gerade das Handtuch geworfen. Unter ihnen Kapitän Laudahn, der mir dringend abriet, seine Nachfolge anzutreten.

Doch ich war froh, überhaupt wieder in Lohn und Brot zu sein. Wenn auch nur als „Landei“, das im Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft zunächst als Bearbeiter für Umweltschutz, später als Havarieinspektor bei der Produktionssicherheit, seine Brötchen verdiente. Während der letzten acht DDR-Jahre schlug ich mich mit Internationalen Konventionen und IMO-Resolutionen herum, mit Umweltzeugnissen, Umwelttechnik und Ölhavarien, mit Fragen der Entsorgung und vielem anderen. Auf den Schiffen der DSR-Flotte, in den Seehäfen und bei der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei gab es gerade auf diesem Gebiet der ungelösten Probleme genug und somit dringenden Handlungsbedarf. Aus dem Seemann war ein „Schreibtischtäter“ geworden, dem kaum noch Zeit blieb, seinen besten Jahren hinterher zu trauern – denen an Bord seiner Schiffe.

Und der, nach der Wende zum Umweltbeauftragten der Reederei geschlagen, unter dem schönen Motto „Für sichere Schifffahrt auf sauberen Meeren“ als „Einzelkämpfer“ im Meeresumweltschutz weiterarbeiten durfte.

Heike Metz

Westpäckchen

Nach einer 111-Tage-Reise mit der SCHWERIN nach Kuba und zurück nonstop nach Rostock kam ich zu einer unerwarteten Erkenntnis: Man sollte so viel wie möglich schon im Voraus an Devisen aufnehmen. Basarscheine können eine große Last werden, wenn achtzig Tagessätze von 5,20 DM zu Buche stehen. Um diesen Berg abzubauen, ließ ich rechtzeitig zum bevorstehenden Weihnachtsfest für meine Lieben daheim drei „echte“ Westpäckchen auf Bestellung über Rügen Radio vom Internationalen Basar der Schiffsversorgung Rostock packen. Für die Auswahl des Inhaltes unterbreitete die Schiffsversorgung jedes Jahr Standard-Angebote.

Meinem Bruder schickte ich ein Päckchen nach Berlin-Adlershof ins Wachregiment, wo er nur mir allein zuliebe drei Jahre diente. Meine Bewerbung bei der Reederei lief 1985 zeitgleich mit seiner Musterung. Man fragte ihn, ob er wirklich nur 18 Monate dienen und damit die Seefahrt der Schwester in Frage stellen wolle. Für seine damalige Entscheidung kann ich ihm noch heute nur immer wieder „Danke“ sagen. Über das „Westpäckchen“ freute man sich bei seinem Verein überhaupt nicht, doch letztlich musste meinem Bruder gestattet werden, Camel zu rauchen und Jacobs Krönung zu trinken.

Auch meine Eltern waren mit dem Inhalt ihres Päckchens überaus zufrieden. Ohne jegliche Westverwandschaft kannten sie derartige Gaben noch nicht.

Nur meine Oma mäkelte im nächsten Brief: „Danke für dein Päckchen. Den Kaffee und die Schokolade habe ich mit Tante Elfriede zum wöchentlichen Mau-Mau-Spielen genossen. Das Konfekt war allerdings schon mächtig alt. Wir haben gekaut und gekaut, doch es ließ sich einfach nicht beißen.“ Als ich sie dann viel später einmal besuchte, zeigte sie mir die Reste des „Konfekts“. Die Schiffsversorgung Rostock hatte die Zusammenstellung des Inhaltes kreativ geändert. Sie schickte meiner 78-jährigen Oma statt des bestellten Kakaos einen Beutel mit schön verpackten Kaugummi-Kugeln!

SONDERANGEBOT

Weihnachten 1985

Sortiment 1

2 Stück Adventskalender	5,40 VM
2 Stück Nikolausstiefel	4,60 VM
2 Stück Weihnachtsmänner	3,40 VM
1 Dose Van Houten-Schnellgebäck	2,90 VM
1 Glas Nutella	4,00 VM
2 Stück Milky Way	0,80 VM
2 Stück OK-Kugelaugummi	1,00 VM
2 Stück Duplo-Kaugummi	0,80 VM
	<u>25,00 VM</u>

Sortiment 2

1 Stück Adventskalender	5,50 VM
1 Stück Nikolausstiefel	3,30 VM
1 Stück Weihnachtsbeutel	2,50 VM
1 Beutel Haribo	2,40 VM
2 Tafeln Sarotti-Schokolade	2,80 VM
1 Stück Matchbox-Auto	3,00 VM
1 Stück Mars	0,50 VM
	<u>20,00 VM</u>

Sortiment 3

2 Stück Weihnachtsmänner	4,60 VM
2 Stück Weihnachtsbeutel	5,00 VM
2 Stück Choco-comic's	2,60 VM
2 Stück Matchbox-Auto	6,00 VM
2 Tafeln Kinderschokolade	3,00 VM
1 Stück Mamba-Kaugummi	1,00 VM
1 Pk. OK-Bunterlei	2,40 VM
1 Pk. First-Class-vac.	3,60 VM
1 Pk. Toffifee	2,00 VM
2 Rollen Smarties	1,20 VM
2 Kiesel-Kaugummi	1,40 VM
2 Stück Schrecks	0,20 VM
	<u>35,00 VM</u>



**VEB
SCHIFFSVERSORGUNG
ROSTOCK** GENERAL SHIP SUPPLIERS

SONDERANGEBOT

Sortiment 4

- 1 Stück Weihnachtsbeutel 2,70 VM
- 1 Stück Weihnachtsmann 3,30 VM
- 1 Stück Adventskalender 2,70 VM
- 1 Pk. Jacobs Kaffee 4,90 VM
- 1 Beutel Nimm 2 Bonbon 1,40 VM
- 1 Beutel Horiba Kätzchen 2,00 VM
- 1 Pk. Merci Vielfalt 3,70 VM
- 1 Pk. Waffelstein ohne Schokolade 1,60 VM
- 1 Tafel Sprengel Schokolade 1,20 VM
- 1 Stück OK-Kugelhugummi 0,50 VM

25,00 VM

Sortiment 5

- 2 Stück Weihnachtsbeutel 7,40 VM
- 2 Stück Weihnachtsmänner 6,60 VM
- 1 Pk. First Class 250 g 3,40 VM
- 1 Dose Van Houten Schnellgetränk 2,90 VM
- 2 Stück Weihnachtsmänner 1,40 VM
- 1 Dose Ananas 2,40 VM
- 2 Stück Mini Puzzle 2,00 VM
- 2 Tafeln Sarotti Schokolade 2,80 VM
- 2 Stück Hanuta 0,60 VM
- Kaugummi 0,50 VM

30,00 VM

Sortiment 6

- 1 Stück Weihnachtsbeutel 3,70 VM
- 1 Stück Weihnachtsmann 3,30 VM
- 1 Stück Choco-comics 1,30 VM
- 1 Stück Matchbox Auto 3,00 VM
- 1 Beutel Campina Bonbon 1,30 VM
- 1 Tafel Kinderzschokolade 1,50 VM
- 1 Stück OK Buntstift 2,40 VM
- 1 Beutel Horiba Bärchen 2,20 VM
- 1 Stück Überraschungsei 1,00 VM
- 1 Stück Hanuta 0,30 VM

20,00 VM

©/FR 2022 EI-15-17 CG 45/5/25 2,9



VEB
SCHIFFSVERSORGUNG
ROSTOCK GENERAL SHIP SUPPLIERS

Im Busch im Bau

Mein Urlaub wurde durch ein Telegramm der Arbeitskräftelenkung beendet. „Anreise Rostock MS F. STENZER“. Ich sollte als Assi anheuern.

Nun befanden wir uns mal wieder auf Ostafrika-Reise, hatten wie üblich auslaufend Hamburg, Rotterdam und Antwerpen hinter uns gelassen und liefen ins Mittelmeer. Dort wurde bei schönstem Wetter auch gleich der „Tag der Schiffssicherheit“ durchgezogen. Feuerlöschrolle, Lecksicherung und zu guter Letzt Bootsrolle. Alle Mann von Bord bis auf eine Mindestbesatzung. Als wir alle in den Booten saßen, fuhr der Kapitän mit unserem schönen Schiff weiter. Es dauerte nicht lange und außer dem zweiten Rettungsboot war ringsum nur noch Wasser zu sehen. Nach einiger Zeit kam uns ein Tanker entgegen, drehte einen Vollkreis um uns und setzte seinen Kurs fort. Auch unser Schiff kam nun wieder längsseits und wir wurden an Bord genommen. Bei der anschließenden Auswertung berichtete uns der Kapitän, dass der Tanker angefragt hatte, ob alles okay wäre. Trotz Bestätigung von Seiten des Kapitäns überzeugte sich der Tanker selbst. Es war schon ein schönes Gefühl zu wissen, dass im Notfall jeder hilft.

Via Suezkanal und Rotes Meer ging es weiter nach Ostafrika. Der erste Löschhafen hieß wie immer Daressalam, zweiter Hafen war Tanga in Tansania. Tanga ist ein Reedehafen. An einem Vormittag fiel dort der Haken. Unser Ziel war erreicht. Meine Wache im Keller endete 12 Uhr mittags. Ich hatte Freiwache bis 20 Uhr.

Nach einem ausgiebigen Mittagessen beschlossen ich und ein Decksmatrose, uns das Land mal näher zu betrachten. Mit der Landgangsbarkasse fuhren wir gegen 13 Uhr an Land. Irgendwelche Landgangsbeschränkungen waren uns nicht bekannt.

So watschelte ich während der Siesta mit Fotoapparat bewaffnet durch diesen Ort, während einer Zeit, in der jeder Afrikaner Mittagsruhe hielt. Es dauerte nicht allzu lange, bis ich von einem Einheimischen angesprochen wurde. Er forderte mich und meinen Begleiter auf, mit



zur Polizei zu kommen. Da er dies in Englisch tat, stellten wir uns erst mal doof und haben nicht weiter darauf reagiert. Wir setzten unseren Spaziergang fort, als wäre nichts geschehen. Nach etwa einer weiteren Viertelstunde erschien der Einheimische wieder mit einem Jeep der Armee und drei Uniformierten. Als sie uns erblickten, stoppten sie, rissen ihre entsicherten Kalaschnikows durch und forderten uns auf, ihnen zu folgen und den Jeep zu besteigen. Jetzt ging uns doch der Arsch auf Grundeis. Wie lange wir gefahren sind, weiß ich nicht mehr. Als der Jeep hielt, wurden wir mit dem Gewehrkolben im Kreuz unsanft nach unten befördert und ab ging es in einen dunklen Gang der Polizeistation. Mit Nachdruck durch die MP wurden wir aufgefordert, uns bis auf die Unterwäsche auszuziehen. Nach Durchsuchung der Wäsche und der mitgeführten Sachen, einer Aldi-Tüte mit dem Fotoapparat, wurden wir in Unterwäsche sofort wieder auf einen Jeep verladen, allerdings nun unter verschärfter Bewachung. So fuhren wir, wie ich später erfahren habe, zur Hauptpolizeiwache. Dort angekommen, stieß man uns in einen dunklen Vorraum. Bis auf die Unterhosen aller Kleidung beraubt, standen wir dort etwa ein bis zwei Stunden und wussten nicht, warum, weshalb und wieso. Wir hatten doch nichts weiter getan, als durch den Ort zu spazieren. Nicht mal zu einem Foto war ich gekommen.

Nach einer Ewigkeit kam ein Uniformierter mit einer alten verbeulten Aluminiumschüssel, in der sich eine undefinierbare stinkende Masse befand. Er stieß uns beiseite, öffnete eine Tür, die wir bis dahin nicht bemerkt hatten und warf die Schüssel hinein. Sofort entstand ein furchtlicher Tumult und mehrere Gestalten prügeln sich um die Schüssel. Wir befanden uns im Vorraum zum Knast.

Dort standen wir noch eine weitere Ewigkeit. Ich hatte jedes Zeitgefühl verloren. Endlich durften wir uns wieder ankleiden, jedoch in die Schuhe ohne Schnürsenkel. Dann wurden wir in ein Büro geführt und mussten uns setzen. Rechts und links standen unsere Bewacher mit entsicherter MP. Nach einiger Zeit erschien ein Schwarzer in Schlips und Kragen – wie ich später erfuhr der Polizeichef des Ortes.

Er stellte sich uns auch vor, aber mit meinen schlechten Englischkenntnissen bekam ich nicht viel mit und sagte zu meinem Kumpel gewandt, dass das in Deutsch besser zu verstehen wäre. Zu meinem Erstaunen sagte der Chef, das ginge. Er wäre in Deutschland ausgebildet worden. Mir schoss sofort die Polizeischule in Aschersleben in den Kopf, die alle möglichen Ausländer ausbildete und ich fragte ihn danach. Es folgte ein ungläubiges Staunen seinerseits. Er war tatsächlich dort ausgebildet worden. Ich selbst komme aus dem Kreis Aschersleben. So hatten wir zu meinem Glück erst mal eine Gesprächsbasis gefunden.

Mein Fotoapparat stand immer noch auf seinem Schreibtisch. Ich nahm ihn in die Hand und sogleich bekam ich den Lauf einer Kalaschnikow ins Kreuz. Ich erklärte dem vor mir sitzenden Inspektor, dass ich nur den Film entfernen wolle. Ich hatte mitbekommen, dass unsere Festnahme damit zu tun haben könnte.

Den Film, einen Dia-Film ORWO-Color, legte ich vor ihm auf den Tisch. Der Inspektor nahm den Film, rief einen weiteren Beamten und übergab ihn diesem. Dann wurden wir weiter vernommen und befragt, was wir im Ort wollten und wozu die Kamera wäre.

Ich versuchte ihm zu erklären, dass ich das erste Mal in Tanga sei und ich von jedem Anlaufort meines Schiffes Fotos zur Erinnerung machen würde. Alles, was ich zu hören bekam, war, ich sei ein Spion. Nach geraumer Zeit kam der Beamte zurück und ich verstand nur seine Bemerkung: „No black and white.“ Auf dem Film stand ja ORWO-Color. Es folgte ein langes Diskutieren der Beiden ohne Ergebnis.

In der Zwischenzeit musste auch jemand unseren Kapitän verständigt haben. Jedenfalls stand er zu unserer Erleichterung irgendwann gegen 18 Uhr im Büro des Chefs. Um seinem Ruf gerecht zu werden („Kapitän Zigarre“ – Kapitän Neunhard), wurde erst mal eine Schachtel Zigarren verteilt. Da unser Kapitän perfekt Englisch sprach, dauerte es nur kurze Zeit und

wir durften zurück an Bord. Er erklärte uns nun endlich den Grund unserer Festnahme. Wir wären angeblich in einer Kaserne gewesen und hätten dort fotografiert. Dabei hatten wir weit und breit nichts dergleichen gesehen.

Mit einer sechstürigen Mercedes Stretchlimousine wurden wir zum Hafen gefahren und zum Schiff geleitet, mit der Auflage, am nächsten Morgen zur Gerichtsverhandlung wieder zu erscheinen. Mussten wir auch, da unsere Seefahrtsbücher bei der Polizei zurückgeblieben waren.

Am nächsten Morgen, der Lade- und Löschbetrieb wurde durch diese Ereignisse zum Glück nicht beeinträchtigt, war die Polizei-Barkasse wieder längsseits. Diesmal ging es aber in Begleitung des Kapitäns zur Polizei. Dort angekommen, wartete man schon auf uns. Es folgte eine riesige Gerichtsverhandlung. Wir wurden angeklagt, in einer Kaserne spioniert zu haben. Beweise dafür, sprich Fotos, gab es nicht.

Nach langem Hin und Her kam es durch das Verhandlungsgeschick unseres Kapitäns zu einem Ergebnis, das beide Seiten zufrieden stellte. Ich habe wegen meines schlechten Englischs von der Verhandlung kaum etwas mitbekommen. Wenn Blicke töten könnten, wäre ich anschließend vor meinem Kapitän tot umgefallen. In der Pause, in der wir im Innenhof bis zur Urteilsverkündung warten mussten, tauchte auf einmal ein Eingeborener in Landestracht mit Speer und Schild und voller Bemalung auf. Jetzt hätte man eine Kamera dabei haben müssen, aber leider lag die noch im Gericht.

Nach etwa einer Stunde Beratung verkündete man mir dann mein Urteil. Der mich begleitende Matrose wurde freigesprochen. Ich war ja der Besitzer der Kamera.

Ich wurde wegen Spionage verurteilt und bekam Landgangsverbot auf Lebenszeit in Tanga/Tansania. Zu bemerken wäre noch, dass ich meinen Fotoapparat, eine CENIT behalten durfte. Russische Kameras waren dort nicht aktuell. Im Gegenzug zu diesem offiziellen Gerichtsbeschluss musste ich dem Polizeichef in Dankbarkeit drei Flaschen Whisky und eine Kiste Hafenbräu opfern. Ob es bei der ganzen Affäre nur um den Alkohol ging oder tatsächlich um Spionage, konnte oder wollte mir auch mein Kapitän nicht verraten.

Trotz allem war es für mich eine interessante und lehrreiche Reise, denen noch einige unter Kapitän Gunter Neunhard folgen sollten. In der Besatzung hatte ich auch gleich meinen Spitznamen „Blitzer“ weg. Die restliche Reise verlief eigentlich relativ ruhig. In Mombasa angekommen, mussten wir alle unser Schiff verlassen. Wir sollten Kaffee laden, aber die Hafenbehörden fanden Kaffeekäfer in den Luken. Das Ende vom Lied – das Schiff mussten ausgegast werden. So wurden wir zwei Tage im OCEANIC, einem der besten Hotels der Stadt, einquartiert. Uns war es recht. Dass es sich bei der Herberge auch um ein Urlaubshotel von NECKERMANN handelte und viele Wessis zu den Gästen zählten, war uns eigentlich egal. Wir hatten ja auch Urlaub. So marschierten wir wie üblich abends zur Bar, um etwas zu trinken. Es dauerte auch nicht allzu lange und man war in ein Gespräch mit Urlaubern vertieft. Wir diskutierten über Gott und die Welt und erfreuten uns des Lebens. Dass ich aus dem anderen Teil Deutschlands kam, war nie ein Problem in unseren Unterhaltungen. Da klar war, dass bei uns die DM nicht so locker saß wie bei den Wessis, wurde uns auch der eine oder andere Drink spendiert. Mir konnte es recht sein. Unserem Politoffizier leider nicht. Wieder an Bord, wurde ich zu einem persönlichen Gespräch geladen und durfte einen Bericht über diesen Vorfall verfassen. So nach dem Motto: Bestechungsversuch des Klassenfeindes oder wie ich zur Republikflucht überredet werden sollte. Das war zwar nie Bestandteil unserer Bargesprache, aber der Politnik brauchte ja auch seine Daseinsberechtigung. Eine Reise später durfte der PO in Port Sudan selbst einen Bericht schreiben. Trotz Verbotes hatte er sich vor das Zollgebäude gesetzt und Zierfische gefangen. Nur seine Funktion als PO und mehrere Flaschen Whisky und Stangen Zigaretten retteten ihn vor dem Knast, aber nicht vor dem Gespött der Besatzung.

Die restliche Reise verlief zum Glück problemlos für mich. Sie führte uns von Mombasa nach Maputo und rückreisend via Mombasa und Daressalam retour nach Europa.

Abenteuerreise ins Rote Meer

Es begann alles beim Kaffee während einer Hafenliegezeit im Sommer 1976. Wir bewohnten seit kurzer Zeit eine neue Wohnung in einem Zweifamilienhaus und unser Vermieter hatte uns zum Kaffee eingeladen. Dort lernten wir Petra und Karl-Georg Heckel kennen. Karl-Georg hatte gemeinsam mit Kurt Rabe von der Deutfracht/Seereederei den Auftrag erhalten, auf einer Reise ins Rote Meer Unterwasseraufnahmen für einen repräsentativen Bildband zu machen, der Kunden der DSR überreicht werden sollte. Neben ihren Tätigkeiten als Karosserieklempermeister und als Geologe in Schwerin befassten sie sich mit der professionellen Unterwasserfotografie. Für seine Unterwasseraufnahmen war Karl-Georg Heckel auf internationalen Fotoausstellungen ausgezeichnet worden, unter anderem in Rom mit dem „Goldenen Seestern“.

Beim Kaffeeklatsch wollte Karl-Georg Heckel etwas über die Gepflogenheiten an Bord erfahren. Er erzählte uns, wenn alle Formalitäten erledigt seien, könnte die Reise noch 1976 beginnen. Sie sollte auf meinem Brotschiff, dem MS ALBIN KÖBIS, auf dem ich als Kühlmaschinist fuhr, stattfinden. Ich versprach ihm, auf der nächsten Reise das Terrain zu sondieren. Da ich schon etliche Jahre zur Stammbesatzung gehörte, war mir von Anfang an klar, dass die beiden mit unserem Kapitän und seiner Besatzung einen Glücksgriff getan hatten.

Unser Kapitän war zwar über die mitreisenden Passagiere auf der kommenden Reise informiert worden, kannte aber nicht deren Auftrag. Als ich ihm jedoch erzählte, dass es sich um Taucher handele, er selbst zu den passionierten Tauchern gehörte, war das Eis für die Passagiere auf der kommenden Reise gebrochen. Da die Ausrüstung der Taucher sehr umfangreich sein würde – Tauchgeräte, Taucheranzüge, Hochdruckkompressor, Fotoausrüstung und diverses Kleinmaterial – schlug ich vor, einen der beiden Container an Luke 4 bereitzustellen. Da der Backbord-Container nicht für Ladung benötigt wurde, ließ unser Chiefmate ihn für die Aufnahme der Ausrüstung vorbereiten.

Im Oktober 1976 liefen wir wieder in Rostock ein. Ich war schon in Rotterdam abgestiegen und brauchte auch dort erst wieder aufzusteigen. Wir sollten Hähnchen nach Hodeidah bringen.



Die Kühlladeräume hatte ich bereits vorbereitet. Wir hofften, wegen der Kühlladung die geplante lange Reedezeit in Hodeidah verkürzen zu können. Eine Fehlplanung, wie sich bald herausstellen sollte, für die Taucher aber ein Glücksfall. So habe ich von der Einschiffung unserer Passagiere nicht viel mitbekommen, sie erst in Rotterdam wiedergesehen. Die Vorbereitungen waren ganz in ihrem Sinne verlaufen und sie waren froh, als es nun endlich losging.

Während der Fahrt ins Rote Meer fand an Bord eine richtiggehende Taucherausbildung für interessierte Besatzungsmitglieder statt. Am Swimmingpool herrschte Massenandrang. Nur wer neben der Theorie auch das Ausblasen einer vollgelaufenen Taucherbrille, das Fremd-atmen und etliche andere Handgriffe beherrschte, würde die Chance bekommen, im Roten Meer mit einem Tauchgerät zu tauchen.



Karl-Georg Heckel und Wolfgang Könn beim Bau der Kameragehäuse

Zusammen mit Kurt Rabe und Karl-Georg Heckel baute ich Gehäuse für zwei Kameras, die dann auch von der Besatzung benutzt werden konnten. Die beiden vollautomatischen Kameras waren ideal für Tauchanfänger, um Unterwasseraufnahmen zu machen. Schnell gingen den meisten von uns die Filme aus, denn auf dieses Abenteuer war ja keiner vorbereitet. Die Taucher hatten sich ihr eigenes Boot mitgebracht, eine Ruderjolle Anka mit Heckmotor Forelle,

die für das Rote Meer aber nur als Beiboot geeignet war. Zu fast allen Tauchfahrten haben wir das Motorrettungsboot benutzt. Bootsmanöver beherrschte die Besatzung nach dieser Reise im Schlaf.

Auf einer der vorangegangenen Reisen hatte der Rettungsbootmotor durch unsachgemäße Behandlung Schaden genommen und der Chieff gab die Anweisung, dass der Eisbär immer mitfahren muss, eine Weisung, der ich nur zu gerne nachkam. Zu Hochzeiten wurde das Boot täglich benutzt. Das artete für mich regelrecht in Arbeit aus. Ich musste mich schließlich auch noch um mein Ressort und speziell um die Kühlladung kümmern. Die Kühlanlagen mussten auf dieser Reise Höchstleistung bringen. Sie haben mich zum Glück nicht im Stich gelassen.

Noch vor dem Frühstück erledigte ich alle anfallenden Arbeiten, so dass wir in der Regel gegen 8.30 Uhr zum ersten Tauchgang ablegen konnten, um gegen Mittag zurückzukehren. In der Mittagspause konnte ich mich dann wieder ums eigene Ressort kümmern. Die Taucher füllten die Flaschen und gegen 14 Uhr ging es zum zweiten Tauchgang. Wie schon erwähnt, wurde die Reedezeit durch die Kühlladung nicht verkürzt, sondern sie verzögerte sich. Da in Hodeidah keine Kühllkapazität vorhanden war, dienten wir als schwimmendes Kühlhaus. Außerdem lagen noch 50 weitere Schiffe auf Reede. Einmal in der Woche mussten wir uns auf UKW melden, dass wir noch da sind. Ansonsten verließen wir die Reede, stellten Frischwasser her und tauchten. Tauchen an Riffen, an denen vor uns noch keiner gewesen war, geradezu paradiesische Zustände. Die Riffe waren für Tauchtouristen von Land aus nicht zu erreichen, daher fanden wir eine völlig intakte Unterwasserwelt vor. So etwas hatten unsere beiden Profis noch nicht gesehen und sie sollten Derartiges auch nach der Wende bei Reisen ins Rote Meer nicht wieder finden.



Auf Reede vor Hodeidah lag auch die unter panamesischer Flagge fahrende havarierte YUEN CHAU. Sie hatte sich eine 65-Milimeter-Festmacherleine um die Welle gewickelt und unter den Sandschutz gezogen, so dass die Welle sich nicht mehr drehen ließ. Damit lag dieses Schiff für eine nicht absehbare Zeit auf der Reede von Hodeidah fest und besaß keine Aussicht auf Abfertigung.

Mindestens einmal pro Woche ließ sich unser Kapitän von mir in den Hafen fahren, um beim Hafenkapitän Druck für unsere Abfertigung zu machen. Bei einem der zahlreichen Besuche des Kapitäns beim Hafenmeister fragte der an, ob wir den Chinesen mit unseren Tauchern

helfen könnten. Wir konnten. Die Festmacherleine war mit Schwanzwelle und Sandschutz regelrecht verschweißt und musste Stück für Stück herausgestemmt werden. Nach zwei Tagen harter Arbeit und einem durchgebrannten Motor der Törnmaschine war es geschafft und MS YUEN CHAU konnte sich wieder aus eigener Kraft fortbewegen. Für die Taucher gab es ein paar Dollar und für zehn Helfer ein opulentes Mahl bei den Chinesen. Ich glaube, der Koch auf MS YUEN CHAU konnte zaubern, denn seine Proviantlasten waren eigentlich so gut wie leer.

