

**Aus Tagebüchern
ehemaliger
DSR-Seeleute**



BORDGESCHICHTEN

XI

BORDGESCHICHTEN XI

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg

2013



Seefahrt heute - Traumreisen für jedermann?

Buchreihe **BORDGESCHICHTEN** des DSR-Seeleute e.V. Freiberg, Ausgabe Nr. 11/2013, limitierte Auflage von 1400 Exemplaren.

Impressum

Herausgeber: DSR-Seeleute e.V. Freiberg, Postfach 1244; 09582 Freiberg
 Redaktion: Lothar Vogel, Falkenau u. Friedrich Seibicke, Altenburg
 (verantwortliche Redakteure)
 Kurt-Werner Langer, Güstrow, Heike Metz, Dresden und Ingo Bochert, Chemnitz
 homepage: www.seeleute.de e-mail: bordgeschichten@seeleute.de

Umschlagentwurf: Lothar Vogel

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

Preis: 11,00 Euro, bei Versand 13,00 Euro gegen Vorkasse

Redaktionsschluss: 31. Januar 2013

© 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 Urheberrechts-gesetzes 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

Als im Sommer 2011 der Fleurop-Bote klingelte und mir im Heimaturlaub einen riesigen Blumenstrauß überreichte, staunte ich nicht schlecht: 45-jähriges Betriebsjubiläum. Ja, am 4. August 1966 stieg ich als Vollmatrosenlehrling auf die J. G. FICHTE auf. Unterbrochen wurde meine Seefahrt nur durch die Studienzeiten. Leider muss auch ich mich mit zunehmendem Alter fragen, wie alle Generationen vorher, wo ist die Zeit geblieben? Solche Anlässe, wie das Verfassen eines Begleitwortes zu den BORDGESCHICHTEN, lassen einem das Berufliche in all seinen Fassetten noch einmal Revue passieren.

Mag sein, dass man ob seiner Berufswahl von einigen Zeitgenossen vielleicht bestaunt, von anderen wiederum nur belächelt wurde. Es stimmt, die vergangenen Jahrzehnte waren nicht langweilig, immer turbulent, oft auch schwierig genug. Das aber liegt im Wesen der Seefahrt. Das Berufsleben der Seefahrer wird nicht über die Werktage vom Montag zum Freitag gezählt, sondern läuft Reise für Reise ab.

Auch für die Familien war es nicht einfach, wenn man wenige Tage vor Weihnachten wieder los musste oder wenn man auf eine zweimonatige Reise ging, die dann fünf Monate dauerte. Viele haben auch aus diesen Gründen die Seefahrt wieder aufgegeben. Gleichwohl, auch wer nur kürzere Zeit zur See fuhr, die schönen Erinnerungen daran sind ihm geblieben. Es ist nicht unnormal, dass dem Menschen schon immer und überall die vergangenen Zeiten meist im rosigen Licht erscheinen.

Viele Erlebnisse während der Seefahrtszeit aber können nur Dabeigewesene nachvollziehen. Wenn man in Novembertagen und -nächten in der Biskaya bei NW 10-11 beidrehen und gegen Wind und Seegang angehen musste oder wie es war, 80, 90, über 100 Tage auf