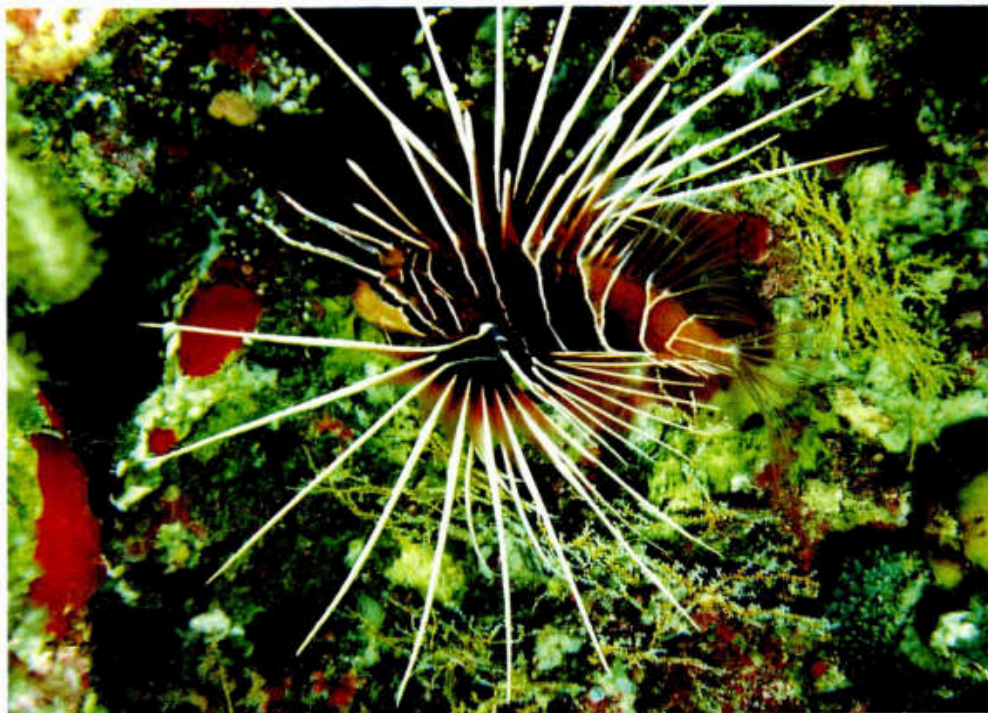
Zu den schönsten Tauchgängen zählten die an der UMBRIA vor Port Sudan. Über Wasser sah man nur die Rettungsbootsdavids. Die Italiener hatten die UMBRIA in den Kriegsjahren absichtlich versenkt, damit sie nicht den Engländern in die Hände fallen konnte. Das Wrack ist noch immer mit mehreren Tausend Tonnen Kriegsmaterial beladen und bildet noch heute eine ernsthafte Gefahr für Port Sudan. In den Laderäumen liegen die Bomben und Granaten fein säuberlich gestapelt. Die Kisten und Lukendeckel sind inzwischen verrottet. Bei einer Detonation könnte es zu einer gewaltigen Flutwelle kommen, die dann über die Stadt hinweg fegen würde. Zur Erinnerung besitze ich noch heute eine handgemalte Fliese. Die gehörte zum einen Meter dicken Schutzwall zwischen Ladung und Außenhaut des Schiffes. Da der genaue Zeitpunkt des Unterganges bekannt ist, kann man an diesem Wrack sehr schön die Entwicklung der Korallen beobachten. Die Beobachtung der Flora und Fauna unter Wasser gehört überhaupt zu meinen schönsten Erlebnissen während der Seefahrt. Wir haben Haie hautnah erlebt, sind mit Mantarochen um die Wette geschwommen und haben Muränen mit der Hand gefüttert.

Irgendwann geht auch die schönste Zeit zu Ende. Die Jeminiten brauchten ihre Hähnchen. Bei der Kontrolle der Kühlladung war dem Ladungsinspektor beim Öffnen der Kühlschotten ein gefrorenes Hähnchen auf seinen nur mit Zehenspaltern bekleideten Fuß gefallen. Ohne weitere Kontrollen wurde die Ladung für gut befunden und konnte gelöscht werden. Danach liefen wir nach Port Sudan zum Laden. Vollschiß Expeller und Baumwolle – bestimmt für Rotterdam. Auch während dieser Ladezeit gingen wir weiter tauchen. Mitte Februar verließen uns dann die Taucher, begaben sich per Flugzeug wieder in die Heimat und wir traten die Heimreise an.

Irgendwann war während unserer Reise das Radar ausgefallen und eine Reparatur mit Bordmitteln nicht möglich. Auch der Service in verschiedenen Rotmeer-Häfen konnte uns nicht helfen. Versuche einer Reparatur in Alexandria, Malta und Gibraltar scheiterten gleichfalls. So versegelten wir mit Sondergenehmigung nach Europa.



Der Autor unter Wasser



Meine Taucherfahrten waren auf späteren Reisen noch des öfteren von Nutzen. Auf MS FRANZ STENZER haben der Bootsmann und ich im Hafen von Port Sudan den Hoch- und Tiefsauger von Bewuchs befreit. Sie waren so zugewachsen, dass die Seewasserpumpen abrissen. Nur mit Brille, Schnorchel und Flossen sind wir bis zum Tiefsauger getaucht und haben diesen freigekratzt.

Auf MS ARENDSEE bin ich in den Maschinenraum getaucht und habe das Hauptseewasser-ventil zugedreht. Aber die Geschichte kennt ihr schon.



In einer prekären Situation

Das MS SONNEBERG lag auf der Reede von Monrovia/Liberia und wartete auf seine Einklarierung. Da in Liberia gerade wieder einmal ein Staatsstreich mit Regierungssturz stattgefunden hatte, galten einige neue „regulations“ bei der Abfertigung ausländischer Schiffe. Nach Informationen unserer Agentur sollte die Einklarierung nun bereits auf Reede stattfinden. Die Behörden kämen per Lotsenboot an Bord. Es sei darauf zu achten, dass alle Einklarierungspapiere peinlichst genau auszufüllen sind und die Transit- und Getränkelaast bordseitig genauestens gecheckt ist. Mit nahezu pedantischen Kontrollen wäre zu rechnen. Bei diesen Kontrollen sei es unbedingt erforderlich, dass der Obersteward und ein Offizier zugegen sind und kein Angehöriger der Behörden unbeaufsichtigt durch das Schiff gehe. So die Hinweise der Agentur.

Wer die Verhältnisse in Westafrika kennt, weiß, dass wir hier alle „Spielregeln“ beachten mussten, um nicht der Willkür der Behörden, besonders nach Regierungswechseln, Staatsstreichen und in anderen gesetzlosen Zeiten, ausgeliefert zu sein. Bei Behörden, Zoll und Immigration Police der westafrikanischen Länder herrschten mafiaähnliche Strukturen. Jeder versuchte im Rahmen seiner Möglichkeiten, die schmale staatliche Besoldung aufzubessern, je nach Höhe seiner Funktion. So kam es nicht selten vor, dass enorme Geldstrafen, Haft oder das „An-die-Kette-legen“ des Schiffes angedroht wurden. Die Schiffsleitung, bereits erfahren mit diesen Verhältnissen, traf alle erforderlichen Vorkehrungen, um nicht in die Missgunst der Behörden zu gelangen.

Am darauf folgenden Vormittag kam ein Hafenschlepper mit etwa 20 Personen längsseits, davon acht mit Kalaschnikows bewaffnete Militärangehörige, die zur „Einklarierung“ an Bord kletterten. Diese Art von Einklarierung, die nun folgen sollte, kannten wir noch nicht, auch nicht aus vorangegangenen Anläufen von Monrovia, zumal unsere Schiffe nach Westafrika im Liniendienst fuhren und nicht als unbekannte Außenseiter angesehen werden mussten. Es sollte wohl Stärke demonstriert werden.

Um die politische Lage etwas besser verstehen zu können, muss man sich mit der Entstehungsgeschichte des Staates Liberia vertraut machen. Liberia wurde von zurückgekehrten ehemaligen Negersklaven aus den USA gegründet. Diese „freien Afrikaner“, wie sie sich selbst bezeichnen, versuchen in Umkehrung der damaligen Verhältnisse in den Südstaaten der USA, in ihrem Land den weißen Mann „in die Schranken“ zu weisen.

Um die Behörden wohlwollend zu stimmen, hatte der Koch schon eine große Platte mit Sandwiches und der Obersteward die üblichen „Präsente“ in Form von Zigarettenstangen und Whiskyflaschen vorbereitet.

Aus dem nun einsetzenden wilden Durcheinander und den teilweise blutunterlaufenen Augen unserer Gäste, besonders der bewaffneten, konnten wir schlussfolgern, dass die SONNEBERG nicht das erste Schiff war, welches sie an diesem Tag „kontrollierten“. Ein Schwede und ein Niederländer lagen ebenfalls auf Reede. Einige der Bewaffneten hatten schon mit heftigen Gleichgewichtsstörungen zu kämpfen.

Wir bekamen es offensichtlich mit frisch rekrutierten jungen Afrikanern aus Buschdörfern zu tun, die wahrscheinlich noch nie eine Schule von innen gesehen hatten. Die Anweisung ihres Vorgesetzten, dass die Bewaffneten alle Kammern der Besatzung kontrollieren sollten, brachte uns in eine Lage, deren Gefährlichkeit uns erst im Nachhinein voll bewusst wurde. Jeder kann sich ausmalen, was hätte passieren können, als acht mit Maschinenpistolen Bewaffnete, teils mit gesicherter, teils mit ungesicherter schussbereiter Waffe – wer weiß das schon in diesem Augenblick zu sagen – in teilweise erheblich angetrunkenem Zustand und in dem Bewusstsein, eine Waffe zu besitzen, durch die engen Gänge des Schiffes zogen

und unseren Besatzungsmitgliedern frontal gegenüberstanden. Die besaßen auch ihren Stolz und ballten ohnmächtig die Faust in der Tasche.

Die Lage wurde noch prekärer, als die Jünglinge begannen, mit den Fingern am Abzug ihrer Waffen herumzufummeln. Eine kleine Unachtsamkeit hätte hier eine Katastrophe auslösen können. Ich erinnere mich noch daran, als einer von ihnen im oberen Offiziersdeck, in dem Kapitän, I. NO, II. NO und Chief wohnten, demonstrativ seine Waffe durchlud. Ein unkontrollierter Feuerstoß wäre wohl durch sämtliche Kammern gegangen.

Alle an Bord waren froh, als die Einklarierung beendet war und unsere „Gäste“ das Schiff wieder verlassen hatten. Ruhig und besonnen hatte die Besatzung diese heikle Situation gemeistert. Wahrscheinlich war sich keiner der tatsächlichen Gefahr voll bewusst, in der wir schwebten. Es grenzte an ein Wunder, dass nichts Ernsthaftes passiert war und kein Besatzungsmitglied die Nerven verlor.

Noch mal Glück gehabt.

Benno Schrader

Ein Kapitän hat immer Recht

Es gab Momente bei der Seefahrt wie auch im „normalen Leben“, die der Mensch sein Lebenstag nicht vergisst, besonders solche, bei denen er sich von Vorgesetzten ungerecht behandelt fühlt. Soll keiner sagen, er hätte dies nie erlebt.

Es trug sich zu im Jahre 1978/79. Vorausgegangen war ein mir auferlegter Flottenbereichswechsel.

Nach erfolgreichem Abschluss meiner Lehre auf der RONNEBURG (Typ XD) landete ich auf der LÜBBENAU (Typ IX), ein krasser Unterschied in puncto Lebensqualität und Arbeitseinstellung. Die Reise führte das Schiff wieder einmal nach Murmansk. Wegen des schlechten Wetters wählte der Alte den Weg durch die Fjorde. Was für eine herrliche Gegend!

Je näher wir dem Nordkap kamen, desto kälter wurde es. Und als wir um die „Ecke“ bogen, langten wir bei minus 45°C an, eine Temperatur, bei der sogar der Fluss Murman zufror und drei Atomeisbrecher der Lenin-Klasse nötig waren, die Fahrrinne freizuhalten.

Kurz bevor wir den Hafen erreichen sollten, gab Kapitän L. Weisung, Ballast zu lenzen. Wer dabei pennte, keine Ahnung. Jedenfalls ging der Ballast nicht außenbords, sondern backbord aufs Hauptdeck. Es kam, was kommen musste. Ruckzuck hatten wir eine auf 20 Meter verteilte zirka 15 Zentimeter starke Eisschicht an Deck. Für deren Beseitigung wäre ja eigentlich der Verursacher in die Pflicht zu nehmen gewesen.

Aber nein, ich, gerade von der 8-12 Wache kommend, wurde angewiesen, nach dem Mittagessen das Eis zu beseitigen. Grundsätzlich war das auch kein Problem, doch auf dem Weg zu meiner Kammer wurde meine Ehre als Vollmatrose dann doch angekratzt. Ich sah den Bootsmann mit zwei Decksmännern in einer Stewardessenkammer die Bulleyekästen mit Namenspinseln malen. Das war zu viel.

Ich bin also wütend zum Kapitän gegangen und habe ihm meinen Unmut kundgetan. Sollte ich doch in meiner Freizeit Eis schaufeln, während die Decksgang in einer warmen Kammer saß und malte. Kapitän L. fand meinen Protest jedoch gar nicht angebracht. Jedenfalls musste ich den ganzen Nachmittag Eis hacken und als Krönung im Anschluss auch noch die Brücke reinigen. Dumm gelaufen!

Nach der Reise stieg ich ab und „durfte“ dann neun Monate auf der DESSAU in der Eisenfahrt Klaipeda – Rostock abreißen. Eine Strafe für einen jungen Seemann, der seinen Beruf liebte und die Welt sehen wollte.

Eine Lektion hatte ich jedenfalls gelernt: „Ein Kapitän hat immer Recht.“

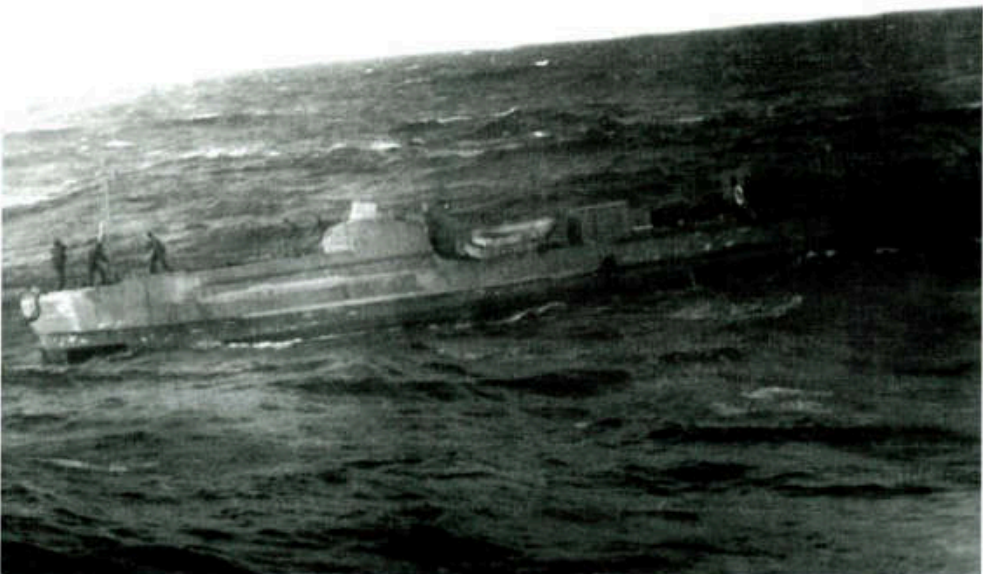
Rettung der Besatzung eines englischen Schnellbootes aus Seenot

Am 29. November 1959 begann in Gdynia die dritte Rundreise des MS STECKENPFERD mit dem Laden von 1500 Tonnen Zucker in Säcken für die Häfen Akaba und Jiddah am Roten Meer. Nach dem Laden liefen wir nach Wismar und komplettierten dort mit Stückgut in allen Räumen und an Deck. Dazu gehörte Schwergut, das in Alexandria mit unserem Schwergutbaum von 25 Tonnen SWL zu löschen war. Auf den Luken IV und V standen querschiffs große Lkw. Kapitän des Schiffes war W. Jenß. Als I. Offizier fuhr A. Schulz, als II. Offizier H. Kaßner und als III. Offizier K. Michaelis mit deutlichem Altersabstand zu seinen Kollegen, die alle bereits im Zweiten Weltkrieg im Einsatz gewesen waren.

Am 12. November verließen wir Wismar und gelangten via NOK in die Nordsee. Der Herbst brachte das für diese Jahreszeit typische stürmische Wetter auf See. Schon Ausgang des Englischen Kanals trafen wir auf einen ausgewachsenen SW-Sturm mit hoher und mittellanger Dünung aus gleicher Richtung, verbunden mit regnerischem Wetter und durchgängig mäßiger Sicht. MS STECKENPFERD erwies sich einmal mehr als gutes Seeschiff, jedenfalls unter den bisherigen Beladungszuständen. Stabilitätsprobleme gab es nie.

Auch das Mittelmeer empfing uns mit Starkwinden aus östlichen bis nordöstlichen Richtungen. So stampften wir mit sieben bis acht Knoten gemächlich gegen an – neun Knoten waren ohnehin die maximal mögliche Geschwindigkeit – und beneideten die, welche mit achterlichen Winden auf Gegenkurs in Richtung Gibraltar liefen.

Etwa 120 Seemeilen westlich von Algier fing unser Funker am 22. November um 12.45 Uhr von Algier Radio einen Notruf auf. Vermutlich hatten die französischen Kontrollflieger, die laufend die algerische Küste und den Seeraum davor wegen der kriegerischen Auseinandersetzungen der Franzosen mit der algerischen Unabhängigkeitsbewegung überwachten, die Meldung an die Küstenfunkstelle weitergegeben. Es handelte sich um ein kleines englisches Fahrzeug auf etwa 37 Grad 20' N und O Grad 30' E. Diese Position lag 24 Seemeilen nördlich von unserer Kurslinie. Wir drehten sofort ab und nahmen Kurs auf die angegebene



Ankunft beim Havaristen, 1. Versuch zur Leinenübergabe

Position, wo wir den Havaristen ohne lange Suche fanden – ohne Radar, denn das war wieder einmal unklar. Einige andere Schiffe bestätigten den Notruf ebenfalls, waren aber zu weit entfernt und setzten ihre Reise fort.

Um 15.10 Uhr manövierten wir in Rufnähe eines englischen Schnellbootes aus dem Zweiten Weltkrieg, allerdings mit einem atypisch nachgerüsteten Kastenaufbau. Der Name des Bootes lautete ACE OF CLUBS, Heimathafen Southampton.

Der Schiffsführer informierte uns durch Zuruf über einen Maschinenschaden und fragte, ob er von uns abgeschleppt werden kann. Die zivile Besatzung machte einen erschöpften Eindruck. Eine Delle auf dem achteren Aufbau war erkennbar.

Kapitän Jenß schickte mich nach achtern, um mit der Decksgang die Schleppleine klarzumachen und die Schleppverbindung herzustellen. Er wollte mit Draht (28 mm) schleppen, etwas Besseres hatten wir sowieso nicht. Die Übergabe der Schleppleine gestaltete sich bei dem Seegang äußerst schwierig, weil die Leute auf dem Schnellboot den schweren Draht bei zu viel gesteckter Lose nur mit viel Mühe per Hand an Deck holen konnten. Andererseits musste unsere Schraube bei der unterschiedlichen Drift beider Fahrzeuge freigehalten werden. MS STECKENPFERD war beim Manövrieren im Seegang nicht einfach zu handhaben. Die Kommunikation Brücke – Achterschiff konnte nur durch Zuruf per Flüstertüte und einem „Läufer Brücke“ aufrechterhalten werden. Die schwedische Wechselsprechanlage zu den Manöverstationen war aufgrund fehlender Ersatzteile unklar.

Der Kapitän musste einen zweiten Anlauf fahren und dichter an den Havaristen herangehen.



Manöver zur Leinenübergabe in Lee von MS STECKENPFERD

Es herrschte zunehmender Wind aus NNO mit Stärke 6 bis 7, Seegang 4 bis 5. Das nächste Problem auf dem Boot bestand darin, den schweren Draht vorn festzumachen. Das gelang durch mehrere Turns um das kleine Ankerspill. 17.45 Uhr stand die Schleppverbindung. Das Anfahrmanöver, bei allen Schleppmanövern immer das Schwierigste, klappte gut und so konnten wir danach mit fünf bis sechs Knoten in östlicher Richtung weiterdampfen. Der Ausguck erhielt nun die Weisung, sich mehr nach achtern als nach voraus zu orientieren – eine Funkverbindung gab es nicht. Um 22.24 Uhr brach durch zunehmenden Seegang die Schleppleine auf dem Boot. In der Nacht wurde gar nicht erst versucht, eine neue Leine zu übergeben. Wir blieben in der Nähe des Havaristen und beobachteten ihn von Zeit zu Zeit mit dem Scheinwerfer. Bei Tageslicht gelang dann eine neue Schleppverbindung, sodass ab 7.55 Uhr wieder angeschleppt werden konnte.

Beim Wachwechsel gegen Mittag scherte das Boot plötzlich nach Backbord aus und wir konnten das Absinken des Vorschiffs beobachten. Die Schleppleine

hatte das Ankerspill aus seinem Fundament gerissen, wie uns der Kapitän später mitteilte. Der schwere Schleppdraht hatte zuvor auf dem Vorschiff die Leinenführung nach und nach deformiert und letztendlich aus dem Deck herausgerissen. Es war Wasser in das Vorschiff eingedrungen, die Kopflastigkeit nahm zu. Gleichzeitig wurden orangerote Rauchsignale gegeben, die Besatzung stand auf dem noch aus dem Wasser ragenden Achterschiff.

Aus einer Hilfeleistung wurde nun ein Seenotfall. Es musste dringend gehandelt werden. Die lange Schleppleine war mit unserem dampfgetriebenen Heckspill so schnell wie möglich einzuheieven. Zeitgleich ordnete der Kapitän das Klarmachen des Steuerbord-Rettungsbootes an. Im Gegensatz zum Backbord-Boot war es mit einem Motor ausgerüstet. Unser Schiff hatte sich nach dem Stoppen der Maschine auf den Stb.-Bug gelegt und nahm daher gleich eine günstige Leeposition für das Stb.-Boot ein. Gemäß Sicherheitsrolle war ich als Bootsführer einzusetzen. Zwar fiel die ordnungsgemäße Ausrüstung der Rettungsboote in meinen Aufgabenbereich, eine Fahrt hatte ich mit dem Boot jedoch noch nicht gemacht. Dem schon damals geforderten Bootsmanöver vor Antritt der Seereise war durch ein einfaches Stellmanöver Rechnung getragen worden.

Um 12.18 Uhr ging das Stb.-Rettungsboot zu Wasser, die Sliphaken lösten sich auf Kommando gleichzeitig, was bei dem noch vorhandenen Seegang besonders wichtig war. Die beiden Blöcke der Bootstaljen hielten wir von unseren Köpfen frei, der Bootsmotor wurde angeworfen und kam gleich beim ersten Startversuch. Nach dem Einholen der Fangleine nahmen wir Fahrt auf und ich konnte das Boot gut vom Schiff freimanövrieren. Kapitän Jenß rief mir noch zu: „Sehen sie mal nach, was da an Bord los ist!“ Aber dazu sollte es gar nicht mehr kommen.

Ich lief vor der See in Richtung Schnellboot. Unser Rettungsboot war in Klinkerbauweise aus Holz gefertigt. Es hatte, wie sich nun herausstellte, trotz des relativ geringen Freibords hervorragende Seeeigenschaften. In Rufnähe angekommen, wollte ich die aus sieben Mann bestehende Besatzung veranlassen, einzeln nacheinander ins Wasser zu springen, um sie von dort aufzunehmen. Dazu konnten sie sich jedoch nicht entschließen. Nach einer Runde um das Schnellboot lief ich wieder von achtern auf und ging dicht ran. Das Vorschiff lag schon unter Wasser und wurde von Brechern überspült. Nun ging alles sehr schnell. Durch eine mitlaufende Welle kam das Boot mittschiffs in Deckshöhe und



Der Autor mit den Geretteten beim Längsseitsgehen an MS STECKENPFERD

somit in Sprunghöhe längsseits. Alle sieben Mann sprangen, fielen oder stürzten auf einmal in unser Boot. Sie waren mit einigen Hautabschürfungen gerettet. Ich drehte sofort ab und konzentrierte mich auf das Längsseitsgehen an unserem Schiff. Einige Leute riefen mir zu: „Es säuft ab!“ Mich kurz umdrehend, sah ich das Heck noch senkrecht nach oben stehen. Dann verschwand das Schnellboot für immer und bereicherte den Grund des Mittelmeeres um ein weiteres Kriegsschiff aus dem Zweiten Weltkrieg. Wir waren gerade noch rechtzeitig gekommen.

Das Aufhieven des Rettungsbootes verlief ebenfalls ohne größere Schwierigkeiten. Auch hier gelang das Einpicken der Taljenblöcke in die Sliphaken des Rettungsbootes zeitgleich. Wer das bei Seegang schon einmal praktizieren musste, weiß, wie gefährlich das für Finger und Hände ist. Die Decksbesatzung hatte aufgepasst, so dass die beiden Blöcke nicht durchgefallen waren. Aber aufwändig war das Aufholen des Bootes schon. Beide Leinen der Bootstaljen aus Hanftauwerk mussten mittschiffs vom Bootsdeck aus an Luke IV und V vorbei über die Lkw-Laschings hinweg gleichmäßig auf den horizontal angeordneten Stb.-Spillkopf des Achterspills gelegt und gehievt werden.

Aber wen hatten wir nun gerettet? Es waren der englische Kapitän Steward Walker sowie ein Holländer, ein Spanier und vier Marokkaner. Sie waren nach ihren Aussagen von Tanger in Richtung Malta ausgelaufen und angeblich von der spanischen Küstenwache verfolgt worden. Hatten anschließend Maschinenschaden und trieben bereits zehn Tage auf See. Ein amerikanischer Zerstörer versorgte sie einmal mit Proviant und ein norwegischer Tanker machte am 20. November einen Schleppversuch, der nach 30 Minuten abgebrochen wurde, weil die Schleppleine wegen zu hoher Schleppgeschwindigkeit brach. Er holte sie ein und setzte, ohne sich weiter zu kümmern, die Reise fort.

Wir standen immer noch westlich von Algier und der Kapitän wollte die Leute dort an Land setzen. Dagegen sträubten sie sich mit Händen und Füßen. Vermutlich wollten sie mit französischen Behörden nichts zu tun haben. Das auf unserem Weg liegende Malta wurde jedoch akzeptiert. Das wollte wiederum die Reederei nicht und wies uns an, die Geretteten in Alexandria an Land zu setzen, was dann auch bei Ankunft am 30. November geschah. Es ging ihnen bei uns ja auch nicht schlecht.

Für uns war klar, dass es ein Schmugglerboot gewesen sein muss. Aber außer den Personalpapieren der Besatzung war alles mit in den großen Keller gegangen. Zum eigentlichen Zweck ihrer Reise erhielten wir ausweichende Auskünfte. Es hatte uns im Grunde ja auch nicht zu interessieren. Tanger, bis 1957 eine neutralisierte Enklave, stand trotz Integration in das Königreich Marokko damals immer noch im Ruf, ein Drehpunkt für den internationalen Alkohol-, Zigaretten- und Menschenschmuggel zu sein.

Die Presse zu Hause reagierte mit dem Beitrag: Sozialistische Moral.... Diese Rettungstat der Seeleute von M/S „Steckenpferd“ erfüllt jeden mit Stolz und Freude. Die Besatzungsmitglieder unseres Schiffes handelten nicht nur getreu einer traditionellen seemännischen Pflicht, ihr Handeln entspricht auch den Prinzipien unserer sozialistischen Ethik und Moral. Ohne zu fragen, ob ein unvorhergesehener Aufenthalt wirtschaftliche Nachteile bedeutet – die Besatzungsmitglieder von M/S „Steckenpferd“ halfen und bewiesen, dass in einem sozialistischen Staat der Mensch im Mittelpunkt steht und alles andere zurücktritt, wenn es gilt, Leben zu erhalten und zu schützen.

Für mich blieb im Nachhinein immer noch das beklemmende Gefühl, ein sinkendes Schiff, wenn auch nur in einem fast fotografischen Augenblick, erlebt zu haben, das Besatzungen in vielen Jahren als sicherer Aufenthalt gedient hatte. Es war nun plötzlich verschwunden und die See ging weiter gleichförmig darüber weg, als wäre nichts geschehen.

Bericht zur Lage, Tsingtao Reede, 1985

Was dem III. Nautischen Offizier des Motorschiffes EILENBURG, Rüdiger Kötschau, während einer Brückenwache so durch den Kopf ging:

„Wir liegen seit dem 9. Juli 1985 nun schon etliche Zeit mit der EILENBURG auf der Reede von Tsingtao/Volksrepublik China, genauer gesagt runde 50 Tage. Vielleicht liegt es daran, dass wir hier bei Nacht und Nebel ankamen – und uns dabei keiner sah. Anfangs verhielt man uns, mindestens sechs Tage zu warten. Es könnten aber auch mehr werden.

Also an die Arbeit! Die Decksbrigade „Bienenfleiß“ ging ans Werk, zuerst ans Entrosten der Windenhäuser. „Wir liegen hier nicht lange, das müssen wir schaffen.“ Munter ging es drauf los. Selbst Regen konnte den Tatendrang nicht bremsen. Die Windenhäuser sind längst fertig. Sie stehen nun prima in Farbe. Jetzt war das Hauptdeck dran! Die Aussicht auf einen Liegeplatz im Hafen bestehe nicht vor Anfang August, hieß es weiter. „Bis dahin sind nur noch wenige Tage Zeit zum Handeln!“ Der Chieff warf sich mit an die Rostfront. Man schaffte Quadratmeter um Quadratmeter – von wegen der Abrechnung Eigenleistungen. Immer mehr Deckswiese strahlte im neuen leuchtenden Grün.

Schon bald wurde es Mitte August. Ein paar Regentage folgten, an denen in den Aufbauten auch mal wieder einiges neu hergerichtet werden konnte. „Mamie“, ein Taifun, war im Anzug. Wir vertrieben und verdrifteten ein bisschen. Schwamm drüber. Andere hat es viel schlimmer erwischt. Ein kleines chinesisches Schiff mit unaussprechlichem Namen trieb auf die EASTERN NEPTUNE zu. Kollision! Der Chinese verlor dabei noch seinen Anker. Beide müssen Schäden am Schiffsrumpf reparieren und wohl unendliche Berichte dazu schreiben, was das Schlimmste an der Sache ist. Aber das kommt davon, wenn man nicht aufpasst. So etwas kann uns nicht passieren.

Als der Orkan vorübergezogen war, brauchten wir zwei Anläufe, um einen neuen Ankerplatz zu finden. Die anderen Dampfer wollten uns nicht so dicht auf der Pelle haben. Sogar den Harbour Master haben sie eingeschaltet und sich über uns beschwert, die Angsthasen.

Mittlerweile haben wir schon zweimal Trinkwasser von einer Bunkerschute übernommen. Braunes Wasser wie auf Reede. Wir reichen damit auch nicht ewig – die paar Tonnen. Jeden Tag wird der Trinkwasserverbrauch kontrolliert und wettbewerbswirksam bekannt gegeben.

Essen und trinken muss der Mensch ja auch noch neben der Arbeit, oder? Vor allem essen. Viel Gemüse muss her. Der Koch und seine Helfershelfer können gar nicht genug davon ranschleppen, respektive organisieren. Das soll dann auch noch hergerichtet werden. Die Arbeit! Für den Kapitän macht man das aber gerne. Dem ist das alles nicht genug. Er kauft noch dazu. Seine Sache. Ist ihm sein Obst und Gemüse ausgegangen, dürfen ein paar Leute von der Besatzung mit an Land fahren, um dort zu bummeln. Aber hauptsächlich, um dem Koch beim Tragen zu helfen. So hat halt jeder sein Päckchen zu schleppen.



Irgendwann besuchte der Koch auch mal das hiesige Krankenhaus. Das hat keiner so richtig gemerkt. Er hatte eine Pestbeule auf dem Buckel. Wenn der Second nicht so pingelig gewesen wäre, hätte er das mit einer Flasche Schnaps und einer Rasierklinge erledigen können. Doch er wollte unbedingt den Koch ins Krankenhaus haben. Hat sich bestimmt nicht getraut, die OP selber zu machen. Der Koch kam bald wieder zurück. Wollte nicht mal das Flugticket in Anspruch nehmen, wofür die Mannschaft gesammelt hatte. Der Bäcker, der arme Kerl, musste die ganze Zeit in der Schmiede stehen, von morgens bis abends. Aber was solls – Seefahrt ist nun mal kein Murks. Die paar Wochen bis nach Hause halten wir auch noch durch, obwohl niemand sagen kann, wie lange wir hier noch so dusslig rumliegen sollen.

Manchmal bekommt man schon Lust, sich den ganzen Ärger runter zu spülen. Doch womit? Bier ist reichlich vorhanden. Damit überstehen wir spielend eine Sieben- bis Acht-Monate-Reise. Vielen schmeckt das Getränk aber nicht, was ich gar nicht verstehen kann. Die haben sicherlich gehört, dass noch welches von der letzten Reise an Bord ist. Auch wollen sie das „stille Örtchen“ nach dem Biergenuss öfter frequentiert haben als ihnen normal erscheint. Alles Einbildung! Acht-Monate-Bier aus Rostock kann nicht schlecht sein!

Die Nautiker sind die einzigen, die nichts zu tun haben. Die lassen sich oben in ihrem „Café Reedeblick“ mit herrlicher Aussicht auf die rund vierzig restlichen Schiffe – alles Chinesen, abgesehen von zehn Ausländern –, ein drittes „Hühnerprodukt mit zwei Buchstaben“ zwischen den Beinen wachsen, um es mal so drastisch auszudrücken. Die sind echt zur Untätigkeit verurteilt, wenn man die Schreiberei in die Tagebücher ausnimmt. Irgendwie haben sie Schiss davor, mal eine Peilung zu verpassen. Der Alte hätte nichts dagegen, im Gegenteil – die sollen auch ruhig ihre Ronden drehen. Bei dieser „sicheren“ Reede kann bei Schönwetter nichts passieren. Trotzdem halten sie sich nicht lange in den Aufbauten auf. Es sind eben gewissenhafte Leute. Und gebraucht werden sie doch – oder? Sei es auch nur zum Registrieren von Schiffsbewegungen auf Reede und im Hafen.

Abwechslung gibt es auch so genug. Zum Beispiel hat mal jeder, fast jeder, von der Besatzung seinen ganz persönlichen Abstinkertag. Dann darf man denjenigen, den es gerade erwischt hat, nicht mal scherzhaft ansprechen. Man weiß ja auch nie vorher, wer gerade dran ist, abzustinken. Die sind dann immer gleich auf 80!

Was so ein paar Tage Reedezeit doch aus einem Menschen machen können: Gammler, Beatles! Mit langen Haaren! Da muss die Oberkammerzofe, Obermiese Sabine ran. Im besten Einvernehmen und im Rahmen aller Möglichkeiten wird der Mann von ihr beschnitten, in seiner Haarpracht.

Auch der Kapitän hat für Abwechslung gesorgt: Manöver! Es wird gefordert, man macht ja auch mit. Aber wie die alle in den neumodischen Rettungsanzügen aussehen, zum Schießen. Und warm halten die Dinger in den Tropen, vor allem im Sommer. Man hätte ja auch die Wattierung herausnehmen können, aber wozu? Jeder fühlt sich in seinem eigenen Mief am wohlsten.

Am 7. Oktober gibt es den letzten Schnaps, dann ist Pumpe. Was wir Silvester trinken sollen, weiß der Geier. Der Alte hat nur noch ganz kleine Geburtstagsfeiern genehmigt. Alles wird rationiert. Farbe zum Malen, Schnaps zum Trinken, alles bald alle. Sogar am Essen muss schon gespart werden, weil wir sonst nicht über die Runden kommen.

Wo nicht gespart wird – an der Arbeit. Die Rostmaschinen sind jeden Tag im Einsatz – das Lied der Arbeit für Rostpistole und Einfinger. „We are the rostminers“, so erklingt es wie eh und je über Deck. Die braunen Rostbrüder haben jetzt auch noch ein „Gipfelbuch“ auf „Mount Zappenstein“ eingerichtet, oben auf der Schwerguttraverse. Dort kann jeder seinen ganz persönlichen Zappen, auf wen auch immer, loswerden und eintragen. Man kann ja nicht immer alles in sich hineinfressen, man muss es auch mal loswerden können. Aber: Abgerechnet wird zum Schluss. Ha, die Zappen, die dann zum Vorschein kommen, die möchte ich nicht verpassen. Das wird erst ein Gaudi!

Die Schwarze Gang, auch Assi-Brigade „Tatendrang“ genannt, fängt nun auch noch an, Farbe zu verplumpen. Erst wird Farbe gewaschen trotz der Wasserknappheit und dann schmieren sie die ohnehin schon knappe Farbe da unten im Keller an die Wände. Für wen, frage ich mich. Die Maschine läuft dadurch auch nicht schneller. Um Sprit zu sparen, sollten die lieber die Außenhaut unter Wasser abkratzen. Hab ich nicht recht? Wo die nur immer diese komischen Einfälle her haben. Die sollten lieber bei ihrer Ölkanne bleiben und die Jockel anständig putzen.

Da sind dann auch noch die Schiffstiere. Im Spanischen gibt es sogar ein Lied von denen. „La Cucaracha“, oder so ähnlich. Im Schiffsdeutsch: „Kakerlaken“ oder im Hochdeutschen „Gemeine Küchenschabe“. Gemein sind die Viecher schon. Da wird ausgegast und sauber gemacht, aber das Gewimmel ist nach kurzer Zeit immer wieder da. Wenn es ganz schlimm kommt, machen die nicht mal vor einer heißen Herdplatte halt, um in den Suppentopf zu kommen. Sie sind schon eine Plage.

Plagen tut auch manchen die Langeweile. Da wird mit sich selbst gewürfelt, „Macke“ oder so ähnlich heißt das Spiel. Man sollte bloß rechtzeitig damit aufhören bei der langen Reedezeit. Ja, ja, die Reedezeit macht so manchem zu schaffen. Alle persönlichen Pläne kommen da ganz schön durcheinander. Und den E.-Ing. hat es deswegen auch schon auf die Matte gehauen. Er verweigerte die Nahrung. Der Magen! Bei der Hektik auch kein Wunder, oder? Die Chefs sollen doch lieber mal an die noch kommende Reedezeit in Shanghai denken. Was sollen die dann alle bloß noch machen? Meine Meinung lautet dazu, die Crew sollte nicht so viel wie möglich, sondern so lange wie möglich Arbeit haben. Wenn die hier schon alles machen, ist bald nicht nur die Farbe aufgebraucht. Was bleibt dann noch? Das Schiff könnte ja jetzt schon fast als Neubau weggehen, wenn wir nicht genau wüssten, dass der Dampfer schon 17, 18 Jahre auf dem Schornstein hat.

Der Chiefmate schreibt schon aus Langeweile jede Woche Wachpläne, einmal im Original mit acht oder mehr Durchschlägen. Drauf gucken tut schon lange keiner mehr, weil alle Beteiligten mittlerweile im Schlaf wissen wann sie mit Wache dran sind. Nur der Kapitän und andere Nichtwachgänger fragen manchmal etwas vorlaut, wer mit wem und warum Dienst hat. Nach dem Wachwechsel wird es noch schlimmer mit der Fragerei.

Möchte wissen, warum sich der Chiefmate die Arbeit macht, wenn die Dinger doch nicht gelesen werden. Ein normaler Mensch kann da auch nicht durchsehen, wenn die Wachgänger doch jeden Tag zu einer anderen Zeit ihren Dienst abschrubben. Ganz schön verwirrend, so ein „Englischer Törn“. Kann auch sein, dass der Kapitän Wachpläne sammelt. So hat eben jeder sein ganz besonderes Hobby.

So vergehen die Reedetage wie im Flug. Kaum ist man hier, schwups, schon sind 50 Tage rum. Jeder hat seine Arbeit – oder auch nicht. Da können wir doch ganz ausgeglichen, ruhig und gelassen den nächsten 50 Tagen ins Antlitz sehen. Aber wenn sich hier nicht bald was dreht, dann fange ich als Wachoffizier hier auf der Brücke an mich zu drehen! Und dann GNADE GOTT!“

Etwas gibt es noch nachzutragen: Nachdem das Schiff nach insgesamt 58 Tagen Reedezeit endlich im Hafen von Tsingtao an den Liegeplatz ging, machte zwei Tage später ein schwedischer Holz-/Papierfrachter nach nur einem Tag Reedezeit hinter uns fest. Auf unsere neugierigen Fragen an die Schweden, ob und welche besondere Ladung sie denn für Tsingtao hätten, kam nur die lapidare Gegenfrage, ob wir denn für den Hafenkapitän keinen Jeep mitgebracht hätten!?

Operation PINGUIN

Der Pinguin ist ein Vogel, der zwar nicht fliegen, aber schwimmen und sogar bis 450 Meter tief tauchen kann. So tief wollte die ehemalige DDR damals nicht sinken und unterzeichnete deshalb im Jahre 1987 in Helsinki auf der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (KSZE) den Vertrag im Rahmen des Helsinki-Abkommens

Auf Drängen der Sowjetunion wurde ein Ministerratsbeschluss der DDR im Geophysikalischen Jahr 1956 dem Ausgangspunkt, das sich die Republik an Forschungsarbeiten in der Antarktis beteiligte. Der Beitritt der DDR zum Antarktisvertrag geschah allerdings erst im Jahre 1974.

Um die damit verbundenen Aufgaben zu realisieren, wurde nach umfangreichen Vorbereitungen im September 1975 zunächst das Küstenmotorschiff SATOW der DSR mit 150 Tonnen Expeditionsausrüstung für eine Forschungsbasis der DDR in der Antarktis nach Leningrad (St. Petersburg) auf die Reise geschickt. Dessen Ladung wurde auf den Eismeerfrachter KAPITÄN MARKOW mit Heimathafen Wladiwostock umgeladen. Am 9. Februar 1976 traf das Schiff in der Antarktis ein und es wurde sofort damit begonnen, die gesamte Ladung einschließlich der Versorgungsgüter für die sowjetische Station Nowolazarewskaja auf der Eisbarriere abzusetzen, die südlich davon auf etwa 59° 50' S und 11° 40' O auf der Filchner-Schelfeis-Barriere im Weddelmeer lag. Schwere Technik transportierte die gesamte Ausrüstung etwa 100 Kilometer über das Schelfeis zur sowjetischen Station. Die Forschungsbasis der DDR wurde in einer Entfernung von etwa zwei Kilometern zur sowjetischen Station errichtet und bereits sechs Wochen später in Betrieb genommen. Die geringe Entfernung beider Stationen voneinander ermöglichte auch weiterhin, die Versorgung und den Betrieb gemeinsam zu organisieren und durchzuführen. Die Forschungsbasis war ganzjährig besetzt, wobei in den ersten Jahren vorrangig die Physik der polaren Hochatmosphäre erforscht wurde. In den Jahren 1977/78 übernahm dann das Diesel-/Elektroschiff KAPITÄN KONDRATIEV den Transport der Expeditionsgüter der DDR in die Antarktis.

Als Leiteinrichtung für die Polarforschung in der DDR fungierte seit 1969 das Zentralinstitut für Physik der Erde (ZIPE) in Berlin-Potsdam. Eine bedeutende Leistung der Forscher der DDR waren die regelmäßigen Messungen zur Ozonkonzentration mit eigens dafür entwickelten Ballonsonden, die den Ozongehalt über dem Südpol in verschiedenen Höhen ermittelten. Seitdem können die jahreszeitlichen Veränderungen des Ozonloches analysiert werden. Diese Ozonmessungen der insgesamt über 100 DDR-Wissenschaftler fanden große internationale Anerkennung und werden heute von Wissenschaftlern der deutschen antarktischen Neumayer-Station des Alfred-Wegener-Institutes für Polar- und Meeresforschung (AWI) Bremerhaven fortgesetzt.

Die ideologische Abgrenzung im Kalten Krieg zwischen der DDR und der BRD – mit einer symbolischen Mauer aus Eis – gipfelte mit der Parole „safety first“ in einem Kontaktverbot der Wissenschaftler beider deutscher Staaten. Obwohl es im ewigen Eis der Antarktis selbst zwischen damals verfeindeten Staaten üblich war, untereinander überlebensnotwendigen Kontakt zu unterhalten, tauschten die Wissenschaftler beider deutschen Forschungsstationen selbst zum Jahreswechsel keinerlei fromme Wünsche aus. Das dürfte einmalig in der Geschichte sein und widerspiegelt die Borniertheit einiger führender DDR-Funktionäre der damaligen Zeit.

Ebensoviel Unverständnis herrschte bei den Polarwissenschaftlern vieler anderer Staaten darüber, dass es für die Antarktisbasis der DDR nach fast dreißigjähriger Forschung auf dem südlichen Kontinent aus Gründen fehlender Anerkennung der DDR als Staat keinen Status als

offizielle Antarktisstation im Sinne des Völkerrechts gab. Dieser Status war erst mit der Anerkennung der DDR im Rahmen der KSZE als Konsultativstaat des Antarktisvertrages gegeben. Ein Durchbruch wurde erst erzielt, als aufgrund massiver Forderungen von sowjetischer Seite per Beschluss des Politbüros der SED vom 23. September 1987 die Forschungsbasis in der Schirmacher-Oase in Georg-Forster-Station umbenannt wurde. Sie lag nur 1,5 Kilometer von der sowjetischen Station Novolazarevskaya entfernt. Der Umbenennung schloss sich eine umfangreiche Antarktisexpedition noch im Jahre 1987 an.

Mit dem Antarktisabkommen von 1959 wurde der Südpol zum internationalen Besitztum erklärt und sollte damit eigentlich vor Ausbeutung geschützt werden. In Kraft trat das Abkommen 1961, nachdem es alle zwölf Beitrittsländer ratifiziert hatten. Die BRD trat dem Abkommen erst 1979 bei, nachdem sie sich zum Bau der Forschungsstation Georg-von-Neumayer mit intensiven Forschungen in der Antarktis und dem Forschungsschiff POLARSTERN im Jahre 1981 verpflichtet hatte. Laut „SPIEGEL“ Nr. 8/78 vom 20.2.1978 musste die BRD dafür eine Aufnahmegebühr in Höhe von 90 Millionen Mark und die jährlichen Unterhaltungskosten für Station und Schiff von etwa 40 Millionen Mark aufbringen. Eile war angesagt, denn bis Ende 1978 wollten die Vertragsstaaten ein Fischerei-Abkommen und bis 1980 ein Abkommen über die Nutzung antarktischer Rohstoffe, wie Kohle, Erdöl, Kupfer, Uran und Mangan erarbeiten. Der Vorschlag, interessierte Drittstaaten zu beteiligen, stieß auf Ablehnung.

Im Zusammenhang mit der Errichtung einer eigenen Station in der Antarktis prüften 1987 zunächst Vertreter des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV) zusammen mit dem Außenhandelsorgan Schiffscommerz (SC) Rostock die Möglichkeiten des Baus und Ankaufs eines zusätzlichen Eismeerfrachters. Wie sie auf der Warnow Werft (WW) in Rostock für die Sowjetunion im Bau waren. In diesem Falle wären nur geringfügige Umbauten und Veränderungen erforderlich gewesen. Die Sowjetunion war jedoch nicht bereit, auf die vertraglich vereinbarte Lieferung der Schiffe zu verzichten, und die Warnow Werft nicht in der Lage, zusätzlich einen weiteren Frachter der Serie aufzulegen.

Daraufhin erteilte 1987 das MfV dem Generaldirektor der Deutschen Seereederei Rostock (DSR) den Auftrag, umgehend überprüfen zu lassen, ob der Transport von umfangreichem Material, wie von Helikoptern, Kettenfahrzeugen, Ausrüstungsgegenständen, Ersatzteilen, Wohncontainern etc., sowie Wissenschaftlern und Technikern in die Antarktis mit Schiffen der DSR realisiert werden kann.

Bei einer ersten Beratung unter Leitung des Technischen Direktors der DSR wurde der Einsatz des Eisbrechers STEPHAN JANTZEN in Erwägung gezogen, ausgiebig diskutiert und letztlich verworfen. Ausschlaggebend waren die Erkenntnisse, dass das Schiff nicht hochseetauglich war, nur 60 Zentimeter dickes Eis brechen konnte und außerdem der Transportraum zu gering war.

Dann konzentrierten sich die Überlegungen auf den Einsatz der DSR-Holzfrachter RABENAU und HEIDENAU. Beide Schiffe (Baujahr 1979) mit einer Tragfähigkeit von 6.788 tdw waren für den Holztransport aus der Sowjetunion für die DDR, die CSSR und Großbritannien im Einsatz und eigentlich schwer zu ersetzen. Mit den vier Laderäumen ohne Zwischendeck, den vier 20-Tonnen-Kranen und der Schiffs-DSRK-Klasse „KM I, Eis 1 Super, Aut 24“ waren diese Schiffe für den geplanten Einsatz in die Antarktis besonders geeignet. Nach Absprachen mit Vertretern der INTERFLUG sollte die Landung der Hubschrauber (Mi 8) direkt auf den Luken zwischen den beiden vorderen Lademasten ohne größere Veränderungen möglich sein. Das Aufstellen von Wohncontainern auf den Lukendeckeln von Laderaum IV wäre durch das Vorhandensein von Container-Fußspuren problemlos möglich gewesen.

Die Untersuchungen führten weiterhin zu den Ergebnissen, dass Nachrüstungen mit zusätzlicher Stromversorgung in den Laderäumen und an Deck für die Wohncontainer, einer 10-Zentimeter-Radaranlage sowie einer polartüchtigen Kreiselanlage erforderlich waren. Die



Funk- und Navigationsausrüstung entsprach bereits dem höchsten internationalen Stand. Die beiden vorhandenen 3-Zentimeter-Radaranlagen waren jedoch als Navigationsgeräte und zum Kollisionsschutz bei starkem Schneetreiben nicht geeignet. Da die Antenne für die 10-Zentimeter-Radaranlage einschließlich Enteisungsvorrichtung je nach Typ und Leistung eine Spannweite von 1,25 bis 1,80 Meter gehabt hätte, wäre eine Veränderung des Radar-Antennenmastes erforderlich gewesen. Aufgrund des Umstandes, dass in der Nähe der Erdpole weder Magnet- noch Kreiselkompass zuverlässig funktionieren, war guter Rat teuer. Der Geografische Südpol lag zwar in 2300 Kilometern Entfernung und der Magnetische Südpol sogar in 6000 Kilometer Entfernung zum Standort der Georg-Forster-Station ($70^{\circ}47'S$, $11^{\circ}51'E$), aber es gab damals über die Funktion zur Kursbestimmung mittels Kreiselkompass in Polnähe wenig Informationen. KRUPP ATLAS als vorgesehener Lieferant der Radaranlage empfahl auf alle Fälle die Installation einer zweiten Kreiselanlage, die gegen zusätzliche Schwingungen und äußere Erschütterungen im Eis auf einer vier-kreiselstabilisierten Plattform aufgebaut werden sollte. Dieser Umstand ist natürlich seit dem Bestehen moderner Satelliten-Navigations-Systeme für Schiffe in der Antarktis schon längere Zeit kein Problem mehr.

Obwohl beide Schiffe über eine leistungsstarke und umfangreiche Funkanlage verfügten, war außerdem die Nachrüstung mit einer Satelliten-Kommunikations-Anlage vorgesehen. Weitere Umbaumaßnahmen wären nicht erforderlich gewesen, von kleineren zusätzlichen Maßnahmen einmal abgesehen. Über die Kosten können nur geschätzte Angaben gemacht werden. Sie dürften 1987 für den Import der Geräte bei 700 bis 800 TVM (Tausend Valutamark) gelegen haben. Für die Werftarbeiten, es war auch mit Werften in Lübeck und Kiel gesprochen worden, wären schätzungsweise nochmals 1,5 bis 2 Millionen VM je Schiff angefallen. Als dann jedoch die Sicherheitsbehörden zum Transport des Treibstoffs für den Hubschrauber doppelwandige Benzinfässer forderten, warf die Ministerin für Finanzen (MfF) das Handtuch, da die Fässer ebenfalls für eine beträchtliche Summe Valutamittel hätten importiert werden müssen. In der Zwischenzeit waren bereits die Besatzungen für die beiden Schiffe zusammengestellt und Bekleidungs- und Ausrüstungsdepots besichtigt worden. Damit war die Operation Pinguin jedoch noch nicht zu Ende.

Spezialisten der DSR trafen sich in Leningrad (St. Petersburg) mit sowjetischen Reedereiangehörigen, um die Transportmöglichkeiten auf sowjetischen Schiffen, speziell auf dem Diesel-/Elektroschiff GISHIGA, zu prüfen, die regelmäßige Fahrten in die Antarktis zur Versorgung der sowjetischen Antarktisstation durchführten, und dann letztendlich auch den Transport der

Ausrüstung für die Georg-Forster-Station übernehmen. Darüber hinaus wurden Informationen über die Möglichkeiten des Bezugs von Seekarten der Antarktis-Region eingeholt.

Zu der fünfköpfigen Vorausabteilung, die im Oktober 1987 mit dem Flugzeug in der sowjetischen Antarktisstation Molodjoshnaja eintraf, zählte auch der Funkoffizier der DSR Günther Peters. Zu seinen wichtigsten Aufgaben gehörte es zunächst, die Funkstation aufzubauen und in Betrieb zu nehmen. Die Geräte wurden in einem gesonderten Container untergebracht und bestanden aus einem etwas modifizierten 1000-Watt-Kurzwellensender KSG 1300 und zwei Allwellenempfängern EKD 300 und EKD 500 vom Funkwerk Berlin-Köpenick. Außerdem gehörten zwei Funkfernschreiber F1200 und F2000 mit dem Sitor-Fehlerkorrekturgerät UTD 100 aus Polen nebst UKW-Anlagen sowie einige Handfunksprechgeräte zur Ausrüstung der Station. Darüber hinaus gab es noch eine Amateurfunkstation mit dem Rufzeichen Y88POL.

Der Funkstation GEORG FORSTER war vom Ministerium für Post- und Fernmeldewesen der Status einer Seefunkstelle mit dem Unterscheidungssignal Y3ZZ zuerkannt worden. Die Funkverbindungen mit der Akademie der Wissenschaften (AdW) der DDR mit Sitz in Potsdam, die bis 1990 die Beteiligung an russischen Antarktisexpeditionen koordinierte, liefen über die Küstenfunkstelle RÜGEN RADIO.

Als im November 1989 auf der Georg-Forster-Station ein Fernschreiben mit der Mitteilung eintraf, dass die Mauer in Berlin gefallen sei, glaubte man zunächst an einen üblen Scherz oder eine bewusste Falschmeldung der „Stasi“. Als jedoch argentinische Polarforscher mit einer Flasche Sekt zur Gratulation aufkreuzten, begannen die Polarforscher zu begreifen, was in Deutschland wirklich passiert war.

Nach der Kontaktaufnahme mit den Polarforschern der Georg-von-Neumayer-Station erfolgte dann Schritt für Schritt die Vereinigung beider deutscher Stationen in der Antarktis. An den 3. Oktober 1990, den Tag der Wiedervereinigung Deutschlands, erinnerte sich der ehemalige Funkoffizier der DSR, Rüdiger Binsch (†), noch sehr genau, da dieser Tag den Noch-DDR-Forschern der Georg-Forster-Station doch einiges Kopfzerbrechen bereitete. Zu Nationalfeiertagen war es bisher üblich gewesen, die Nachbarn einzuladen und einen Flaggenappell zu zelebrieren. Nach dem Brauch bei Schiffsverkäufen der DSR wurde letztlich gemeinsam mit den Polarforschern beider deutscher Stationen unter dem Abspielen beider Nationalhymnen die DDR-Flagge langsam eingeholt und anschließend mit heraus getrenntem DDR-Emblem wieder gehisst. Unterstützt von Leuchtkugeln, wurde auf diese Weise die neue Ära in der Antarktis im wiedervereinigten Deutschland eingeleitet. Die Georg-Forster-Station war noch bis 1993 als Außenstation der Georg-von-Neumayer-Station in Betrieb, wobei die bisherigen Messreihen dann auf der inzwischen vergrößerten Station fortgeführt wurden.

Der Pressedienst des Alfred-Wegener-Institutes veröffentlichte zur Geschichte der deutschen Antarktisforschung am 20. April 2001 folgende Pressemitteilung:

„Vor 25 Jahren: Eröffnung der ersten deutschen Antarktisstation. Am 21. April 1976 wurde die erste deutsche Forschungsbasis in der Schirmacheroase/Antarktis eröffnet.“

Damit fanden die Verdienste der Georg-Forster-Station bei der Erforschung des Ozonloches über dem Südpol eine nachträgliche Würdigung. Mit Genugtuung dürften die Polarforscher der DDR diesen Schwenk nach den unwürdigen Querelen zu Zeiten des Kalten Krieges zur Kenntnis genommen haben.

Eine ebensolche Genugtuung werden die Beschäftigten der DSR, die sich einst bei der „Operation Pinguin“ engagiert hatten, empfunden haben, als nach 1990 ein guter Teil der Überwinterer auf der Neumayer-Station aus den Reihen der ehemaligen DSR-Belegschaft kam.

In Potsdam entstand inzwischen eine Forschungsstelle des Alfred-Wegener-Institutes, die die gemeinsamen Ergebnisse der Polarforschung beider deutscher Antarktis-Stationen unter einem Dach zusammenfasst.

Springer

Nicht nur humanistisch gebildete Seeleute aus der Umgebung von Halle an der Saale kennen ihn, den sagenumwobenen Thüringer Landgrafen Ludwig den Springer (1042-1123), Erbauer der Wartburg, der einst von der Burg Giebichenstein herab in die Saale und damit in die Freiheit sprang. Seither ist dieser Namenszusatz mit Ruhm und Ehre positiv besetzt. Das Arbeitsleben als Springer bei der Deutschen Seereederei verlief meist weniger ruhmreich, eher völlig unspektakulär. Es ähnelte sehr den vom Seemann oft bemitleideten Brotbüchsen-Jobs, an die er als eine Alternative zur Seefahrt mit Grausen dachte – frühmorgens mit der vollen Blechbüchse in der Aktentasche auf dem Weg zur Arbeit und mit der geplünderten abends wieder zurück in den Schoß der Familie. Der Seemann steckte in einem Dilemma, das ein Funkoffizier der ersten Stunde, Alfred Schütt, einst mit den Worten kommentierte: „Am besten wäre es, sechs Monate zur See zu fahren und anschließend sechs Monate an Land zu arbeiten. Da hat man von Beidem die Nase voll.“ Darum ist es an der Zeit, das aufopferungsvolle und entbehrungsreiche Schaffen vieler Kollegen während ihres Einsatzes als Werft- oder Hafenspringer anzuerkennen und zu würdigen.

Beide Einsatzgebiete in der Werft und im Hafen gründeten sich seit Anfang der 1960er auf verschiedenen Säulen. Mit der Zeit bildeten sich gewissermaßen Spezialisierungen für das jeweilige Einsatzgebiet heraus. Die Arbeit eines Springers in der Werft unterschied sich von der eines Hafenspringers beträchtlich. Für manchen Seemann, der viel lieber gefahren wäre, eine Entscheidung zwischen Pest und Cholera.

Erstmals wurde während der Aufenthalte der Typ IV-Schiffe in der Warnowwerft qualifiziertes Personal für die Aufsicht über die Reparaturarbeiten benötigt. Darüber hinaus mussten die Schiffe stets mit Personal besetzt sein, um für alle Notfälle wie Wassereinbrüche oder Feuer an Bord gewappnet zu sein. Oft wechselten während einer Wertzeit die leitenden Offiziere, sodass von einer Kontinuität in der Betreuung des Schiffes nicht die Rede sein konnte. Kollegen, die in der Werft tätig waren und ein Seefahrtsbuch besaßen, bildeten quasi ein stilles Arbeitskräftereservoir. Sie wurden oft abberufen, um Lücken auf anderen Schiffen zu stopfen, wenn deren weiterer Einsatz wegen Personalmangels gefährdet schien. Um das Jahr 1965 herum bildete sich in der Warnowwerft allmählich eine feste Truppe für die Werftablösung heraus. Zu den zeitweiligen Springern gesellten sich die ersten ständigen. Nun versahen neben einigen Nautischen Offizieren auch mehrere Technische Offiziere ihren Dienst in der Warnowwerft.

Die Werft-Springer wurden auch während der Liegezeiten in Werften sozialistischer Länder, zum Beispiel in Polen, eingesetzt. Das Tagegeld für die dort verbrachte Zeit konnte in so genannte Genex-Scheine umgewandelt werden. Damit ließ sich der Einkauf von Waren, an denen es zwischen Ostseestrand und Erzgebirgskamm gelegentlich haperte, problemlos ermöglichen. Dieser Vorteil verhielt dem Springer einen kleinen zusätzlichen Bonus für seine geleistete Arbeit. Lief das Schiff hingegen eine westliche Werft an, blieb oftmals der überwiegende Teil der Stammbesatzung an Bord – mit Aussicht auf eben dieses Tagegeld in harten Devisen, deren Schmuggel oder Sofortverbrauch sich für wertvolle Einkäufe lohnte. Einige der Werftspringer schafften es trotzdem, auf solchen Schiffen eingesetzt zu werden. Dabei spielten ihre Beziehungen einschließlich materieller Begünstigungen (um nicht das böse Wort „Bestechung“ wegen eines läppischen Päckchens Kaffee zu gebrauchen) oder das, was heutzutage unter dem Begriff „Netzwerk“ verstanden wird, eine nicht unwichtige

Rolle. Auch um die Wertzeiten im damaligen Jugoslawien wurde heftig gebuhlt, ähnelte das dortige Warenangebot doch schon fast dem westlichen Standard.

Besah man sich die beruflichen Karrieren mancher Kollegen Springer, ließ sich der Eindruck nicht vermeiden, die Werft sei das Auffangbecken für gestrandete Seeleute. In den Kollektiven der Werftspringer befanden sich oft Seeleute, die aus den verschiedensten Gründen dort nicht hätten freiwillig arbeiten wollen. Manche wollten, manche konnten, manche durften nicht mehr zur See fahren. Ein Werfteinsatz bedeutete immer noch das kleinere Übel gegenüber einem endgültigen Abschied von der Seefahrt, obwohl die Bedingungen an Bord, wie ständiger Lärm, zeitweilig abgestellte Sanitär- und Frischwasseranlagen oder die Selbstversorgung bei der Verpflegung, keinesfalls zum Wohlfühlen beitrugen. Ein Rostocker Springer ging abends oder zum Wachschluss nach Hause. Wer aber an Bord wohnen musste, der hatte das „große Los“ gezogen.

Die Probefahrten zum Ende der Liegezeit in der Warnowwerft wurden nur mit Springern, welche alle notwendigen und gültigen Papiere besaßen (gemäß PM 19 – Anweisung des Pass- und Meldewesens zum Überschreiten der Seegrenze für Landkräfte), und Teilen der künftigen Stammbesatzung durchgeführt. Wer keine gültigen Papiere vorzeigen konnte, schaute dem auslaufenden Schiff hinterher. Dort fuhr seine von ihm geleistete Arbeit von dannen, ohne ihn deren Früchte während der sich anschließenden Seereise genießen zu lassen. Für jeden davon betroffenen Springer ein sehr zwiespältiges Gefühl, entwickelte doch jeder Seemann ein sehr persönliches Verhältnis zu seinem Schiff.

Die Arbeit als Hafenspringer unterschied sich beträchtlich von der in der Werft. Als in den sechziger Jahren der Ausbau der Flotte schnell voranschritt, konnte die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten für den gesamten Schiffsbetrieb mit diesem Tempo nicht Schritt halten. Als Folge „durften“ viele Seeleute zwei und mehr Reisen, auch lang andauernde bis nach Fernost, hintereinander fahren. Ihr Konto der „freien Tage“ stieg an, von Abteilmungsmöglichkeit



Springer demonstrieren zum 1. Mai 1985 in Rerik, hier im Feriendorf der DSR. S. Lemke, K. Czech, S. Schlubbe, Frau Schlubbe, W. Schobknecht, Frau Lemke (v.l.n.r.)

oftmals keine Spur. Das führte zur Frustration, nicht zuletzt auch bei ihren Familien. Unter diesem Druck vollzog mancher dann oft eine so genannte innere Kündigung. Seine schriftliche ließ bald darauf nicht lange auf sich warten. Diese Lücken im Personalbestand rissen weiter auf durch Seeleute, deren Gesundheit keinen See-Einsatz mehr zuließ oder deren Seefahrtsbuch eingezogen worden war, aus welchen unsinnigen Gründen auch immer. Manche Seeleute besaßen auch den Wunsch, zur Lösung privater Angelegenheiten für eine begrenzte Zeit daheim zu bleiben. Konnte dem durch die DSR nicht entsprochen werden, wurde das Problem meist durch den Abschied von der Seefahrt gelöst. Vernünftigerweise erfolgte eine Bereinigung im Sinne des Betriebes mit dem Aufbau einer Springergruppe auch für Hafenablösungen. Diese Männer lösten von Reise kommende Seeleute im Heimat-hafen ab. Die konnten somit sofort bei Einlaufen zur Freizeitabteilung von Bord gehen. Sie übergaben, wenn es sich um Offiziere, Bootsleute, Köche, Oberstewards etc. handelte, ihre Bereiche und Aufträge an den Ablöser und fuhren nach Hause. Mit dieser Lösung war der fahrende Seemann meist zufrieden und der an Land befindliche auch. Der konnte seiner gewohnten Tätigkeit an Bord weiter nachgehen. Schließlich war die im Wesentlichen nicht abhängig davon, ob sich das Schiff in Fahrt befand oder an der Pier vertäut lag.

Kurz vor Auslaufen kam das Mitglied der Stammbesatzung wieder an Bord. Es ließ sich seinen Bereich und die abgearbeiteten Aufträge vom Springer übergeben. Der ablösende Seemann ging von Bord und wurde auf einem anderen Schiff eingesetzt. Er „sprang“ von Schiff zu Schiff. Wohnte er in Rostock oder in der näheren Umgebung, konnte er nach seiner Wache nach Hause zu seinen Lieben eilen. Ein guter Kompromiss für ihn, zwar im Boreinsatz, aber zugleich zum Feierabend daheim zu sein. Leute aus den „Schluchten“ fern der Heimat sahen einen „von oben“ verordneten Springereinsatz natürlich oft mit ganz anderen Augen.

Für diese Tätigkeit erhielten alle betroffenen Werk tätigen einen neuen Arbeitsvertrag und natürlich nicht die volle Heuer eines „fahrenden“ Seemannes, obwohl die Tätigkeitsmerkmale die gleichen blieben. Dieser Fakt wurde über Jahre immer wieder zu einem Streitpunkt.



Springer als Hilfe für die Paten-LPG Börgerende zum Steine sammeln 1986, Body Pohanka, J. Reinhardt, Bony Förster und Achmed Köpcke (v.l.n.r.)

Neben den Maßnahmen gegen den Seemann „zum Schutze vor sich selbst“ (Entzug Seefahrtsbuch) gab es die unterschiedlichsten Gründe, von der Reederei auf diese Weise eingesetzt zu werden. Zur Gruppe der ständigen Ablöser gesellten sich Seeleute, deren Freizeitkonto auf Null stand, die keinen Vorgriff auf künftig zu erwerbende Freizeit nehmen wollten oder die auf ihr Stammschiff oder auf den nächsten Einsatz warteten. Überwiegend traf dies für die Mannschaftsdienstgrade von Deck und Maschine zu. Gelegentlich wurde durch die Arbeitskräftelenkung auch mal ein Exempel statuiert. Hatte ein Seemann bereits Musterungen aus den fadenscheinigsten Gründen abgelehnt, befand sich die Arbeitskräftelenkung dadurch ständig im Zugzwang. Sie musste für ihn als Ersatz einen anderen Seemann von seiner Familie „loseisen“. Der war dann meist nicht sehr glücklich über den Urlaubsabbruch. Gingen dem „Dienstverweigerer“ die freien Tage aus, musste er sich wohl oder übel zur Arbeit melden. Dann hatte das Büro eben kein Schiff für ihn parat. Er durfte für eine gewisse Zeit springen. Bei vielen hat diese Methode eine gewisse Läuterung bewirkt. Auf See genoss der Seemann einen relativ planbaren Tagesablauf. Hektisch wurde es für ihn im Hafen. Zusätzlich zu den Tagesaufgaben kamen weitere hinzu, ohne dass die folgende Aufzählung den Anspruch auf Vollständigkeit erhebt: Das Schiff lösch- und ladeklar machen, Ladung sichern, Reparaturen und Durchsichten durchführen, Ausrüstungen und Bunker übernehmen. Für den DSR-Seemann war der Heimathafen zwar der schönste, aber auch jedes Mal der anstrengendste. Für das Schiff und die aus Absteigern und Springern bestehende Besatzung an Bord lag das volle Programm an. Das Schiff musste neben den ladungsbedingten Aufgaben für die kommende Reise in der Bevorratung möglichst autark ausgerüstet und vorbereitet werden. Zur Beaufsichtigung von Reparaturen kamen die Dienstgeschäfte mit der Klassifizierungsgesellschaft DSRK, dem TÜV der Seefahrt, hinzu. Dazu mussten Anlagen und Aggregate vorgestellt und getestet werden. War alles in Ordnung, wurden die internationalen Schiffsdokumente und -zertifikate verlängert oder neu ausgestellt. Im Bereich Deck waren Farben, Leinen, Stau- und Laschmaterial und andere für die Reise notwendige Dinge zu übernehmen. Selbst an Bücher, Filme und Tonbänder musste gedacht werden. Auch hier wurde oft mit einem Pfund Kaffee aus dem RP-Fonds des Kapitäns oder aus der Kombüse nachgeholfen, um an mehr und bessere Filme und Bücher zu kommen. Mancher dieser Wünsche musste unerfüllt bleiben, denn Filme, die sich großer Beliebtheit erfreuten, wurden einfach an Bord zurückgehalten, wie es das berühmte Beispiel der englischen Komödie „Held im Hemd“ belegt. Der größte Anteil an Ausrüstung entfiel auf den Bereich Wirtschaft. Deren Umfang ergab sich aus der Besatzungsstärke und der geplanten Reisedauer plus einer gewissen Zurechnung von Tagen für eventuelle Reiseverzögerungen. Insgesamt waren es teilweise beachtliche Mengen, die übernommen, verstaut und gelascht werden mussten. Dazu waren Absprachen und oft auch Mahnungen mit den entsprechenden Zulieferern notwendig, damit nicht alles auf einmal, aber alles doch rechtzeitig an der Pier stand. Ausreichend Besatzung und Arbeitszeit standen nicht immer zur Verfügung. Deshalb war Feierabend erst dann, wenn sich alles unter Deck befand. Je nach Reiselänge mussten manchmal 1000 und mehr Kisten Bier und alkoholfreie Getränke verstaut werden. Nicht nur die Anlieferung bereitete Sorgen, auch der Abtransport des Leergutes. Die beliebten Einwegflaschen wurden im Heimathafen nur geliefert, als eines Tages die Rostocker Brauerei abgebrannt war. Dazu gesellten sich die Sero-(Sekundärrohstoff-)Kisten und der ganze Restmüll aus den Luken. War eine kurze Liegezeit im Heimathafen vorgesehen, wurde bei wichtigen privaten Gründen auch öfter eine Ablösung durch Springer in Westeuropa vorgenommen. Im Einzelfall musste der Seemann erst wieder im letzten europäischen Hafen aufsteigen. Für den Springer, der quasi zum Reise-Springer wurde, waren diese zwischenzeitlichen „Zumutungen“ durchaus angenehm. Für diese Zeit an Bord erhielt er neben der vollen Heuer auch das entsprechende devisenschwere Handgeld. Für die An- und Abreise zum und vom Schiff bekam er noch

zusätzlich Reisegeld. Dadurch fühlte sich der Springer-Seemann wieder mal flüssig für den Einkauf in konvertierbarer Währung in den Basaren der Schiffsversorgung. Solche Springer-Einsätze wurden gerne vor Feiertagen angenommen, wenn es den Stammbesatzungen danach düstete, bei ihren Familien zu sein.

Die Arbeit an Bord, vor allem in der Rostock-Antwerpen-Range, war kräfteaufwendend und nervenaufreibend. In diesem Seebereich mit seinen vielen Revierfahrten musste auf Anweisung Doppelwache gegangen werden. In den meist kurzen Hafenliegezeiten mussten anfallende Reparaturen erledigt oder beaufsichtigt werden. Und schlafen wollte Hein Seemann ja auch einmal. Landgänge konnten kaum auf geruhsame Weise absolviert werden. Eine mitreisende Ehefrau, die erstmals hautnah miterlebte, wie kräftezehrend die Versegelungen und Hafendurchläufe von Antwerpen bis Rostock einschließlich der Liegezeit im Überseehafen sein konnten, erklärte darauf: „Jetzt weiß ich auch, warum mein Mann nach Rückkehr von einer fünfmonatigen Reise neben mir einschläft. Der ist fertig!“

Im Fahrtgebiet Adria-Persischer Golf dauerten die Reisen während des geschlossenen Suezkanals bis 1975 stets um die fünf Monate. Für die Dauer der Rundreise durch die Ladehäfen im Mittelmeer waren die Ablösungen im jugoslawischen Rijeka beliebt. So kam der Springer auch mal nach Triest, Venedig, Neapel oder in andere Häfen der Region.

Der Einsatz als Hafenspringer war aus ökonomischer und sozialer Sicht eine gute Sache. Bedingt durch die ständigen Kontakte zu den verantwortlichen Personen der Landbereiche entstand eine kollegiale Vertrauensbasis. Man kannte sich und trank gelegentlich auch mal ein Kännchen zusammen oder machte gar auf der täglichen Heimfahrt ein klärendes Schwätzchen dienstlicher Art. Durch den engen Kontakt zu allen verantwortlichen Stellen konnten viele Probleme unkompliziert gelöst werden. Analog traf das auch für die Werftspringer zu. Sie kannten ihre Ansprechpartner oft seit langem persönlich. Damit ließ sich auf der Basis des gegenseitigen Vorteils viel bewegen. Auch die Beschäftigten in den Werften hatten durch die Kompromissbereitschaft seitens der Vertreter des Schiffes, soweit eine solche die Notwendigkeiten zuließen, so manches Problem weniger. Und damit ließ sich gut miteinander auskommen.

Rekrutierten sich anfangs die Springer aus dem Personalbestand der jeweiligen Bereiche, so entwickelte sich deren Struktur im Laufe der Jahre hin zu einer eigenen Abteilung.



Springerfest 1987, Mumse Bittdorf, G. Adam und Hütte Hüttner (v.l.n.r.)

1984 entstand die Arbeitskräftezentrale (AKZ) des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Die Flottenbereiche meldeten dort ihren Bedarf an und wurden je nach Verfügbarkeit entsprechend bedient. Stellte sich im Bereich der Wirtschaft der DDR, zum Beispiel in den Braunkohlentagebauen, ein Arbeitskräftemangel ein, hatte die AKZ entsprechende „Delegierungen“ vorzunehmen. Einsätze im Hafenumschlag waren fast normal.

Mit der Eigenständigkeit der Springerorganisation wurden die Beschäftigten aber auch mit den mehr oder weniger geliebten „sozialistischen Unabdingbarkeiten“ konfrontiert. Auch sie hatten sich jetzt mit Abteilungsversammlungen, Wettbewerbsprogrammen, Neuerervorschlägen, Beziehungen zu patenschaftlichen Betrieben und Einrichtungen und anderen „gesellschaftlichen Arbeiten“ herumzuplagen. Da die Springer das alles aber aus ihrer früheren Bordtätigkeit schon kannten, zogen sie das Programm in der üblichen Manier durch. Und wurde wieder mal nach einem Jahr ein Wettbewerb gewonnen, weil man aus dem Jahr zuvor zurückgehaltene „gewichtige“ Ergebnisse mit in die Waagschale geworfen hatte, gab es Prämien und damit Anlass zu kleinen Feiern.

VEB Deutfracht/Seerederei

Bereich Flotte

Abt. Arbeitskräftezentrale

Rostock, den 13.12.1988

Werter Genosse/Genossin.....!

Für die planmäßige parteiliche und gesellschaftliche Arbeit teilen wir Ihnen, wie auch in den Vorjahren, die Termine für die Veranstaltungen Ihres Kollektivs für das Jahr 1989 mit.

Zu den u.a. Terminen ist der zeitliche Ablauf so vorgesehen, dass jeweils von 12.30 Uhr bis 14.00 Uhr die Parteiversammlung durchgeführt wird. Im Anschluss daran von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr findet die Gewerkschaftsversammlung und die Schule der sozialistischen Arbeit statt.

Zu Beginn jeder Gewerkschaftsversammlung wird die Arbeitsschutzbelehrung für den laufenden Monat durchgeführt.

Die Teilnahme an diesen monatlichen Versammlungen ist für jeden Genossen Pflicht.

Entschuldigungen sind schriftlich unter Angabe der Gründe beim staatlichen Leiter abzugeben.

Die Versammlungen finden zu den angegebenen Terminen in der U-Baracke/Überseehafen Raum 30 statt.

Nachfolgend die Termine für 1989: (welche sich zum Jahresende hin erledigten – die Red.)

Abt.-Ltr. Arbeitskräftezentrale

Im Rahmen des sozialistischen Wettbewerbes wurden selbst Patenschaftsverträge mit Betrieben und Einrichtungen an Land abgeschlossen. Die Partner reichten von Schulklassen bis hin zu Gemeinden und deren LPGs im Umland von Rostock. Einen solchen Patenschaftsvertrag schlossen wir auch mit der Gemeinde Börgerende/Rethwisch ab, deren Bürgermeister ein ehemaliger Seemann war. Die Gemeinde stellte einen Bungalow für Urlaubszwecke zur Verfügung. Wir organisierten im Gegenzug Lukenfegsel als zusätzliche Futtermittel für das Vieh. Dabei handelte es sich um zusammengekehrte „Reste“ der gefahrenen Ladung in beachtlichen Mengen, zum Beispiel um Expeller, das sind Ölkuchen als Abfall bei der Speiseölgewinnung. Im Rückblick auf die oft angenehme, manchmal aber auch unangenehme Arbeit während der Jahre als Springer bleibt als Fazit: In dieser Zeit sind die menschlichen Bindungen innerhalb des Kollektivs sehr gewachsen. Der harte Kern der Springertruppe trifft sich noch heute jährlich zweimal zu einem Klönsnack. Und noch eines bleibt zu bemerken: Je mehr Zeit seit der gemeinsamen Arbeit ins Land geht, desto mehr verklären sich in den dort geführten Gesprächen die alten Zeiten. Aber das liegt wohl in der menschlichen Veranlagung und ist völlig normal.

Bananen, Bananen

Im März 1965 wurde ich über die zentrale Arbeitskräftelenkung der DSR als Maschinenassistent auf MS STRALSUND gemustert. Die STRALSUND war eines der Gebrauchttonnageschiffe, welche die Reederei zwischen 1962 und 1966 angekauft und in Dienst gestellt hatte. Dieser Wechseldecker wurde in der Regel in der Levante beziehungsweise im Afrika-Dienst eingesetzt. Die Kieler Howaldwerke hatten dieses elegant wirkende Schiff einst für den dänischen Reeder Ove Skou gebaut. Der Dampfer wurde mit dem Namen LOTTE SKOU 1952 in Dienst gestellt und unmittelbar danach an eine französische Reederei mit Sitz in Le Havre veräußert. Nach zehn Jahren unter französischer Flagge wurde er im September 1962 von der DSR übernommen. Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass dieser 15-Knoten-Frachter durch seine doppelt wirkende MAN-Hauptmaschine zur damaligen Zeit ein richtig „Schneller“ war. Nach zehn Jahren im Liniendienst bei der DSR wurde er im Jahre 1972 nach Griechenland verkauft.



Im Kanal door Walcheren



Im Trockendock der Scheidewerft

Doch bis dahin war noch etwas Zeit, als wir uns Anfang April 1965 auf der Rückreise von einem Afrikatörn am Ausgang des Englischen Kanals in der südlichen Nordsee befanden. In Höhe der Scheldemündung erhielten wir zur Nachtwache über den Maschinentelegrafen den Befehl „Maschine Stopp“. Weitere Maschinenmanöver konnten nicht mehr eingeleitet werden, denn dann krachte es auch schon. In der viel befahrenen Wasserstraße waren wir bei Nebel und unruhiger See mit einem entgegenkommenden britischen Frachter kollidiert.

Wir hatten bei dieser Havarie den Klabautermann wirklich als Glücksbringer auf unserer Seite, denn beide Schiffe konnten durch Manöver noch in letzter Sekunde einen Frontalzusammenstoß verhindern. Trotzdem waren die Beschädigungen an der STRALSUND erheblich. An der Backbordseite war die Außenhaut in Höhe der Ladeluke 2 eingebeult und teilweise aufgerissen. Wir hatten zusätzliches Glück, dass die Beschädigungen oberhalb der Wasserlinie lagen.

Nach den eingeleiteten Notmaßnahmen – dazu gehörte unter anderem das ständige Lenzen der Ladeluke – und den notwendigen Abstimmungen der Schiffsführung mit der Reederei musste mit langsamer Fahrt die nächstgelegene Werft angesteuert werden. Das war die Scheldewerft Vlissingen NV in der niederländischen Provinz Zeeland. Nach einer Revierfahrt auf der Schelde erreichten wir die Werft und gingen dort ins Trockendock. Die Mannschaftsmitglieder von Deck und Maschine wurden bis auf die Wachhabenden in den



Der Autor auf der Strandpromenade von Vlissingen

So eine außerplanmäßige Wertzeit hatte noch etliche andere positive Aspekte. Unser Storekeeper war ständig bemüht, in den gut ausgestatteten Werkhallen der Werft nach noch brauchbaren Schrauben, Muttern, nicht rostendem Rundstahl und anderen Raritäten zu suchen, um unser Lager an Bord aufzufüllen.



Der Traum jedes KONSUM-enten

Tagesdienst eingeteilt. So konnte der Seemann nach seinem Tagwerk an Bord ohne Probleme zum abendlichen Landgang ausschwärmen. Bis Mitternacht verkehrte ein kostenloser Pendelbus zwischen der Werft und der typisch holländischen Kleinstadt Vlissingen.

Die Strandpromenade, deren Silhouette jeder Seemann kennt, der schon mal die Schelde nach Antwerpen vom Oostgat heraufgefahren ist, und die Altstadtgassen mit ihren vielen Kneipen in diesem Hafenstädtchen sorgten dafür, dass die zusätzlichen Gulden an Werftgeld schnell ausgegeben waren. Am Wochenende erschienen am Werfttor einige VW-Käfer mit deutschem Kennzeichen, deren Fahrer mit einigen „alten Fahrensmännern“ aus der Mannschaft Ausflugsstouren ins Land unternahmen. Offensichtlich hatten diese Leute ihre Verwandtschaft an Rhein und Ruhr mobilisiert. Hier konnten wir als junge Seelords noch einiges hinzu lernen.

Bei seiner letzten abschließenden Runde kurz vor dem Auslaufen des Schiffes stellte der Lagerverwalter erstaunt fest, dass hinter einer der Werkhallen tonnenweise frische Bananenstauden aufgestapelt worden waren. Dieses Gut stammte von einem havarierten Bananenjäger (Kühlschiff), der ebenfalls die Scheldewerft anlaufen musste. Nach Information der Werftmitarbeiter sollten diese Früchte entsprechend den Versicherungsvorschriften zur Vernichtung abtransportiert werden. Als unser Storeviz mit dieser Nachricht auf das Schiff zurückkam, begann sich bei einem Teil der Mannschaft wilde Hektik einzustellen. Bis zum Auslaufen waren es nur noch wenige Stunden und dort auf der Wiese lagen in Plastesäcken verstaute herrliche Bananenstauden. Die durften doch nicht dort liegen bleiben!

Gesagt, getan. Mit einbrechender Dunkelheit schlichen einige Leute der STRALSUND mit leeren Seesäcken durch das weitläufige Werftgelände zu der besagten Wiese. Mit den gefüllten Seesäcken, so viel wie jeder nur tragen konnte, ging es zurück auf das Schiff. Das nächste Problem bestand darin, wo und wie die Bananenstauden unterzubringen waren, damit die Schiffsführung von diesem Beutezug so wenig wie möglich mitbekam.

Unser Koch, ein findiger Bursche, gab eine versteckte Ecke in der Gemüselast für die Einlagerung des wertvollen Gutes frei. Ein Maschinenassistent, der bereits auf einem Bananenjäger, der JOHN BRINKMAN, gefahren war, betreute die sensible Fracht fachmännisch bis nach Rostock.

Nach Order der Reederei konnten wir von Vlissingen durch die Nordsee und den Nord-Ostsee-Kanal direkt nach Rostock-Warnemünde durchdampfen. Nun war der Seemann mit dem nächsten Problem konfrontiert. Wie bekomme ich diese Menge an Bananen am Zoll vorbei? Eine zollfreie Einfuhr war nur in geringen Mengen für den persönlichen Gebrauch möglich. Zwei Seesäcke mit Bananen überstiegen vermutlich dieses Limit und es würde Zollgebühr fällig werden.

Auf Reede Warnemünde angekommen, waren natürlich wieder einmal alle Liegeplätze im Überseehafen belegt. Unser Dampfer passte durch die ungeplante Wertzeit nun nicht mehr in den Linienfahrplan nach Ostafrika und wurde deshalb zur Übernahme anderer Fracht in den Stadthafen Rostock beordert. Jedem Seemann war in den 1960ern bekannt, dass die Einreise über das Grenzzollamt Rostock Stadthafen in der Regel unkompliziert vonstatten ging. Die Zollanmeldung, in der das Gewicht der einzuführenden Bananen etwas heruntergemogelt wurde, machte auch keine Probleme.

Die Urlaubstruppe für die wenigen Tage Liegezeit wurde festgelegt. Ich gehörte zu den Glücklichen. Zwei Seesäcke voll mit ausgereiften Bananen, obenauf ein paar Arbeitsklamotten und ab ging es in die Wolga-Taxe, welche damals noch bis an die Gangway fahren durfte. Auch die Grenz- und die Zollkontrolle gingen problemlos über die Bühne. Und schon war Hein Seemann auf dem Rostocker Hauptbahnhof im rasselvollen D-Zug nach Leipzig. Einen Platz ohne Platzkarte zu erobern, war natürlich aussichtslos. Und so wurde das schwere, wertvolle Reisegepäck in unmittelbarer Nähe zum Mitropa-Speisewagen in den Gängen abgestellt. Eine im gleichen Wagen mitreisende Schulklasse mit ihrem Lehrer übernahm freundlicherweise die Bewachung der wertvollen Fracht. Wir wollten uns wenigstens einen Sitzplatz im Speisewagen sichern und hatten nicht vor, diesen bis nach Leipzig wieder aufzugeben. Als Belohnung für den Wachdienst wurde nach der Art eines Kuddel Daddeldu sofort eine Staude Bananen an die Schulklasse verteilt und dazu die Story über die STRALSUND und die Herkunft der Früchte zum Besten gegeben.

Ein üppiges Mahl im Speisewagen mit Halberstädter Würstchen, Radeberger Bier und Zinnaer Klosterbruder verkürzte die Heimreise.

Die Quintessenz dieser Geschichte: Es lohnt, sich auch noch nach Jahrzehnten, manchmal der Zeit auf See zu erinnern, in diesem Falle besonders an eine Schiffshavarie mit einem rundum günstigen Ausgang und an eine unbekannte Rostocker Zöllnerin, welche die Zollbestimmungen großzügig anwendete. Und wer weiß, vielleicht haben die Bananen den einen oder anderen Schüler jener Klasse verlockt, später einmal bei der DSR zur See zu fahren.

Ein Seekätzchen auf Großer Fahrt

Mit Tieren an Bord war es schon so eine Sache. Erst wollte sie keiner, dann verwöhnte sie jeder, und nach einer bestimmten Zeit betätigten sich alle als deren Retter. Unser Kätzchen in spe, schwarz-weiß gefärbt, hatte sein Revier vor einem der typischen Lagerschuppen im Hafen von Havanna. Ausgehungert, unterernährt, mutterseelenallein und jeden vorbeikommenden Menschen mit lautem Mauzen daran erinnernd, dass es auch noch auf der Welt und es Zeit für eine Futterspende ist. Es habe schließlich Hunger. Das Kätzchen schien nicht dumm, denn es postierte sich genau an dem Weg, den jeder Passant des Hafentores auf dem Weg zum Schiff oder zur Arbeit in die Lagerschuppen gehen musste, auch die Jungs unseres Schiffes BERLIN.

Sturm- und arbeitserprobt wie Seeleute waren, meisterten wir gemeinsam bereits viele kritische Augenblicke auf den Meeren. Und jetzt diese Herausforderung, ein bettelndes, ausgehungertes Kätzchen, ganz alleine in der dunklen Tropennacht. Mit einer solchen Prüfung hatte nach den lustigen Stunden zwischen Rumba und Bacardi in der „El Conjechito-Bar“ keiner gerechnet. Eine Ernüchterung, der die Jungs nicht gewachsen waren. Am nächsten Morgen war das Ergebnis dieser nächtliche Begegnung dann auch für alle Besatzungsmitglieder deutlich sichtbar an Bord anwesend.

„Runter vom Schiff“, so die erste Reaktion des Alten. „Aber nicht in diesem Zustand, wir pöppeln es hoch“, so die heimlichen Gedanken der „Schiffsauführer“. Die nautischen Offiziere lebten sowieso in den vorderen Aufbauten, Maschinen- und Deckspersonal aber in den Aufbauten des Achterschiffes. Das Kätzchen bekam hier freien Auslauf, liebevolle Pflege und Futter ohne Ende. Jetzt war auch in seinem Leben die Sonne aufgegangen. Die Besatzung hatte einen neuen Spielkameraden, zu dem sich später auch noch ein armes Hündchen und ein vorlauter Papagei, diesmal allerdings im Vorschiff, gesellten. Der Alte schluckte etwas. Er übersah und duldete letztendlich diese Menagerie. Die Besatzung tat alles, um die „Seetiere“



gut und reibungslos zu betreuen sowie Belästigungen der mitreisenden Passagiere oder der Seetier-Gegner durch sie zu vermeiden. Artgerechte Haltung, sagt man heute. Damals war uns dieser Begriff noch unbekannt. „Seehund“ und „Seekatze“ machten uns Seeleute glücklich, wenn sie unsere Backskisten zum Schlafen erwählten oder zum Spielen in einer der Kammern erschienen. Wo Trubel war, da waren auch sie. Auch ich freute mich über den Besuch der Seetiere.

Die Katze kam während einer bestimmten Zeit immer häufiger zur mir. Ich besaß eine große Kammer für mich und meine Pflanzensammlung ganz alleine und war wohl ohne Einbildung aus Sicht des Kätzchens ein angenehmer Zeitgenosse. Eine große Holzkiste, die ich bis zum Rand mit Blumenerde gefüllt und mit exotischen Pflanzen bepflanzt hatte, stand in der Mitte des Raumes. Bei längeren Liegezeiten und bei anderen sich bietenden Gelegenheiten brachte ich immer irgendwelche Pflänzchen von Land mit, die hier eine neue Heimat finden sollten. Eines Tages bemerkte ich aber ausgerechnet in meiner Kammer einen beißenden, etwas penetranten Geruch. Gammelten irgendwo Lebensmittel oder Früchte? Tagelang suchte ich ergebnislos nach der Ursache, bis ich geheimnisvolle Spuren entdeckte – genau in meiner Blumenkiste. „Artgerecht“ mochte das Kätzchen denken und versenkte gerade verdautes Futter in einer Kuhle, natürlich mitten in meinen Anpflanzungen und in einem Moment, als ich hereinkam.

Jeder sorgte für Tierfutter – wo es aber dann nach der körperlichen Verwertung blieb, darüber machte sich keiner Gedanken. Ab sofort bekam das Kätzchen seine eigene Kiste, angefüllt mit geeignetem Füllmaterial. Trotzdem blieb seine Liebe zu meinem Blumenparadies für den Rest der Reise erhalten, falls ich vergaß, das Schott zu schließen oder ein Spaßvogel es extra nur anlehnte, was auch einige Male vorkam. Dann entleerte sich das Kätzchen liebevoll inmitten meiner Pflanzen, um sich anschließend auf meiner Backskiste von den Anstrengungen einer Seekatze auf Großer Fahrt zu erholen. Ich verzieh es ihr.

Michael Rümmler

Der Totschlag des seefahrenden Goldhamsters Schmausi der Zweite

Es trug sich zu im Jahre des Herrn 1971. Ich Vollmatrosenlehrling Michael Rümmler, war im Oktober rückkehrend von den Großen Antillen vom Lehr- und Frachtschiff J. G. FICHTE abgestiegen und in meine Heimatstadt gefahren, um mich ein wenig von den Strapazen meiner ersten Seereise zu erholen.

Im November erreichte mich per Telegramm eine Einladung der Arbeitskräftelenkung des im Jahre 1970 neu gegründeten VEB DEUTFRACHT – Internationale Befrachtung und Reederei Rostock, meine sieben Sachen zu packen, um auf dem Motortanker AUE als Decksmann anzuheuern und nebenbei in verkürzter Lehrzeit meinen Vollmatrosen zu basteln, mit dem Chieffmate und dem Bootsmann als Mentoren. Ich nannte zu dieser Zeit ein nettes kleines pflegeleichtes Haustier mein Eigen, den Goldhamster Schmausi der Zweite. Sein Vorgänger Schmausi der Erste hatte bereits beim ewigen Herumhetzen in seinem Hamsterrad durch Herzversagen das Zeitliche gesegnet. Während meines Heimaturlaubes ging ich mit der Idee schwanger, Schmausi mit an Bord zu nehmen, so dass er auch mal in den Genuss käme, klare Seeluft durch seine Lungen zu ziehen. Außerdem war das Felltier ein possierlicher Kamerad, der bestimmt auch Anklang beim Rest der Mannschaft finden würde, dachte ich mir so. Als ich meinen Leuten von meiner Idee des seefahrenden Goldhamsters erzählte, schauten die mich an, als ob ich gerade angekündigt hätte, an den Klondike in Alaska Gold schürfen zu gehen. Nach dem Lebensmotto: „Ob eine Sache gelingt, erfährst du nicht, wenn

du darüber nachdenkst, sondern, wenn du es ausprobierst“, wurde Schmausi mit Behausung an Bord des Motortankers AUE transportiert. Ich teilte meine Kammer mit dem Motorenhelfer Reinhard Schwarzer, genannt Blacky. Die Komplexbrigade war bereits erfunden und so wohnten Decksgang und Maschinengang, letztere manchmal auch von den Decks-Dödeln die „Schwarze Gang“ genannt, nicht mehr fein säuberlich getrennt. Trotz zeitweiliger unterschiedlicher Arbeitsaufgaben auf Deck und in der Maschine kam ich in der engen Kammer mit Blacky und Schmausi gut klar.

Kapitän Leistner war einer der abgeklärten Kapitäne von der ruhigen Sorte, die gegen Kleintierhaltung an Bord nichts einzuwenden hatten. Ein Seefahrtbuch mit Sichtvermerk bekam Schmausi keines und er musste sich auch nicht der Prozedur der Gesichtskontrolle während der hochnotpeinlichen Ausklarierung durch Zoll und Grenze in Rostock unterziehen.

Unsere Reise ging von Rostock nach Odessa Öl holen. Unterwegs in der Biskaya außerhalb irgendwelcher Territorialgewässer war Tankreinigen angesagt. Wir kletterten in die Öltanks und standen bis zu den Knöcheln im Ölschlamm. Wie die Bergknappen des Mittelalters befüllten wir die Pützen mit dem Ölschlamm und der Spannmann beförderte den Inhalt der Pütz über Bord. Die Partei der Grünen war noch nicht gegründet, die gegen unsere Tankreinigungspraxis auf offener See hätte protestieren können, auch war der technische Fortschritt der weltweiten Überwachung mittels Satelliten noch nicht so weit gediehen, dass eine Umweltbehörde uns hätte überführen und Strafen aufbrummen können. Trotzdem hatten wir bei unserem Treiben ein mulmiges Gefühl ob der vielen „Ölsardinen“, die durch unseren Ölschlamm möglicherweise ihren Bauch gegen die Sonne recken würden. Vorher wurde uns versichert, dass die Tanks ausgegast seien und wir nicht in den Öldämpfen ersticken müssten. Zur Überwachung bekam jeder einen Sicherheitsmann, der von oben schaute, ob unten schon einer mit heraushängender blauer Zunge im Ölschlamm lag und hochgehievt werden musste. Nach einer Stunde war Luft schnappen an Deck angesagt und der Spannmann durfte sich nun seine Ration Öl-Füße abholen. Im Anschluss an diese gewöhnungsbedürftige Arbeit, die natürlich mit Schmutzzulage und einem extra Glas Milch außer der Reihe fürstlich entlohnt wurde, lernte ich das ölaufösende Waschmittel FECARMOL kennen. Wir warfen unsere ölfleckigen Arbeitsplünnen in den Waschzuber, das Zeug dazu und siehe da, nach einer gewissen Zeit und einigen Mal Nachspülen waren unsere Arbeitsklamotten vom Öl befreit, manchmal auch von Farben und Textilmustern. Ich war beeindruckt von der Kraft der Chemie. Rückkehrend aus dem Schwarzen Meer, den Bosphorus hindurch und vorbei an der späteren Europäischen Kulturhauptstadt Istanbul und der beeindruckenden Hagia-Sophia-Moschee mit ihren vier Minaretten und der 1971/72 im Bau befindlichen Brücke über die Meeresenge, nahmen wir Kurs auf den Ölhafen Rostock, von wo unser Schwarzes Gold zur Veredelung zum Petrochemischen Kombinat (PCK) nach Schwedt an der Oder gepumpt werden sollte. Goldhamster Schmausi waren inzwischen Seebeine gewachsen und er turnte auch bei leichtem Seegang in seinem seefest gelaschten Terrarium mit Laufrad, sauberem Sägemehl und Holzwolle im Hamsterholzbau herum und sah rundum zufrieden und glücklich aus. Das Fell glänzte und wurde hauptsächlich gereinigt, wenn am Abend nach dem Tagestörn die Decksgang bzw. die Komplexbrigade zum Biertrinken in die Kammer einlud und er zur Freude aller Anwesenden kontrollierten Freigang auf der Back bekam. Zu fortgeschrittener Stunde holte er sich schon mal nasse Füße, wenn er im Slalom durch die Bierneigen auf der Back rannte, die durch umgestürzte Flaschen entstanden waren. Er war auch kein Kostverächter des Gerstensaftes. Er hielt es wie die Bajuwaren, die dieses Getränk als Lebensmittel durchgehen lassen, nach dem Goldhamster-Motto: „Ein Tropfen Gerstensaft ist genau so gut wie ein Gerstenkorn.“ Bei schwerem Wetter und heftigerem Schiffsgeschaukel ward er nicht gesehen. Er verschlief einfach eingegraben in seinem Hamsterbau solch unangenehmes Wetter. Seekrankheitsbedingtes Rückwärtskauen seiner Nahrung konnte bei ihm auch nicht

beobachtet werden, denn wenn er Nahrung in seinen Backentaschen hortete und er sie an einem geheimen Platz wieder vergrub, dann war das ja normales Hamsterverhalten und hatte nichts mit verstärktem Seegang und daraus resultierenden Würger reflexen zu tun. Im Ölhafen Rostock angekommen, war meine Anwesenheit als Deckshand nicht zwingend erforderlich, ich bekam vom Alten Heimaturlaub während der Liegezeit und sollte dann selbstständig kurz vor Auslaufen wieder an Bord erscheinen. Mein Kammerkamerad Blacky sollte in meiner Abwesenheit Schmausi Speis' und Trank geben und ein wenig nach dem Rechten sehen.

Finster war die Nacht und kein Sternlein wachte über dem Ölhafen in Rostock, als die Defekthehexe zuschlug und der Gott des Gemetzels anhub zu herrschen. Vielleicht hatte der Pumpenmann auch nur ein klein wenig zu viel Druck auf die Pumpen produziert. Jedenfalls brach ein Schlauch, durch den das Schwarze Gold außenbords in die stationären Öltanks des Ölhafens gefördert werden sollte und die schönste Ölhavarie war im Gange mit nachfolgendem Chaos an Deck und in der Maschine.

Diese allgemeine Konfusion musste Schmausi ausgenutzt haben. Er verschaffte sich unerlaubten Freigang, ohne dass es jemand mitbekam. Das Unheil nahm seinen Lauf, denn ein Unglück kommt selten allein und es kam wie es kommen musste.

Der E-Mix hetzte über den halbdunklen Gang, dabei den stolzen Motortanker AUE als „Ratten-Dampfer“ beschimpfend, weil ihn im Halbdunkel des Ganges auf dem Mannschaftsdeck Schmausi der Zweite Männchen machend begrüßte. Er konnte oder wollte nicht wissen, dass sich Ratten selten auf Öltanker verirren, da sie ein sehr feines olfaktorisches Organ in Form einer Rattennase haben und sich von Öldämpfen abschrecken lassen.

Vielleicht war einer seiner Vorfahren von einem Nagetier gebissen worden oder seine Mama hatte ihm die Urangst vor dem Nagetier an sich, auch Mäusephobie genannt, in der Muttermilch mitgegeben. Wer weiß das schon in solch einem dramatischen Moment.

So musste Schmausi dran glauben. Er wurde von dem unwissenden ängstlichen Grobian breit gehauen.

Die durch die allgemeine Konfusion und den Lärm herbeigelockten Besatzungsmitglieder, die in dem armen toten Felltier Michas Goldi erkannten, klärten den Totschläger auf, dass er gerade ein Besatzungsmitglied erschlagen habe. Als Deckshand Micha aus dem Heimaturlaub zurückkam, wurde er von Blacky, der in Michas Abwesenheit als Kammernachbar die Aufsichtspflicht besaß, zerknirscht informiert, dass Schmausi in einem superkurzen unbeaufsichtigten Moment aus seiner Behausung geklettert, aus der Kammer auf den Gang entwichen war und den oben geschilderten tragischen Tod gestorben war.

Michas Trauerarbeit wurde dahingehend von der gesamten Besatzung unterstützt, indem der Täter in einem Schnellverfahren zur Ausrichtung einer Seebestattung für den teuren Toten verdonnert wurde. Die wurde für den E-Mix ziemlich kostspielig. Nachdem der Dampfer die Hoheitsgewässer der heimatlichen Gefilde verlassen hatte, wurde die Leiche von Schmausi dem Zweiten auf ein Brett genagelt und unter Ehrenbezeugungen und dem Absingen der Trauerfassung von „Rolling Home“ den Wassern der Ostsee übergeben. Danach stieg die Trauerfeier auf dem Achterdeck, bei der mindestens zehn Kästen „Hafenbrühe“, neun Flaschen WBS aus Sergei Schilkins Bauernhof-Destille in Berlin-Kaulsdorf und diverse andere Köstlichkeiten aus der Kombüse und der Kühllast zur Unterstützung der Trauerarbeit der gesamten Besatzung getrunken und verzehrt wurden.

Alles in allem wurde es eine gelungene Veranstaltung, nach der alle Beteiligten sicher waren, dass der E-Mix beim nächsten Tierchen, das ihm demnächst an Bord über den Weg läuft, etwas länger zur Identifizierung der Gattung hinschaut und er nicht zufällig dem Bordhund des Captains eins vor den Latz knallt, weil er ihn für einen aus dem Zoo entlaufenen Eisbären hält.

Dialog mit dem Ozean

Der Maler und Grafiker Hans Wolfgang Siegenbruk

Seine Liebe galt der Seefahrt, seine Berufung ist noch immer die See. Hans Wolfgang Siegenbruk, in Dresden geboren, fuhr als Seefunkoffizier bei der Deutschen Seereederei. Nach einer anfänglichen Ausbildung zum Seefunksonderzeugnis endete sein Studium an der Seefahrtsschule Wustrow 1962 mit dem Erwerb des Seefunkzeugnisses 2. Klasse und der Qualifikation als Ingenieur für Seefunk. Danach fuhr Siegenbruk auf verschiedenen Typ IV-Schiffen. Unter anderem gehörte er Anfang April 1965 zu den Besatzungen dreier Typ IV-Schiffe, die sich im King-George's-Dock von Calcutta trafen: MS HALLE, MS FREUNDSCHAFT und MS HALBERSTADT. Ein Ereignis, das sich in dieser Form nicht wiederholen dürfte. Nach seinem Abmusteren von der FREUNDSCHAFT, ursprünglich für die VÖLKERFREUNDSCHAFT im Gespräch, stellte er im Sommer 1968 das Typ XD-Schiff RONNEBURG mit in Dienst und begleitete es auf seiner

Jungfernfahrt nach Kuba. Während dieser Zeit marschierten die Truppen der Warschauer Vertragsstaaten in Prag ein. Bei einem Empfang in Havanna anlässlich der Jungfernfahrt des Schiffes äußerte er spontan und freimütig seine Meinung zu dieser völkerrechtswidrigen Okkupation. Ein halbes Jahr später nahm er seinen Abschied von der Seefahrt nicht gerade aus freien Stücken. Im Haftbefehl wurde die Anordnung der Untersuchungshaft gesetzlich damit begründet, dass seine Meinung zu diesen Vorgängen ein Verbrechen darstelle. Der Staatsverleumdung angeklagt, musste seine ehrliche, prinzipienfeste Selbstverteidigung unter den gegebenen Bedingungen scheitern. 1991 wurde er rehabilitiert.

Aller Berufsprädikate beraubt und nach vergeblichen Bemühungen um eine seiner Qualifikation angemessene Tätigkeit, begann er 1970 mit der künstlerischen Arbeit. Der Maler und Grafiker Heinz Wagner, Professor für Malerei an der Hochschule für Grafik und Buchkunst in Leipzig, von Siegenbruks bildkünstlerischer Begabung überzeugt, übernahm die Mentorschaft für seine externe Ausbildung zum Maler und Grafiker. Schon 1978 wurde Siegenbruk Mitglied im Verband Bildender Künstler der DDR. Seitdem arbeitet er als freischaffender Künstler. 1992 zog er mit seiner Familie nach Nordrhein-Westfalen um. Seither ist er Mitglied des Bundes Bildender Künstler Düsseldorf. 2007 Member of Saatchi Online Gallery London.



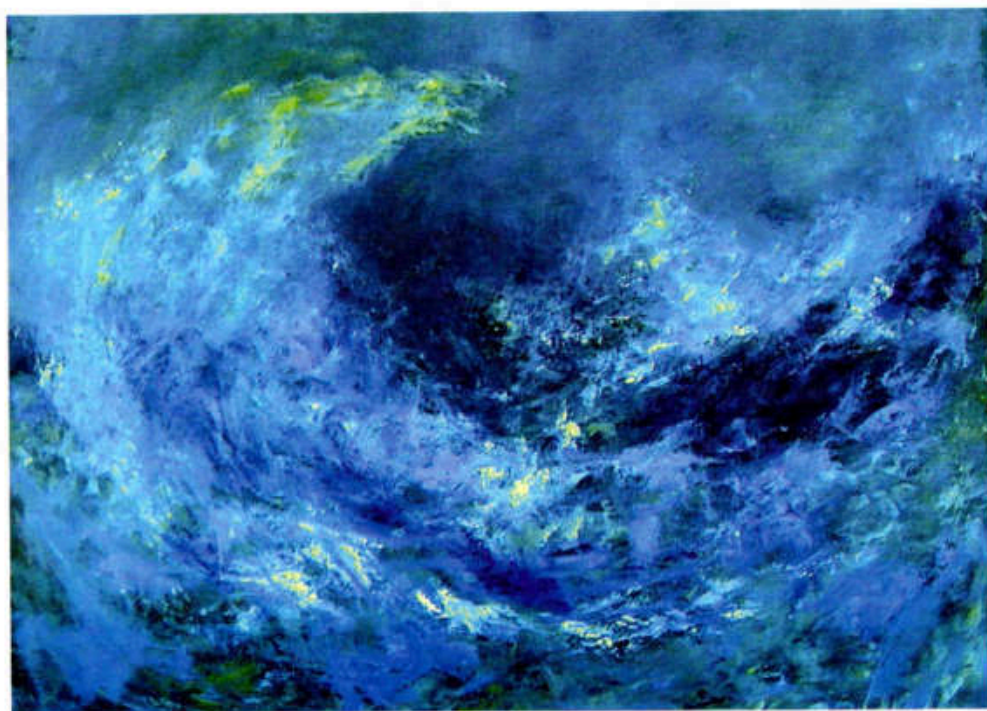
Hans Wolfgang Siegenbruk (Mitte) bei der Indienststellung des MS RONNEBURG, 1968

Der Wolfgang S i e g e n b r u k, geb. am 28. 1. 1936, wohnhaft
in Leipzig, Brandstraße 2,
ist in Untersuchungshaft zu nehmen.

Er wird beschuldigt, seit September 1968 mehrfach handelnd die
Tätigkeit staatlicher und gesellschaftlicher Organe der
Deutschen Demokratischen Republik und anderer sozialistischer
Staaten diskriminiert zu haben, wobei er mit dem Ziele
handelte, gegen diese sozialistischen Staaten schädigend zu
wirken, indem er u.a. die Hilfsmaßnahmen der fünf sozia-
listischen Staaten in der UdSSR am 21. 8. 1968 zur Überwindung
der konterrevolutionären Bestrebungen als Okkupation im so-
zialistischen Sinne bezeichnete; die politische Tätigkeit der
sozialistischen Staaten mit dem Faschismus überhaupt verglich
und behauptete, daß es weder Freiheit in der Presse noch in
der Kunst gäbe, insbesondere bezichtigte er die Publika-
tionsorgane der DDR der Lüge.

Vergehen/Verbrechen gem. §§ 106 Abs. 1 Ziff. 3, 108 StGB- in Verbindung mit
63 StGB -

In sinnlicher Farbabstimmung malt Siegenbruk eindrucksvoll zum Thema „Dialog mit dem Ozean“ vorwiegend blaue Bilder. Sie geben dem Betrachter das Gefühl, mitten drin zu sein in der Szene des offenen Meeres. Siegenbruk sieht im Meer die Mutter aller Dinge und über-
setzt die unendliche Weite und Kraft, die zeitlose Lebendigkeit wie die unberechenbare
Gelassenheit des Meeres in blauen Farben auf die Leinwand. Inspiration dafür holt er sich
regelmäßig an den Gestaden des Golfes von Biscaya. Das könnte ein ehemaliger Seefahrer
nirgendwo besser tun.



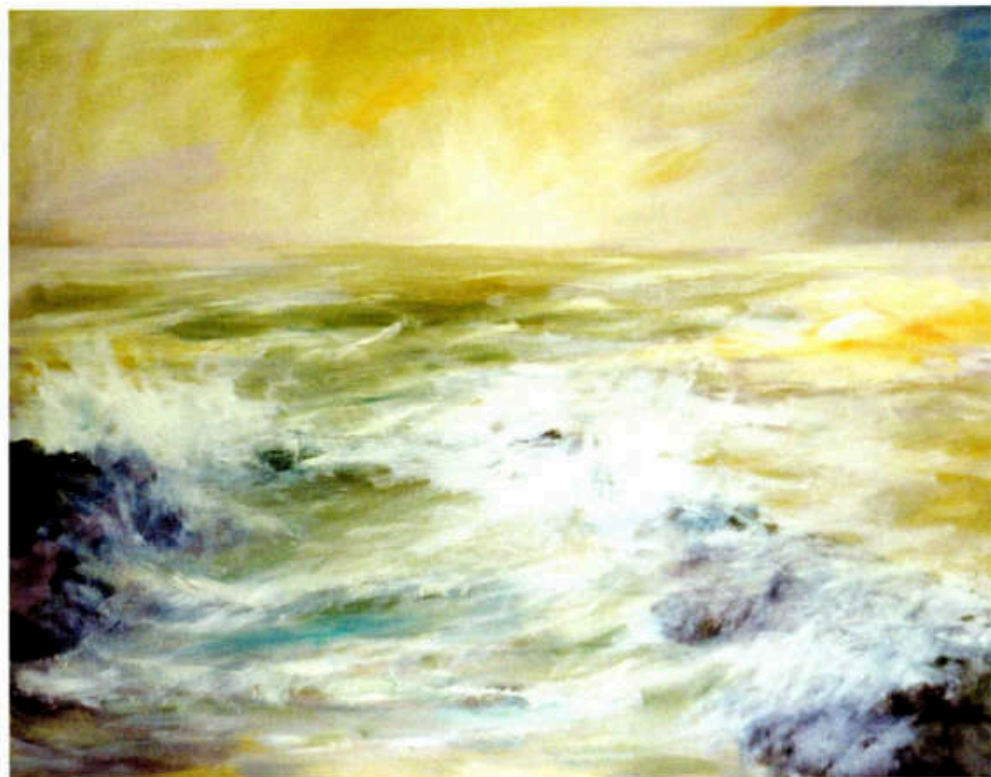
Seit 1975 wurde das Werk von Hans Wolfgang Siegenbruk auf mehr als 20 deutschen Einzelausstellungen und in mehr als 30 Ausstellungsbeteiligungen in Deutschland sowie rund um den Erdball gezeigt – in Bratislava, Lucknow/Indien, Stockholm, Breda/Niederlande, New York und Reading/Großbritannien. Sein Werk wurde in zahlreichen Medien besprochen, wie in der „Weltbühne“, der „Frankfurter Rundschau“, der Zeitschrift „ARTnews“ und anderen Publikationen sowie in der Katalogliteratur zu Ausstellungen und in Berichten der Tagespresse, des Rundfunks und Fernsehens.

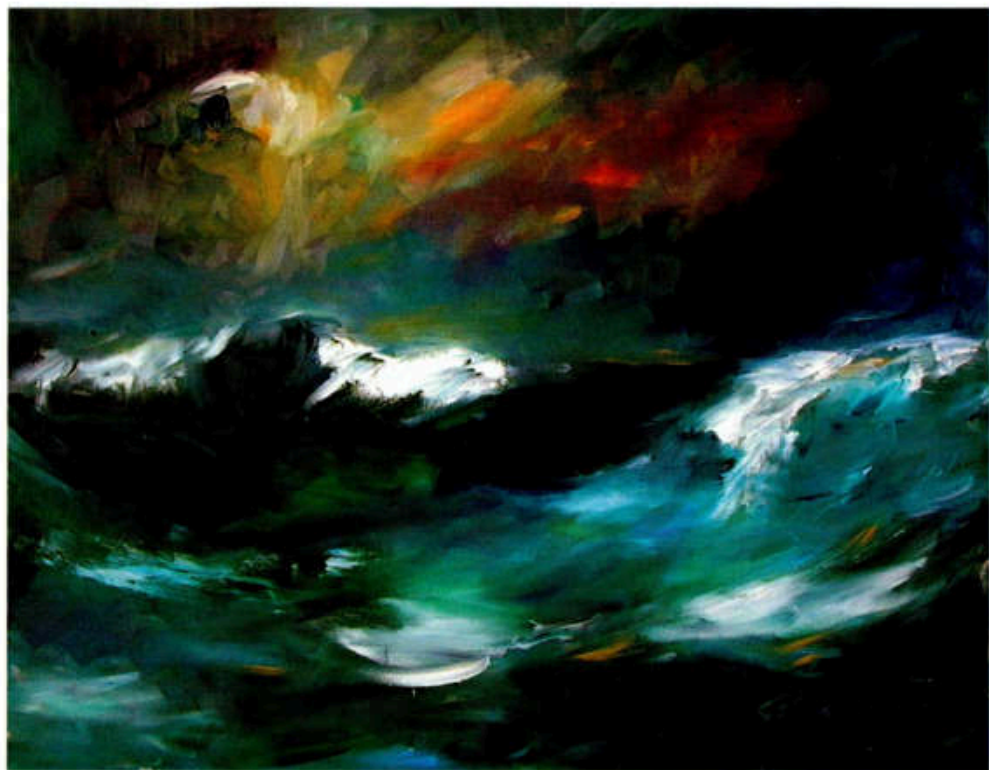
Seine Werke sind an zahlreichen Orten zu finden: In der Moritzbastei der Universität Leipzig ein dreiteiliges Bleiglasfenster (15 qm) zur Stadtgeschichte von Leipzig, im Museum der Bildenden Künste zu Leipzig, in der Kunstsammlung der Wismut GmbH in Chemnitz, im Lalit Kala Kentre in Lucknow/Indien. Zahlreiche weitere seiner Arbeiten der Malerei und Grafik befinden sich in privatem und öffentlichem Besitz im In- und Ausland.

Hans Wolfgang Siegenbruk verbindet dieses Künstlerporträt mit seinem Gruß an alle ehemaligen Kollegen der Deutschen Seereederei, die sauber geblieben sind.



Während der Vernissage „Dialog mit den Ozeanen“ in Düsseldorf, 2010





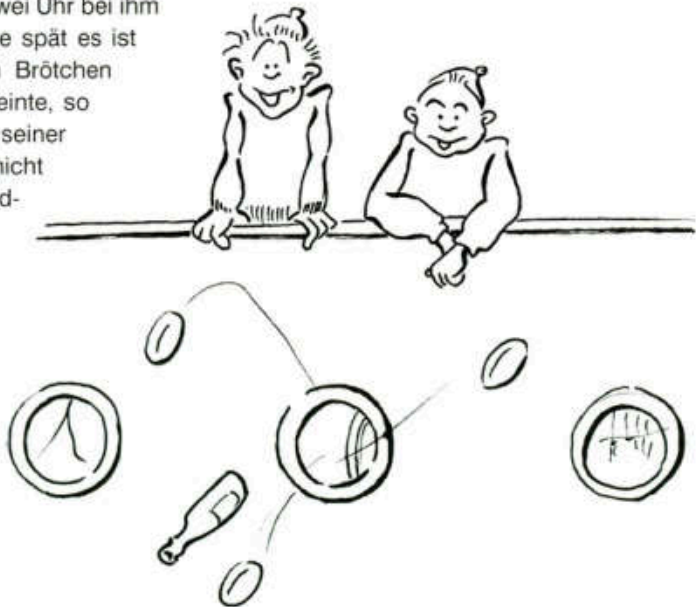
Der Alte und sein Bäcker

Kapitän Franz Macht war eine Legende bei der Reederei. „Ich heiße Macht, ich bin die Macht und ich werde die Macht ausüben!“ Er war ein guter Kapitän, aber manchmal dachte ich bei ihm an den Bibelspruch: „Johannes, nimm dich nicht so wichtig!“

Dieser Kapitän stand eines Tages in Zivil in Rostock an der Gangway, als der neue Bäcker, ein kleiner Dicker, so wie ich mir Kuddel Daddeldu vorstellte, mit seinem Seesack angejumpet kam. Der Alte fragte höflich: „Wo wollen sie denn hin?“ Darauf der Bäcker: „Ich frage dich doch auch nicht, wo du hinwillst, bring mich mal zum Koch!“ Auweia.

Eines Tages trafen wir spätabends auf der Reede von Chungjin in Nordkorea ein, auf der bereits andere Schiffe lagen. Als ich am nächsten Morgen in der Kombüse das Frühstück machen wollte, traute ich meinen Augen nicht. Zuerst wunderte ich mich über die weißen Klumpen, die ringsum auf dem Wasser schwammen. Sie stellten sich als Fehlversuche des Bäckers heraus. Dann sah ich an Backbord und Steuerbord je ein koreanisches Kriegsschiff mit auf uns gerichteten Kanonen liegen. Vermutlich waren wir aufgrund dieser Außenbordsgaben mit einem südkoreanischen Minenleger verwechselt worden. Dann kamen auch schon in einer Barkasse die koreanischen Behörden mit viel Geschrei an Bord und marschierten zum Alten. Sie wollten von ihm eine saftige Strafe für diese Provokation der friedliebenden koreanischen Fische kassieren, wie ich glaubte. Aber es lag nicht an den Brötchen. Wir hatten uns dem Bollwerk des Kommunismus im Fernen Osten um eine Kabellänge zu sehr angenähert. Der Alte war stinksauer. Kurze Zeit darauf gingen die Behörden ganz ruhig in ihr Boot und fuhren weg. Es dauerte nicht lange und wir liefen ein. Der Alte hatte ihnen wohl sinngemäß gesagt: „Für euch bin ich damals mit der Sammelbüchse rumgerannt. Heute komme ich hierher und werde so empfangen, na vielen Dank!“ Er hatte sie bei ihrem Ehrgeiz gepackt.

Für den Bäcker hatte dieser diplomatische Zwischenfall ein Nachspiel. Wie mir der Alte später erzählte, hatte der nach einer Sauftour am Vorabend nachts um zwei Uhr bei ihm angerufen und gefragt, wie spät es ist und ob er heute wirklich Brötchen backen muss. Der Alte meinte, so eine Frechheit ist ihm in seiner ganzen Fahrenszeit noch nicht untergekommen. Und Kuddel stand dann an jenem Morgen noch halb besoffen wie ein Glückskeks, dem man den Zettel rausgenommen hat, in der Kombüse und produzierte den Ausschuss. Er bekam für die weitere Liegezeit in Chungjin ein Alk-Verbot ausgesprochen. Und das konnte dort bekanntlich dauern!



Ein Sonderauftrag

Als ich in Rostock eintraf, war mein Schiff, die FREYBURG, bereits ausgelaufen. Also ab zur Arbeitskräftelenkung, um zu erfahren, ob ein anderer Dampfer Leute braucht. Als ich das Gebäude wieder verließ, steckte ein Heuerschein für die BERLIN HAUPTSTADT DER DDR in meiner Tasche. Zugleich mit diesem Heuerschein hatte ich zwei Probleme am Hals. Zum ersten einen Dampfer, den ich nicht kannte, denn von Typ XD zum Typ MERIDIAN 2 war es ein kleiner Unterschied und zum zweiten verspürte ich keine Lust, auf einem Vorzeigedampfer zu fahren. Das Einzige, was mich zufrieden stellte, verhiess mir die Route. Die kommende Reise sollte nach Japan gehen. Da kannte ich mich aus. Also Plünnen und Kamelledertasche vom Suezkanal geschnappt und ab zum Dampfer. Von außen machte das Ding einen guten Eindruck.

Nun begann für mich der übliche Hafentörn. In zwei Tagen sollte das Schiff auslaufen. Natürlich hielt ich mich vorerst etwas zurück, um nicht gleich aufzufallen auf dem neuen Dampfer, aber irgendwann stand der Bootsmann vor mir und musterte mich: „Na, Seemann, hast du Ahnung von Holz? Wir wollen nämlich unseren Hobbyraum umgestalten. Dafür haben wir uns eine Hiev gutes Holz liefern lassen. Du brauchst auch während der Überfahrt in Westeuropa keinen Tagesdienst gehen. Da hast du nur mit dem Holz zu tun.“ Das klang nicht schlecht, denn in Westeuropa Ende November an Deck zu arbeiten, ist nicht gerade angenehm für einen Seemann, der die Tropen kennt.

Die Reise ging los. Genauso wie mein neuer Spezialjob „Sägen-Schleifen-Hobeln“ – immer schön im Warmen. In der Biskaya stapelten wir die fertigen Paneele ordentlich im Trockenraum. Damit war meine Arbeit beendet. Das Holz sollte nun trocknen und später eingebaut werden. Es begann meine normale Arbeit an Deck. Die Kollegen und der Bootsmann waren schwer in Ordnung. Auch mit dem Dampfer kam ich super klar. Ladegeschirr, Luken – alles kein Problem. Eines aber fand ich komisch. Immer, wenn ich nach dem Holz fragte, wann wir es denn endlich einbauen würden, bekam ich die Antwort, dass das Holz noch nicht trocken genug sei. Mit der Zeit fragte ich immer weniger danach, denn es wurde eine Superreise. Das Schiff, die Jungs, die Arbeit, alles war optimal. Am Ende der Reise fragten mich der Chief und der Bootsmann, ob ich die nächste Reise gerne wieder mitfahren würde. Sogar eine Auszeichnung für gute Arbeit wurde mir zugesprochen. Herz, was willst du mehr! In Rostock angekommen, sollte es gleich für einen Kurzurlaub nach Hause gehen, aber da hatte ich die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Die ruhmreiche Nationale Volksarmee konnte nicht auf mich verzichten und lud mich zu einem 18-monatigen Aufenthalt bei ihr ein. So musste ich die BERLIN verlassen.

Beim Absteigen fiel mir allerdings eine Sache auf: Als ich mit meinen Utensilien von Bord ging, verließ auch eine Hiev bester Holzpaneele in guter und trockener Qualität die BERLIN und verschwand in einem zivilen B 1000. Mein Bootsmann winkte mir von Bord noch nach. Ich glaube, aus der Verschönerung des Partyraumes der BERLIN ist wohl nichts geworden. Irgendwo in Sachsen träumen jetzt in einem kleinen Eigenheim Holzpaneele von der Seefahrt, und mein Bootsmann und ich, wir lachen noch heute über diesen Geniestreich.

Der Antennenkauf

Der Urlaub im winterlichen Erzgebirge begann mit einer Schrecksekunde. Da die Bahnfahrt über Karl-Marx-Stadt führte, besuchten wir noch meine Eltern. Mutter begrüßte mich ganz aufgeregt und hielt uns ein „Telegramm vom Schiff“ unter die Nase. Ich befürchtete das Schlimmste und sah den Erzgebirgsurlaub schon in weite Ferne rücken. Es stellte sich aber heraus, dass Kapitän Uloth und Funker Felix einen ganz besonderen Einfall hatten und mich baten, einige Fernsehantennen-Artikel zu beschaffen.

Das Telegramm lautete: „banias ausgelaufen bitte fuer ankunft goeteborg ca. 5.12. auf rechnung einkaufen eine breitbandfernsehantenne vhf 50 m koaxialkabel drei symmetrierglieder zwei saetze antennenstecker vhf/uhf luxomat 30 m 240-ohm kabel transport mit dsr abstimmen.“

6711x kmst dd
6711a kmst dd
zczc 130
heinersdorf/days ruegenradio 5 0800

00218

wolfgang wendrich
amstollen 28
(90)karlmarxstadt

4.12. banias ausgelaufen bitte fuer ankunft geoteborg ca
5.12. auf rechnung einkaufen
eine breitbandfernsehantenne vhf 50 m koaxialkabel
drei symetrierglieder zwei saetze antennestecker
vhf/uhf luxomat 30 m 240-ohm kabel
transport mit dsr abstimmen
kapitaen

1352 nnnn
6711x kmst dd
6711a kmst dd

Meinen ersten Schreck konnte ich überwinden, und ich legte mir einen Plan zurecht, wie wir eventuell die gewünschten Artikel in Annaberg besorgen könnten.

Die Anreise nach Oberwiesenthal verlief reizvoll und für mein Erzgebirge typisch. Der Zug ging bis Cranzahl und von da ab fuhr die Schmalspurbahn, das so genannten „Bahnel“ weiter bis zu unserem Zielort. Eigentlich hatte ich richtig viel Schnee erwartet, leider gab es nur Glatteis und der fahrplanmäßige Bus, der uns nach oben, auf den 1214 Meter hohen Fichtelberg bringen sollte, fiel deshalb erst einmal aus, bis die Straße gestreut war. Schließlich erreichten wir das Hotel bei Dunkelheit, aber gerade noch rechtzeitig, um zünftig zu Abend zu essen. Der folgende Morgen versprach schön zu werden und wir nahmen den Bus nach Annaberg-Buchholz. Die Straßen konnten wieder normal befahren werden und bald hatten wir Annaberg erreicht und auch einen RFT-Laden gefunden.

Nun war es ja bekanntlich nicht ganz so einfach, immer und überall die gewünschten Artikel und noch dazu in dieser Menge zu bekommen. Die junge, nette Verkäuferin beklagte anfangs, dass sie uns kaum helfen könne. Diese Antenne müsse erst noch bestellt werden. Nachdem ich ihr aber das Telegramm auf die Ladentheke gelegt hatte und ihr freundlich versicherte, dass ich der „Kapitän“ sei, ging alles seinen sozialistischen Gang. Meine Frau hatte sich ob meiner unverblühten Anmaßung schleunigst aus dem Geschäft entfernt, während ich den mittlerweile drei hübschen, jungen Mädchen des RFT-Ladens alles über unser Schiff und die weiten Reisen in alle Welt erzählte. Zufällig hatte ich ein paar Fotos von der SCHWARZHEIDE dabei, die mich zum absoluten Star werden ließen. Wann hatte man in Annaberg-Buchholz schon einmal die Gelegenheit, einem echten Kapitän zu begegnen und ihm und seiner Besatzung zu dem begehrten Fernsehvergnügen zu verhelfen? Was auf dem Telegramm aufgelistet stand, haben mir die Mädels fein säuberlich in Kartons verpackt, so dass wir diese nur noch zur Post bringen und abschicken mussten.

Meine Frau fand ich einige Häuser weiter vor einem Schaufenster wieder. Ich musste eine kleine Moralpredigt von wegen Ehrlichkeit, Vorspiegelung falscher Tatsachen und Amtsanmaßung über mich ergehen lassen, bis ich ihr klar machen konnte, dass wir das gesamte Material niemals bekommen hätten, wenn ich nicht ein klein wenig Seemannsgarn gesponnen hätte. Kopfschüttelnd hat sie aber dann mit angefasst und mir geholfen, die Pakete zur Post zu bringen. Auch hier gab es keine Schwierigkeiten mit dem Versand und es wurde uns versichert, dass die Sendung noch am gleichen Abend weggeht. Auf diesen gelungenen Einkauf haben wir am Abend im Hotel ein Fläschchen Rotkäppchen geleert.

Ein dringendes Telegramm beendete schließlich unseren Winterurlaub: „zur Überfahrt mit heinersdorf 15/12 0930 faehrbahnhof sassnitz einfinden abfahrt faehre 1030 uhr reisepapire bringt genosse schloetles mit“. Wir bedauerten die Abreise, aber Pflicht ist Pflicht. Wir fuhren wiederum mit dem „Bahnel“ von Oberwiesenthal nach Cranzahl. Die Reichsbahn hatte einen durchgehenden Zug eingerichtet, der vom erzgebirgischen Cranzahl direkt nach Leipzig ging. Dieser ermöglichte uns eine reibungslose und schnelle Heimfahrt nach Halle an der Saale. Hier erfolgte das übliche Kofferpacken und anschließend meine Abreise über Sassnitz, Trelleborg, Malmö nach Göteborg. Wieder einmal stand ein Weihnachten auf hoher See und fern der Heimat bevor. Seemannslos, und nicht zu ändern.

An Bord angekommen, erfuhr ich hocherfreut, dass auch der Antennenkram fürs Bordfernsehen wohlbehalten auf dem Schiff angekommen war. Ich übernahm das Ressort mit meinen Anlagen und nach dem Löschen der Ladung begann die neue Reise.

Das graue Schloss am Meer



Die Seefahrtsschule dominierte die Ansicht des Dorfes Wustrow von der Ostsee her. Vom Kirchturm erschien sie eher wie eine Randerscheinung. Dabei spielte dieses über mehrere Generationen gewachsenen Gebäude eine wichtige Rolle im Selbstverständnis der Fischländer. Wurde hier doch eine lange Tradition der Ausbildung von Seeleuten seit der Segelschiffe gepflegt. (Bildtexte: Ulf Ahrendt)



Kennst du das Märchenschloss am Meer?
So komm doch schnell ins Fischland her!

Die Reise wird dir ein Genuss,
erst fährst du Bahn, dann fährst du Bus,
dann siehst du schon von weitem stehn
ein Haus, das scheint von außen schön.
Doch wenn der Wind pfeift, was er kann,
trau dich nur nicht zu nah heran.

Sonst kann es sein, dass unvermutet
dein Kopf verbeult wird oder blutet.
Das liegt daran, dass die Dachziegel
der Seefahrtsschule haben Flügel.

Die Heizung streikt in diesem Bau,
auch sonst nahm man's nicht so genau.

Nach den verbrauchten 11 Millionen
müsste man hier besser wohnen.

Schön wär's, wenn der Architekt
im „Z“ zur Strafe Tüten leckt.

Wenn aber auch noch Regen ist,
kann's sein, dass du verlegen bist,
denn nur mit Stiefeln an den Füßen
sind hier die Wege zu genießen.

Fisch- und Stallduft in der Nase
storchst du dann entlang der Straße.
Zum Glück ist Winter, und mit Ruh'
deckt der Schnee den Modder zu.

Als zukünftiger Fahrensmann
schaust du das Haus von innen an.

Halt! Eine Warnung noch zuvor:

Stopf dir Watte fest ins Ohr,
dass die neue Klingel hier,
keinen Schaden mache dir,
die dich fast zu Tode schreckt
und den tiefsten Schläfer weckt,
der in interessanten Stunden
in das Jenseits ist entschwunden.

Ja, hier sollst du in drei Jahren
alles mögliche erfahren,
bis du, geistig und moralisch fest,
Fisch- und Heimatland verlässt,
um dann auf der Schiffe Reisen
deutsche Härte zu beweisen.



Der Turm der Seefahrschule birgt neben einer inzwischen auch nicht mehr genutzten Komandobrücke für Navigationsübungen (mittlerweile als Künstleratelier genutzt) auch ein Planetarium und große repräsentative Besprechungsräume. Auf dem Dach befindet sich eine Kräftermessanlage für die Optimierung von Segeln für Surfbretter und Jollen.



Eine typische Studentenbude in den 1980er Jahren in Wustrow im Flügel des inzwischen abgerissenen Studentenwohnheims. Die Betten ungemacht, leere Bierflaschen auf dem Tisch, aber im Bücherregal neben dem Sharp-Radiorecorder auch die gesammelten Werke von Marx und Engels.

PS. Weißt du manchmal nicht mehr weiter, geh zu Bobka oder Reuter. Ein paar Bierchen trinkst du dort und schon sind die Sorgen fort! (Gedicht – der Autor, 1966)

Die Küstenfunkstelle RÜGEN RADIO

Die nachfolgenden schlaglichtartigen Ausführungen beruhen auf der umfangreichen Chronik zur Geschichte der Küstenfunkstelle RÜGEN RADIO von Peter H. Becker, Sagard/Rügen, die gekürzt und für die breit gefächerte interessierte Leserschaft der BORDGESCHICHTEN bearbeitet vorgelegt wird.

Am 11. September 1911 nahm die Küstenfunkstelle SWINEMÜNDE/KAW, später mit Rufzeichen DAS, auf Usedom ihren Betrieb auf. Sie arbeitete nur zwanzig Jahre. Da ihre technischen und auch räumlichen Voraussetzungen den wachsenden Anforderungen des Seefunkdienstes bald nicht mehr genügten, machte sich der Bau einer neuen Küstenfunkstelle erforderlich. Durch Feldstärkemessungen ermittelte man die günstigsten Punkte für die Errichtung einer Empfangsstelle am Ortsrand von Glowe, nahe Königshörn, und der Sendestelle, nahe Lohme am Teufelsberg, auf Rügen. Nach Ankauf der erforderlichen Flächen von der fürstlichen Güterverwaltung in Putbus begann der Bau einer neuen Küstenfunkstelle. Die Küstenfunkstelle (KüFuSt) RÜGEN RADIO feierte am 15. Oktober 1931 ihre Eröffnung. Sie übernahm bald darauf den gesamten öffentlichen Funkverkehr mit Schiffen in See entlang der deutschen Ostseeküste, nachdem der Betrieb der Küstenfunkstelle Swinemünde 1932 auf die Insel Rügen verlagert worden war. Die Betriebswellen von Rügen Radio beschränkten sich anfangs auf den Frequenzbereich der Mittelwelle und der Grenzwellen.

Am 15. Oktober 1931 wurde der Betrieb der Küstenfunkstelle Swinemünde nach der Insel Rügen verlegt. Die neue Küstenfunkstelle „Rügen Radio (Empfangsanlage in Glowe / Rügen, Sendeanlage in Lohme / Rügen) versieht den gesamten öffentlichen Funkverkehr mit Schiffen in See längs der deutschen Ostseeküste. Über diese Stelle sind seit ihrer Inbetriebnahme Ferngespräche zwischen Teilnehmern in allen deutschen Orten und Schiffen in der Ostsee zugelassen. Ferner wurde bei dieser Küstenfunkstelle ein Funkdienst zur ärztlichen Beratung von Personen auf Schiffen in der Ostsee eingerichtet, wie er schon bei der Küstenfunkstelle „Elbe-Weser-Radio“ besteht.

Aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Reichspost, 1931

Zweites Blatt

„Rügensche Zeitung“

25. Oktober 1931

Die Küstenfunkstelle Rügen-Radio in Betrieb

Auf unsere Bitte sendet uns ein Fachmann, Kolonialreferent Dipl. Ing. Claus Reß folgende Darlegungen, mit denen wir unseren Lesern etwas Besonderes zu bieten hoffen.

(Die Aufnahmen stammen vom Verfasser)

Am 15. Oktober wurde die neue Küstenfunkstelle Rügen-Radio dem Betrieb übergeben. Zur gleichen Zeit wurde die Küstenfunkstelle Swinemünde, deren Betrieb Rügen-Radio übernommen hat, stillgelegt. Bei der allgemeinen Bedeutung, die der Neubau der Funkstelle sowohl für die Insel Rügen als auch darüber hinaus für die Schifffahrt auf der Ostsee besitzt, ist es angebracht, einiges über den

Wellen empfangen werden muß, auf denen sie auch ihre Nachrichten ausendet. Aus diesem Grunde sind die Sende- und Empfangsstelle räumlich voneinander getrennt

und zwar liegt die Sendestelle bei Lohme und die Empfangsstelle etwa 9 Kilometer entfernt bei Glowe. Die Abbildung 1 zeigt eine

Gesamtansicht der Sendestelle,

die ja den Lesern der Rügenschen Zeitung nicht mehr unbekannt ist.

Bei den Sendestellen sind 5 verschiedene Sender aufgestellt, die teilweise dem Telegraphiewetz und teilweise dem Fernsprechwetz dienen. Diese Sender sind

Ein Bericht über RÜGEN RADIO in der „Rügenschen Zeitung“

In einer Dissertation über die Insel Rügen im Jahre 1936 hieß es: „Am 15. Oktober 1931 ist mit der Küstenfunkstelle „Rügen Radio“ eine moderne deutsche Funkstelle in Betrieb gesetzt worden, die für die gesamte Ostseeschifffahrt von größter Bedeutung ist. Aus technischen

Gründen sind die Sende- und Empfangsstelle räumlich voneinander getrennt, und zwar liegen die Sendestelle bei Lohme und die Empfangsstelle etwa 9 km entfernt bei Glowe. Weit hin sichtbar ragen bei der Sendestation Lohme die drei 50 m hohen Antennentürme auf, während die Empfangsantennen in Glowe zwischen drei 30 m langen Masten ausgespannt sind. Der erforderliche Strom wird dem Hochspannungsnetz der Überlandzentrale entnommen. Für den Fall einer größeren Netzstörung tritt eine eigene Stromerzeugungsanlage in Betrieb. Die Bedeutung der „Küstenfunkstelle Rügen-Radio“ kennzeichnet Postassessor Dipl.-Ing. C. Reh wie folgt: „Die Funkstelle ist die Vermittlerin des gesamten Nachrichtenaustausches zwischen Schiffen auf See und dem Land. Sie übermittelt den Schiffen Wetternachrichten, die Sturmwarnungen, die Eiswarnungen, telegraphiert oder spricht ihnen Telegramme zu, die von den Reedern an den Kapitän oder von den Angehörigen an die Fahrgäste der Schiffe gerichtet sind, oder nimmt in umgekehrter Richtung solche Telegramme entgegen. Darüber hinaus stellt sie über ihre Einrichtungen Ferngespräche zwischen Fernsprechteilnehmern des Deutschen Reiches und zwischen Schiffen auf See her. Nicht zuletzt ist es ihre vornehmste Pflicht, jederzeit zur Entgegennahme von Seenotaufrufen bereit zu sein. Schließlich ist sie auch Helferin bei Krankheitsfällen an Bord eines Schiffes. In solchen Fällen verbindet sie den Kapitän eines Schiffes unmittelbar mit dem Kreiskrankenhaus in Bergen oder einem anderen Krankenhaus. Auf Grund der Schilderung des Krankheitszustandes kann dann der beratende Arzt die geeigneten Bekämpfungsmittel angeben.

Die rügische Funkstelle mit ihren 5 Röhrendern vermag sich auf Kurzwellen und Grenzwellen auch über das Ostseegebiet hinaus mit Afrikadampfern, mit Vergnügungsdampfern im Mittelmeer und mit Fischdampfern im Nördlichen Eismeer, im Weißen Meer und in der Barent-See in Verbindung zu setzen.“

Mithin war Rügen Radio schon Mitte der 1930er befähigt, einen weltweiten Nachrichtenverkehr abzuwickeln.

1939 betrugen die Gesprächsgebühren für drei Minuten im Nahdienst über Rügen Radio für Ozeanfahrergastschiffe 12,00 RM. Daran änderte sich bis in die Zeiten der Deutschen Seereederei nicht viel. Ein Drei-Minuten-Gespräch von Bord eines Frachters aus dem Gelben Meer oder vom Kap der Guten Hoffnung kostete seinerzeit auch nur 12 Mark der DDR.

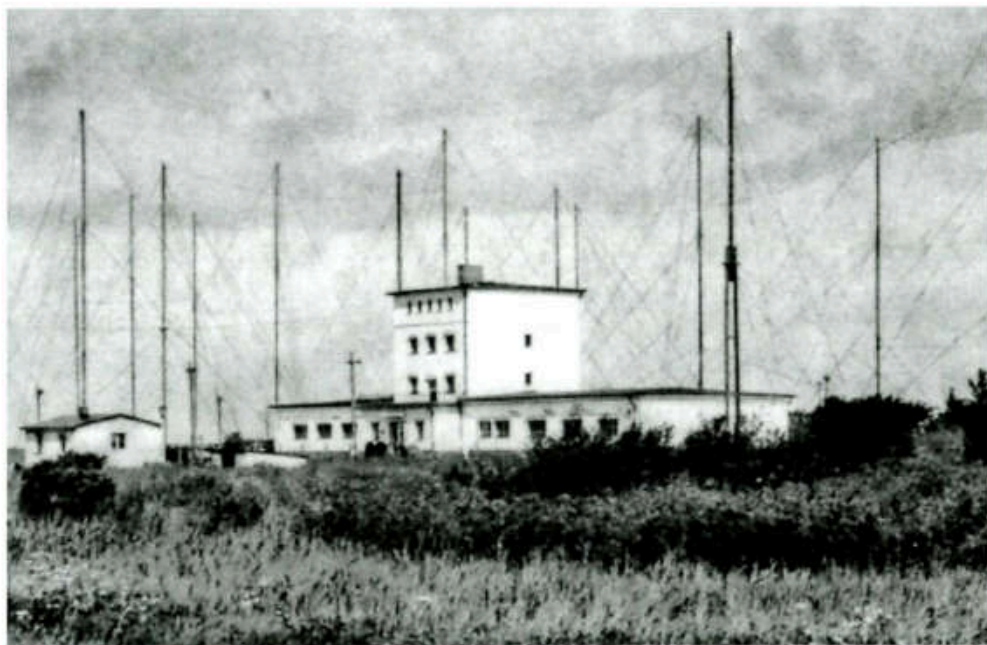


Ein Schiffsbrieftelegramm (SLT) für 3,52 MDN

Während des II. Weltkrieges hatte die Küstenfunkstelle auch militärische Aufgaben zu erfüllen. Funkaufklärer der Kriegsmarine wurden zu RÜGEN RADIO abkommandiert. Das Personal und die technischen Einrichtungen der Küstenfunkstelle kamen unter das Oberkommando der Kriegsmarine. In eigens dafür errichteten Baracken wurden Offiziere und Mannschaften für die militärische Bewachung und den Flakschutz untergebracht, obwohl Freund-Feind-Absprachen lauteten, Küstenfunkstellen wegen ihrer Überwachung der Seeruffrequenz 500 kHz nicht anzugreifen. Die Besatzung der KüFuSt lag jetzt bei etwa 250 Mann Spezialkräfte.

In einem Augenzeugenbericht zum Ende des II. Weltkrieges heißt es: „Am 3. Mai 1945 verdrängten uns russische Truppen, die mit Sturmbooten nach Rügen übergesetzt waren und vom Sund her die Insel aufrollten.“ Am 3. Mai 1945 um 20 Uhr stellte die Küstenfunkstelle ihren Dienst ein.

Nach Besichtigung durch eine Kommission des Alliierten Kontrollrates sprengte die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) die Funksendestelle Lohme am 10. Oktober 1946 in die Luft, weil sie zu militärischen Zwecken missbraucht worden war. Über den Zeitpunkt des gleichen Schicksals für die Funkempfangsstelle Glowé liegen keine gesicherten Angaben vor.



Die Funkempfangsstelle Glowé, 1957

Mit dem Aufbau der Küstenfischerei in Sassnitz nahm die Deutsche Post im September 1949 auch die Wiederinbetriebnahme der Küstenfunkstelle RÜGEN RADIO in Angriff. Der Funkbetrieb wurde am 22. September 1949 um 3 Uhr mit Hilfe einer 60-Watt-Grenzwellen-Anlage wieder aufgenommen, die im so genannten Beamtenhaus in einer Privatwohnung errichtet worden war. Die ersten Funkverbindungen der KüFuSt wurden unter dem Rufzeichen DKM mit den Fischkuttern SAS 78 JAN PETERSEN und SAS 83 ERNST THÄLMANN hergestellt. Während die ERNST THÄLMANN bei den Störtebeker-Festspielen Verwendung fand und später gesunken ist, diente die JAN PETERSEN noch nach der „Wende“ als Ausflugs- und Angelkutter am Alten Strom von Warnemünde.

Die offizielle Wiedergeburtssunde von RÜGEN RADIO wurde auf den 7. Oktober 1949, den Gründungstag der DDR gelegt. Etwa 1950 erhielt RÜGEN RADIO das Rufzeichen DHS (Delta – Hotel – Sierra), weil bei der „innerdeutschen“ Aufteilung der Rufzeichen die DKM-Serie an die BRD ging.

In Lohme erfolgte der Umbau der nach der Sprengung verbliebenen Stallgebäude für den Sendebetrieb. Als Antennenträger dienten zwei je 25 Meter hohe verankerte Holzmasten. Die neue Belegschaft bestand anfangs aus vier Kollegen, ehemaligen Funkern der deutschen Kriegsmarine, die im Schichtdienst arbeiteten. 1951 ging in Glowe eine Betriebszentrale in den Dienst, ein neues Empfangsgebäude wurde im April 1953 in Betrieb genommen. Ab 1952 übernahm die Volkspolizei die Absicherung der Funkstellen Glowe und Lohme. Bis zum Ende dieses Jahres unterstand die Küstenfunkstelle dem Post- und Fernmeldeamt Bergen. Am 1. Januar 1953 erhielt sie als Funkamt RÜGEN RADIO ihre Selbstständigkeit.

Peter Volk schreibt in „40 Jahre Seefunk der DDR“: „Der Funkverkehr hielt sich zunächst in Grenzen, da die Kutter erst nach und nach mit 25 Watt-Grenzwellenanlagen ausgerüstet wurden. Neben der Übermittlung von Seefunktelegrammen mittels Sprechfunk (A3) zwischen den Kuttern und der Fischereigenossenschaft sowie den Besatzungsmitgliedern und deren Angehörigen, bestand der Dienst zunächst nur in der Ausstrahlung von Wetterberichten, Sturm- und Navigationswarnungen für die mittlere und östliche Ostsee.“



Die Funksendestelle Lohme

Nachdem neben den bereits vorhandenen Grenzwellensendern auch ein Mittelwellensender den Betrieb aufnahm, erfolgte neben dem Verkehr in Funktelefonie nun auch die Aufnahme des Telegrafieverkehrs auf den Sendefrequenzen 500 kHz und 432 kHz. Nach der Installation eines Kurzwellensenders im Jahre 1953 konnte erstmalig nach dem Kriege auch der Weitverkehr im Kurzwellenbereich wieder aufgenommen werden. Damit schuf man gleichzeitig die Voraussetzungen für die Ausstrahlung einer Schiffspresse zur aktuellen Information der Seeleute.

Der weitere Ausbau der Küstenfunkstelle war zunächst durch ein militärisches Großprojekt verzögert worden. Aus militärstrategischen Gründen sollte südlich von Glowe für die Schiffe der Seestreitkräfte der DDR ein Kanaldurchstich zwischen Großen Jasmunder Bodden und Ostsee erfolgen, genau am geplanten Standort der Gebäude der neuen Küstenfunkstelle.

Plötzlich kamen alle Aktivitäten in dieser Richtung zum Erliegen und mit beträchtlicher Verzögerung konnte die ursprünglich geplante Erweiterung und Modernisierung der KūFuSt wieder aufgenommen werden.

Inzwischen befuhren die Fischereiflotten die Ost- und Nordsee und Schiffe der Handelsflotte auch das Mittelmeer. Die Hörbereitschaft auf Kurzwelle wurde erweitert, ein Geschenkfunkdienst (GF) mit den Versandhäusern in Leipzig und Karl-Marx-Stadt eingerichtet und 1958 die „Seeblume Rostock“ ins Leben gerufen. Mit letzterem Dienst konnten Blumengrüße von Bord aus über Fleurop an Land verschickt werden. Der Geschenkfunkdienst fand mit dem Verschwinden der Versandhäuser Anfang der 1970er ein natürliches Ende.



Seefunkpostkarte von der VÖLKERFREUNDSCHAFT (zweiteilig)

Als ab 1958 DDR-Schiffe alle Weltmeere befuhren, begann der Kurzwellen-Sprechfunkdienst. Anfang der 1960er bemühte man sich, die Empfangsmöglichkeiten der Schiffspresse zu verbessern, indem die automatischen Telegrafiaeussendungen nicht mehr nur in zwei, sondern in drei verschiedenen Frequenzbändern gleichzeitig erfolgten. Sehr zum Unmut der Funkoffiziere auf den Handelsschiffen lagen die Sendezeiten außerhalb der international festgelegten Wachzeit der FOs auf der Not- und Anrufrequenz 500 kHz, sodass auf See täglich eine obligatorische Überstunden anfiel, die jedoch auf den meisten Schiffen während der Liegezeiten in ausländischen Häfen wieder abgegolten werden konnten. Die regelmäßige Unterbrechung der Presseübermittlung während der so genannten Seenotperioden zur besonders konzentrierten Überwachung der Seenotfrequenz erregte ebenfalls die Gemüter. Die Frequenz wurde ja außerhalb der Wachzeiten in der Regel mit einem Autoalarmempfänger automatisch überwacht. Allerdings hatte mancher Funkoffizier bei schwierigen Empfangsbedingungen diese Verschnauzpause manchmal dringend nötig.

Die Übermittlung der Presse von Rostock an RÜGEN RADIO erfolgte regelmäßig sehr spät und in einer katastrophalen Qualität. 60 bis 80 und teilweise auch noch mehr Übermittlungsfehler pro Presse ergaben im Lochstreifen 120 bis 160 Klebestellen, die selbst die sehr robusten Feldfernschreiber von Hell vor Schwierigkeiten stellten. Die Abtastkontakte verklebten ständig mit Kittifix. Es war unverständlich wie Fernschreibkräfte beschäftigt werden konnten, die sich außerstande sahen, drei Zeilen ohne Schreibfehler zu übermitteln. Durch die notwendig werdenden Berichtigungen kam es zu Situationen, dass die Presse schon auf Sendung ging, als noch geklebt wurde. Beim Empfang an Bord bestand keinerlei Möglichkeit mehr, korrigierend einzugreifen.

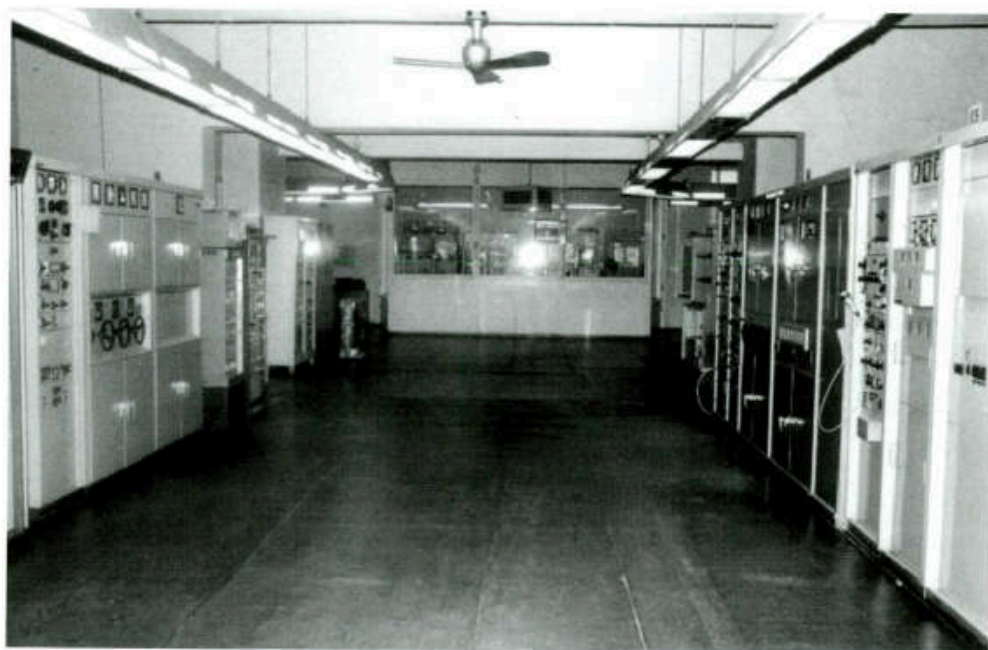
Ende 1964 erfolgte eine Umorganisation zur Verbesserung des Kurzwellendienstes der KüFuSt DHS. Durch die Aufteilung der Fahrtgebiete in fünf unterschiedliche Funkverkehrszonen wurden anrufende Seefunkstellen (SeeFuSt) aus Gebieten mit schwierigen Empfangsbedingungen bei DHS bevorzugt abgefertigt. Um den enormen Verkehrszuwachs auf Kurzwelle zu bewältigen, tasten nun bis zu drei Funker im Wechsel den gleichen Sender. Neue Arbeitsräume für die Abwicklung der Kurzwellen-Telegrafie 1964 und 1965 dienten diesem Zweck. Hinzu kamen Arbeitsplätze für die Kurzwellen-Telefonie, die Schiffspresse und den Einseitigen Funkverkehr. 1964 hielten schon in etwa 480 Seefunkstellen der DDR mit RÜGEN RADIO Kontakt. Darüber hinaus wurden DDR-Häfen verstärkt auch von ausländischen Schiffen angelaufen, die ihren Funkverkehr über DHS abwickelten.



Der so genannte Seenotplatz

Wetterinformationen und solche zur Unterstützung der Navigation beanspruchten einen großen Teil der Kapazität der KüFuSt. Dem verstärkten Einsatz der Handelsflotte nach Mittel- und Südamerika Rechnung tragend, nahm DHS am 1. Januar 1964 einen speziellen Wetterbericht für den Nordatlantik ins Programm auf. Ab April 1965 erfolgte die Aussendung so genannter „Nautischer Kurzmitteilungen“ (NAKUM) zur Aktualisierung der Seekarten an Bord der Schiffe für die Schifffahrtswege in der Nord- und Ostsee.

Im Rahmen des See-Obs-Dienstes übermittelten vor allem Großschiffe und Trawler des Fischkombinates Rostock aktuelle Wetterbeobachtungen per Wettertelegramm über DHS an OBS = SEEWETTER WARNEMÜNDE. Von den Schiffen des FiKo Rostock wurden 1965 5259 und von DSR-Schiffen 140 gebührenfreie Wettertelegramme an DHS gesandt. In den 1960ern wurden Notrufe der Schiffe ELISABETH, HERMOPOULIS, ARCHON GABRIEL, AGNE und MARYMARKT bearbeitet und an die Seenotleitstelle der DDR weitergereicht. Um die Erreichbarkeit im Nahbereich zu verbessern, nahmen im Mai 1963 die UKW-Funkstelle Rostock und im Januar 1964 ein UKW-Arbeitsplatz in Glowe den Dienst auf. Für die Durchführung von Programmzeiten (FX) durch DSR-Schiffe auf Kurzwelle erhielten die SeeFuSt der DSR von der Deutschen Post das Sammelrufzeichen DAYY (später Y5AA). Ab 1962 wurde zu festen Zeiten eine Programmzeit in Zone 1 (alle europäischen Seegebiete) und Zone 2 (Indischer Ozean und Pazifik) durchgeführt. Zuerst diente die Programmzeit dem Austausch von Nachrichten, speziell der Positionen der Schiffe untereinander. Gemäß „Verfügungen und Mitteilungen“ der DSR vom 15. Dezember 1962 hatte die Übermittlung der Mittagsposition von jedem Schiff mindestens alle zwei Tage zu erfolgen. Diese Aufgabe wurde durch das Leitschiffprinzip erfolgreich gelöst. Inzwischen war der Bestand an DSR-Schiffen zwischen 1960 und 1965 von 47 Einheiten auf 127 Schiffe angewachsen.



Der Sendesaal in Lohme

In der zweiten Hälfte der 1960er begannen Versuche mit Funkfernschreiben und der Einseitenbandtechnik in der Kurzwellentelefonie. Besondere Aktivitäten entfaltete dabei der im März 1962 gegründete Arbeitskreis Seefunk. 1965 fanden auf MS FERDINAND FREILIGRATH und dem Lehr- und Ausbildungsschiff J. G. FICHTE umfangreiche Erprobungen von ungesicherten Funkfernschreibverfahren mit der KüFuSt DHS statt. Im Rahmen eines Freundschaftsvertrages zwischen dem Arbeitskreis Seefunk und Radio Berlin International (RBI) beobachteten die Funkoffiziere der Schiffe die Frequenzen von RBI rund um den Erdball und bis zu deren Sendeschluss am 2. Oktober 1990 auf ihre Empfangsqualität. 1965 gingen auch drei neue 20-Kilowatt-Kurzwellsender in Betrieb. In den Annalen dieses

Jahres steht ebenso die nachrichtentechnische Sicherstellung der Reise des Staatsratsvorsitzenden Walter Ulbricht an Bord der VÖLKERFREUNDSCHAFT von Dubrovnik nach Alexandria zum Staatsbesuch bei Gamal Abdel Nasser.

1967 arbeiteten 495 Schiffe mit RÜGEN RADIO, darunter 152 Einheiten der Deutschen Seereederei, 95 des Fischkombinates Rostock und ca. 70 des Fischkombinates Sassnitz. Die größte Verkehrsdichte herrschte auf den Kurzwellen-Arbeitsplätzen. Bemerkenswert in diesem Jahr waren die erstmalige Passage des Panama-Kanals durch die Frachtschiffe THEODOR FONTANE und THEODOR STORM, die Forschungsreisen der ERNST HÄCKEL vom Institut für Hochseefischerei an die Ostküste von Südamerika und in die Walfischbucht (Namibia) und leider auch der tragische Untergang der FIETE SCHULZE am 21. September in der Biskaya sowie der Untergang der STUBBENKAMMER am 25. November vor der holländischen Küste. Natürlich war DHS bei allen derartigen Ereignissen auf die eine oder andere Art eingebunden. 1968 hielt die Zahl problematische Seezwischenfälle an, als einige Schiffe des Fischkombinates Rostock im nordatlantischen Treibeis eingeschlossen waren. Inzwischen beschäftigte DHS insgesamt 165 Mitarbeiter im operativen Schichtdienst, die 1967 ungefähr 200 000 Seefunktelegramme und 35 000 Seefunkgespräche von Land nach See und in umgekehrte Richtung vermittelten. 1970 erreichten diese Zahlen 250 000 Seefunktelegramme und 40 000 Seefunkgespräche. Lohme verfügte inzwischen über 16 Kurz-, Mittel- und Grenzwellensender.

Aufgen. am		TELEGRAMM		Übermittelt am	
Um		KW 1c		Um	86
Von	20/9 MR4 360		103	An	1311
Durch				Durch	SL
MSG ANDRIA/6ZYP 1 16 21 0648 GMT = UdaRR					
INFLOT KLAIPEDA =					
ETA KLAIPEDA 21/9 1700 HOURS PLEASE ARRANGE PILOT STOP					
TWO PORTUGUESE STOWAWAYS ABOARD = MASTER + 0653					

Ein Telegramm nach Klaipeda über RÜGEN RADIO

Um den Kurzwellenbetrieb zu straffen, entstand in diesem Jahr der neue Arbeitsplatz eines Kurzwellendispatchers. Hier liefen sämtliche KW-Telegrafie-Anrufe auf und wurden auf die Abfertigerplätze verteilt. Obwohl der KWD eine grundsätzliche Verbesserung im Kurzwellendienst darstellte, blieben die Wartezeiten für die Schiffe beträchtlich. Die Funkoffiziere konnten ein Lied davon singen, wenn sie während ihrer Freiwaache eine Stunde und mehr vor dem Empfänger in der Warteschleife hingen, ehe ein Telegramm abgesetzt oder empfangen werden konnte.

Am 1. Februar 1970 nahm die UKW-Station Wismar den Betrieb auf, um eine wesentliche Lücke im UKW-Versorgungsbereich der DDR-Küste zu schließen.

Nachdem am 18. September 1973 die DDR Mitglied der UNO geworden war, nahm die Anzahl der mit RÜGEN RADIO arbeitenden ausländischen Schiffe zu. Die attraktiven Gebühren und die guten funktechnischen Leistungen taten ein Übriges.

Besondere Anforderungen an die KüFuSt kamen in diesem Jahr zur Durchführung des Funkverkehrs mit den Seefunkstellen THEODOR FONTANE, RADEBERG und J. G. FICHTE während des Militärputsches in Chile sowie mit den Schiffen im Kriegsgebiet des Nahen Ostens zu.

Am 14. Oktober 1976 sank MT BÖHLEN nach einer Grundberührung vor der Bretagne. 1977 ereigneten sich weitere Seenotfälle unter Begleitung von DHS, als die INSELSBERG in der Ostsee, Bornholmsgatt, mit MS BORE XI aus Finnland kollidierte und MS KARLSHORST bei den Lofoten durch Übergehen der Ladung kenterte und unterging.

Die expansive Entwicklung sowohl der Handels- als auch der Fischereiflotte erreichte in den Jahren 1977/78 ihren Höhepunkt. Die DSR-Flotte bestand nun aus 200 Schiffen mit einer Kapazität von 1,9 Millionen tdw.

Im Schneekatastrophenwinter 1978/79 musste die Sendestelle Lohme durch Hubschrauber mit Dieselmotoren für ihre Netzersatzanlage versorgt werden, weil das Landesnetz über einen längeren Zeitraum ausfiel.

1980 bekam die DDR die Rufzeichenserie Y2AA ... Y9ZZ zugeteilt. Rügen Radio erhielt am 1. Februar die Rufzeichen Y5M (Telegrafie), Y5P (Kurzwellentelefonie) und Y5D (Grenzstelle). Nunmehr war die Unterscheidung zwischen Funkstellen der DDR und der BRD direkt möglich. Die UKW-Stationen Arkona und Thießow, die später nach Göhren verlegt wird, nahmen den Betrieb auf. Nach umfangreichem Probetrieb begann die viermal tägliche Aussendung der Schiffsliste auf Kurzwelle im Funkfernsehverfahren mit Fehlerkorrektur. Die Aussendungen im Morsebetrieb wurden im Laufe des Jahres eingestellt.

Im Jahre 1981 begann die Deutsche Post mit der Rekonstruktion des UKW-Küstenfunknetzes. Ahrenshoop wurde neu errichtet und die Betriebszentrale Rostock Radio vom Gebäude der BDP zur Funkstelle Stadtweide verlegt.

Am 1. Juni 1982 trat ein erweitertes betriebsinternes Schiffsmeldesystem für DSR-Schiffe mit „Zentralisierter Standortabfrage“ (ZESA) in Kraft. Dieses System basierte nach wie vor auf der bisherigen Form der DAYY/Y5AA-Programmzeiten in den sieben Zonen. Die Leitung lag jedoch nicht mehr in den Händen der jeweiligen Leitschiffe, sondern wurde direkt durch die KüFuSt organisiert. Rügen Radio war täglich zur Entgegennahme der ZESA-Meldungen zu festgelegten Zeiten empfangsbereit. Alle SeeFuSt, die zu diesen Zeiten keine Verbindung mit der KüFuSt herstellen konnten, übermittelten später zur normalen Hörbereitschaft der KüFuSt ihre ZESA-Meldung mit dem Dienstvermerk „DISP-MSG“ (Dispatcher-Message). Die täglichen Schiffspositionen aller DSR-Schiffe wurden anschließend als Anhang zur Schiffsliste ausgetraht.

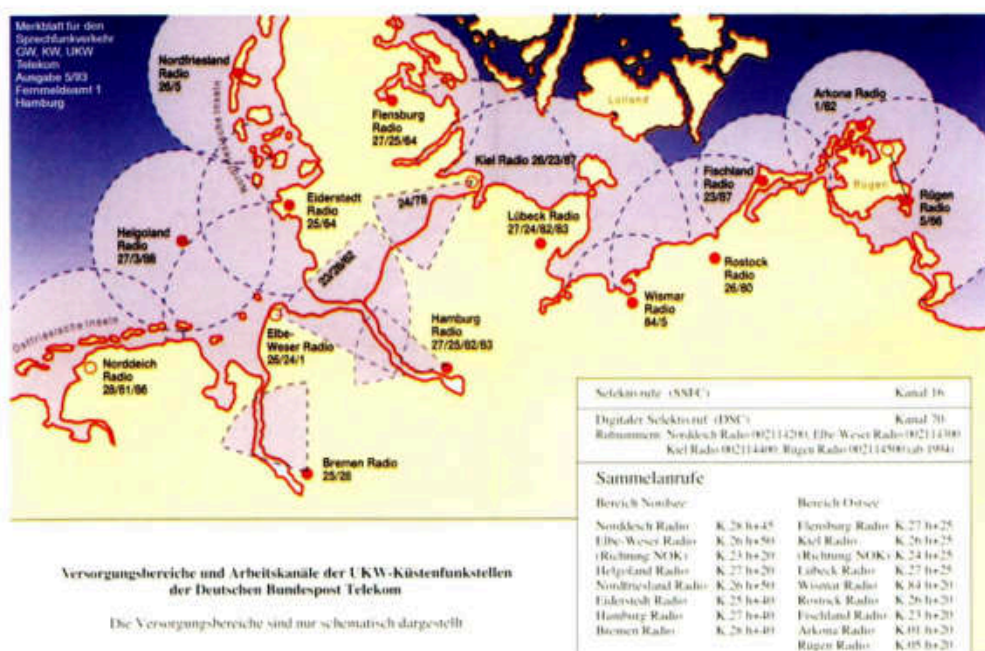


Blick auf die Empfangsstelle Glowe vom Richtfunkmast

Bereits 1979 hatte in Genf erstmals nach 20 Jahren wieder eine Weltfunkverwaltungs-konferenz des Internationalen Fernmeldevereins stattgefunden. In einer völlig neu gegliederten Vollzugs-ordnung Funk wurde eine große Anzahl neuer und geänderter Bestimmungen festgelegt, die überwiegend am 1. Januar 1982 in Kraft traten, so auch die Änderung der Kennzeichnung der Uhrzeit von „Greenwich Mean Time“ (GMT) in „Universal Time Coordinated“ (UTC).

Während des Falklandkonflikts zwischen Großbritannien und Argentinien im April 1982 hatte RÜGEN RADIO spezielle Aufgaben der Nachrichtenübermittlung für die Schiffe der DDR im Krisengebiet zu erfüllen.

Das System INMARSAT bestand seine erste Bewährungsprobe auf britischen Schiffen, mit dem das bereits 1958 eingeführte nordatlantische Schiffsmeldesystem „Automated Mutual Assistance Vessel Rescue“ (AMVER) abgelöst wurde. Die DSR begann 1983 auf dem MS FRANKFURT/ODER mit den Erprobungen.



Versorgungsbereiche der Küstenfunkstellen

1984/1985 wurde das Richtfunknetz „Ostseeküste“ unter dem Investitionsauftraggeber Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft errichtet und später an die Funkdirektion der Deutschen Post übergeben. Das Funkamt RÜGEN RADIO übernahm die Verantwortung für die Instandhaltung des Ostabschnittes. Bereits im Herbst 1979 hatten Bildtestsendungen zwischen dem Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft und Schiffen der Handels- und Fischereiflotte über Kurzwellensender von Rügen Radio stattgefunden. Anlässlich des 35. Jahrestages der DDR startete am 7. Oktober 1984 der Faksimile-Pressedienst für die Handelsflotte. Jeden ersten Sonntag im Monat erfolgte eine dreimalige Ausstrahlung einer Bildpresse über Kurzwellensender von RÜGEN RADIO. Später erfolgten monatlich zwei Aussendungen. Rügen Radio hatte inzwischen eine Belegschaft von 256 Mitarbeitern, davon 38 Prozent Frauen.

Am 2. Oktober 1986 begann mit dem Fährschiff MUKRAN der offizielle Betrieb der Fährverbindung von Mukran nach Klaipeda.

Immer wieder war RÜGEN RADIO in den Nachrichtenverkehr bei Havarien von DSR-Schiffen involviert. Darauf bezog sich auch der Inhalt eines Fernschreibens vom 1. November 1988:

rügenradio oberrat gen. flege = fuer die vorbildliche unterstuetzung bei der abwicklung des seeunfalles ms „dresden“ bedanke ich mich bei ihnen und ihren mitarbeitern recht herzlich
= molle chefinsektor dsr+

Die DRESDEN war an 28. Oktober 1988 wegen Leichtfertigkeit in der Ansteuerung auf Izmir festgekommen.

Ende der 1980er beteiligte sich DHS als Partner an dem unter Schirmherrschaft der DSR stehenden Projekt „Operation Pinguin“. Die Reederei war beauftragt worden, zu prüfen, ob sie Transporte von Ausrüstungen und Personal für den Aufbau einer DDR-Südpolarstation realisieren konnte. Ende 1987 nahm die Antarktis-Forschungsstation „Georg Forster“ den Betrieb auf. Mit einem erfahrenen Funkoffizier der DSR pflegte sie ab 17. April 1988 als fiktive Seefunkstelle, Rufzeichen Y3ZA, über Rügen Radio den Kontakt mit der Außenwelt.

Die Zeit nach 1990 erscheint in einem sehr widersprüchlichen Licht. Einerseits hielt anfangs der technische Fortschritt Einzug, andererseits verringerten sich die Zuständigkeiten der Küstenfunkstelle bis zu deren Schließung aus Rationalisierungsgründen immer mehr.

Nach dem 3. Oktober 1990 wurde RÜGEN RADIO in das „Konzept für den Seefunkdienst der Telekom“ eingegliedert und fachlich dem Fernmeldeamt 6 in Hamburg zugeordnet. Am 1. Dezember 1990 bekamen RÜGEN RADIO und ROSTOCK RADIO ihre alten Rufzeichen DHS und DHT wieder, die Sammelrufzeichen Y2AA ... Y2AS entfielen. Die technische Entwicklung (Satellitenfunk, Mobilfunk) und die konsequent betriebene Abwicklung der Handels- und Fischereiflotte der DDR durch die „Treuhand“ führten zu einer negativen Entwicklung des von der KüFuSt Rügen Radio betriebenen Seefunkdienstes. Ende 1989 verfügte die DSR noch über 158 Schiffe, die Hochseefischerei über insgesamt 48 Schiffe. Alle Schifffahrtsbetriebe der DDR waren den harten Bedingungen der Marktwirtschaft auch nach der Privatisierung nicht gewachsen und hörten praktisch bald auf zu existieren. Auch der Flotte der Küstenfischerei in den zahlreichen Produktionsgenossenschaften erging es nicht anders. Trotzdem traf die Deutsche Bundespost Telekom die Entscheidung, die Küstenfunkstelle RÜGEN RADIO umfangreich zu sanieren. In den Jahren 1993 bis 1995 erfolgten Rekonstruktionsmaßnahmen im Wert von ca. drei Millionen Mark. Die Anzahl der Mitarbeiter reduzierte sich jedoch auf 156.

Wie auch immer sich die Schifffahrtsbetriebe in Mecklenburg-Vorpommern nach 1990 entwickeln sollten, eines der DSR-Schiffe hatte bei den Küstenfunkstellen dieser Welt bis dahin



Mit extra langer Back FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN im NOK

eine gewisse Berühmtheit erlangt. Als Peter H. Becker von RÜGEN RADIO/DHS während eines Küstenfunkstellentreffens beim französischen SAINT LYS RADIO/FFL durch seine englischen Kollegen John und Paul lautstark mit: „Hallo Peter, do you know the longest ship's name of the world?“ begrüßt wurde, konnte er mit Recht antworten: „Yes, I know, it's FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN, callsign Y5LX.“ Zum Leidwesen der Funker auf beiden Seiten der Verbindung musste bei der Übermittlung jedes auch noch so kurzen Telegramms dieser Bandwurmname vorangestellt werden.



Ein „Nach-Wende-Fall“

Bereits am 23. April 1991 musste RÜGEN RADIO die Kurzwellentelefonie an NORDDEICH RADIO abgeben. Ein Jahr später, ab dem 1. Mai 1992, stellte DHS auch die Morsetelegrafie auf Kurzwelle ein. Zum 1. Juli 1992 wurde ebenso der Funkfernsehverkehr auf Kurzwelle eingestellt. Der nationale und internationale Gentex- und Telex-Verkehr wurden eingestellt, die Mitarbeiter „sozialverträglich“ abgewickelt. Zugleich übernahm DHS im Februar 1991 von KIEL RADIO den Mittelwellenverkehr und die Seenotwache auf 500 kHz für die westliche Ostsee.

Die bis dahin eigenständige UKW-Küstenfunkstelle ROSTOCK RADIO wurde am 29. Juli 1992 geschlossen und die Fernbedienung dieser Station von Glowe aus durchgeführt. Zu Silvester 1993 erfolgte der „last call“ (letzter Anruf) auf der Seenotfrequenz 500 kHz und damit die Beendigung der Seenotwache auf Mittelwelle. Zum gleichen Zeitpunkt herrschten für die Mitarbeiter von RÜGEN RADIO derartig hervorragende Arbeitsbedingungen wie noch nie zuvor.

Am 31. August 1994 stellte die Betriebskantine ihre Versorgung ein. Sie verabschiedete sich mit Bauerngulasch, Sauerkraut, Kartoffeln und Kompott. Im artverwandten Funkamt Leipzig war zu diesem Zeitpunkt der Speisesaal längst zum Baustofflager umfunktioniert worden, erinnert sich F. Seibicke. Soll heißen, das gesamte Funkwesen zwischen Arkona und Fichtelberg wurde nach 1990 radikal umgekrempelt.

Mit der Einführung computergestützter Technik für das Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) an Bord und an Land wurden die Morsetelegrafie und damit auch der traditionelle Funkoffizier überflüssig. 100 Jahre konventionellen terrestrischen Seefunkdienstes neigten sich dem Ende entgegen.

Am 1. Januar 1995 übernahm RÜGEN RADIO alle Dienste von KIEL RADIO. Von einer völlig neuen, sehr modernen Betriebszentrale in Glowe erfolgte neben RÜGEN RADIO die Fernbedienung folgender UKW-Stationen: ARKONA RADIO, FISCHLAND RADIO, ROSTOCK RADIO, LÜBECK RADIO, KIEL RADIO und FLENSBURG RADIO. Die Entwicklung brachte neue Formulare für Telegramme, Gespräche, Tagebücher, neue Seenotweitergabepläne, neue Partner an Land und in der Obrigkeit mit sich. Doch RÜGEN RADIO blieben die Kunden weg. Lediglich die private Küstenschifffahrt und die Sportboote führten noch Gespräche.

Am 30. September 1996 hieß es in einem Schreiben aus der Zentrale der Deutschen Telekom AG: „Liebe Kollegen, heute ist ein denkwürdiger Tag. Heute um 24 Uhr MESZ wird die Morsetelegraphie bei den Küstenfunkstellen der Deutschen Telekom insgesamt eingestellt. Eine fast 90 Jahre lang genutzte Betriebstechnik im Seefunkdienst wird damit abgeschaltet. Mir tut das in der Seele weh, denn ich war mit Haut und Haaren „Morsefunker“. Aber die modernen Zeiten haben das Morsen überrollt und überflüssig gemacht, und die Kosten dieser Betriebsweise werden durch die Einnahmen in keinsten Weise gedeckt. Trauern wir nicht der Vergangenheit nach, blicken wir in die Zukunft, auch wenn diese für den Seefunkdienst noch so schwarz ist.“

Am 31. Dezember 1996 wurden in Deutschland alle Kurz- und Grenzwelldienste (außer Funktelex) eingestellt. Am 25. Januar 1997 schloss die Küstenfunkstelle RÜGEN RADIO/DHS für immer. Das UKW-Netz Ostsee übernahm die Betriebszentrale NORDDEICH RADIO.

Nachdem auch die Küstenfunkstelle NORDDEICH RADIO am 31. Dezember 1998 ihren Dienst beendete, übernahm im Auftrag des Bundesverkehrsministers die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen die Not- und Sicherheitsaufgaben an den deutschen Küsten.

Der traditionsreiche Seefunkdienst, mit dem einst alles begann, war tot.



„Das schönste Motiv für die Lieben zu Hause“ – Schmuckblattelegramm von Rügen Radio

In den 1990ern hatten sich in Freiberg ehemalige DSR-Seeleute zusammengefunden, die später den DSR-Seeleute e.V. gründeten. Wir organisieren zahlreiche Seeleutetreffen und sind auch sonst sehr aktiv, wenn es um die Pflege seemännischer Traditionen geht. Unser Streben geht dahin, ein Ansprechpartner für alle Seeleute zu sein, die über viele Jahre im volkseigenen Betrieb der Deutschen Seereederei tätig gewesen sind und diese Zeit mit meist angenehmen Erinnerungen verbinden.

Im Jahre 2000, diesem historischen Jahr, begann der Verein damit, Texte zu sammeln, geschrieben von ehemaligen und noch aktiven Seeleuten, die einst bei der DSR zur See fuhren.

Der Titel BORDGESCHICHTEN für diese von Anbeginn beabsichtigte Buchreihe war schnell gefunden und entwickelte sich mittlerweile zu einem echten Markennamen.

Wir waren stolz, als der Band I im Jahre Eins nach der Jahrtausendwende erscheinen konnte.

Wer einstmals den Entschluss fasste, zur See zu fahren, der war jung, besaß Träume, hatte Pläne, wollte Geld verdienen, den Mädchen imponieren und, für alle wohl das Wichtigste, er wollte die Welt sehen. Die Seefahrt war ein Weg dorthin, für viele, die damals diese Sehnsucht stillen wollten, der einzig gangbare.

Wer erst in den achtziger Jahren auslernte, studierte und zur See fuhr, ließ sich von den Geschichten faszinieren, welche uns die lang Gefahrenen erzählten. Ob über die freizügigen schwarzen Perlen in Afrika, die Prachtstraßen in Rio de Janeiro und Yokohama, die Hamburger Reeperbahn, die urigen Kneipen in Antwerpen, die Begegnungen mit den Seeleuten vieler Nationen und und und. Wir sogen alles in uns auf und mussten erleben, dass sich seither vieles verändert hat. Noch heute kann der Spätgeborene nicht so recht glauben, was er in den Geschichten der 1960er, 1970er Seefahrer-Generation liest. Eine vollkommen andere Zeit, auch wenn die „alten Säcke“ manchmal nicht zu beneiden waren auf ihren unklimatechnisierten Schiffen mit den schrulligen Kapitänen. Was blieb und weiterhin Bestand hatte, das war unsere Kameradschaft auf See.

Nach der Veröffentlichung des Bandes I ahnten wir, welche Reserven an Geschichten noch in den Seeleuten aller Generationen schlummerten, die unbedingt einem breiten Publikum bekannt gemacht werden mussten. Kritik, scheinbar vernichtend und doch nur an der Realität vorbei, hielt uns nicht davon ab, auf diesem Wege weiterzumachen.

Wir nahmen sie lediglich zum Anlass, immer besser zu werden. Inzwischen liegen mit unserem Band X insgesamt 1600 Seiten Seefahrtsgeschichten vor dem Leser. Unser Jubiläumsband ist erschienen. Wenn heutzutage selbst Seeleute westdeutscher Reedereien mit Spannung auf den nächsten Band der BORDGESCHICHTEN warten, dann wissen wir, dass wir mit unseren Büchern den Nerv aller Seefahrer treffen und „auf dem richtigen Dampfer“ fahren, dann wissen wir, dass wir an einem Werk gesamtdeutscher Seefahrtsgeschichte arbeiten. Außerdem bestätigt uns das Interesse, dass wir mit den Seeleuten von der HANSA und der HAPAG mehr Gemeinsamkeiten besaßen, als es mancher wahrhaben will.

Mag sein, dass der eine oder andere manchen Beitrag kritikwürdig findet. Nicht abgesprochen werden kann aber den Machern – bis Band VII Wolfgang und Lothar, seither Lothar, Friedrich, Heike, Kurt-Werner und Ingo –, dass jeder Band mit Liebe und Achtung vor unserem gemeinsamen Beruf, vor unserer Zeit bei der DSR verlegt wurde.

Und es sind und bleiben eure Geschichten! Ihr gestaltet den Inhalt!

Welche Belegschaft auch nur eines einzigen Betriebes gibt sonst eine Bücherreihe heraus, die über ein Jahrzehnt hinweg das Arbeitsleben ihrer Mitarbeiter in all seinen Facetten schildert? Ihr zeichnet letztlich auch dafür verantwortlich, wenn uns die Beiträge und Fotos für weitere Bände ausgehen sollten.

BORDGESCHICHTEN XI liegt als Idee in der Schublade. Unterstützt uns!

Die Tradition ist es wert, in unserer Buchreihe erhalten zu bleiben!

Nach 10 Jahren BORDGESCHICHTEN möchte sich die Redaktion noch einmal auf das Herzlichste bei all denen bedanken, die uns auf diesem Wege mit Beiträgen, Bildern, Ideen, Text- und Bildbearbeitung, Karikaturen und im Vertrieb unterstützten. Stellvertretend sei hier Lothar Ullmann von der Firma BOST-Immobilien-Thalheim gedankt, der uns über all die Jahre als Hauptsponsor erfolgreich geholfen hat, diese Buchreihe herauszugeben.

Aber ohne unsere treuen Leser wäre dieser Erfolg undenkbar.

Ahoi!

Eure Redaktion

Freiberg, den 1. Mai 2011

Abbildungsnachweis



Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild: Rainer Müller

Rücktitel: Bilder: MS ROSTOCK / MS FREIBURG, 1985, K.-W. Langer
Grafik „Schnittzeichnung Motorblock“, Sammlung W. Jacob

Innentitel: „Rostklopfen auf MT BÖHLEN“
Foto: Rainer Müller

Zum Inhalt:

Fotos: F. Seibicke: Seite 8, 11, 27, 143 (o.), Ch. Görner: 12 (2), 14, 16, 18, 19, 20,
R. Beckert: 22, D. Trzeciak: 29, 30, 32, 33, J. Prescher: 37, F. Kroll: 40, 41, 42, J. Müller: 45,
46, B. Kudevita: 49 (2), 50 (2), 51 (2), 52 (3), 53 (2), 54 (2), W. König: 58, 59 (2), 83 (u.),
F. Stiller: 60, K. Kosan: 78, K. Muss: 79 (o.), 84 (o.), T. Ständer: 79 (u.), S. Lemke: 80 (o.),
R. Müller: 80 (u.), B. Roggenthin: 81, R. Schneider: 82, R.-O. Heusinger: 83 (o.),
K.-H. Flegel: 84 (u.), V. Gagon: 85, B. Lücke: 87, J. Altmann: 92, U. Grönke: 100,
W. Könn: 103, 104, 105, 106, 107 (2), K. Michaelis: 110, 111, 112, L. Deppner: 114,
N. Pilz: 119, K.-W. Langer: 122, 123, 125, 156, A. Fischer: 127 (2), 128 (2),
St. Bohnsack: 130, U. Ahrendt: 143 (u.), 145 (2), P.-H. Becker: 148, 149, 151, 152, 154, 157
Sammlungen: K.-W. Langer: Seite 25, 86, J. Prescher: 34, 36, B. Tscherning: 39,
H.-J. Marnau: 55, F. Stiller: 63, 65, J. Pfautsch: 67, 68, H. Metz: 98, 99,
W. Siegenbruk: 134 (2), 135, 136, 137 (2), 138 (2), W. Wendrich: 141, F. Seibicke: 147, 158,
P.-H. Becker: 146 (2), 150 (2), 153, 155

Grafik/Beitrag MS SEEADLER: F. Elschlepp und M. Kretzschmar Seite 71

Karikaturen: Heinz Tabbert: 4, 76, Tilo Haßmann: 139

Foto: DVD/ Bedruck: Hans-Bernd Rost

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: DSR-Seeleute e.V.,
Lothar Vogel, Heinz Tabbert, F. Elschlepp u. M. Kretzschmar, Tilo Haßmann

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Der Jubiläumsband im zehnten Jahr des Erscheinens der BORDGESCHICHTEN steht unter dem Motto „Arbeiten an Bord“. Neben einer Fotoserie zu diesem Thema, wird über die Arbeit der Lehrlinge, der Matrosen, der Stewards, der Ingenieure und Nautiker berichtet.

Die mehr als drei Dutzend Autoren widmen sich dabei den Schwierigkeiten mit einem Indiziergerät in der Maschine, den Gedanken während einer Brückenwache auf Reede, den Malarbeiten bis zum Umfallen in den Tropen und gewagten Tauchgängen im Roten Meer.

Auch dieser Band berichtet wieder über dramatische Schiffsverluste und ebensoche Rettungsaktionen bei der einst größten Universalreederei Europas. Wie in den vorherigen Bänden werden Freizeit und Landgang in überwiegend humorvollen Episoden beschrieben. Manchmal auch derartig, dass selbst dem Fahrensmann die Brocken im Halse stecken bleiben.

Friede, Freude, Eierkuchen? Nicht in den BORDGESCHICHTEN. Auch davon lasse sich der Leser überzeugen.



Herausgeber der Buchreihe
BORDGESCHICHTEN

DSR
Seelente e.V.

Mit freundlicher Unterstützung durch:



DEUTSCHE SEEREEDEREI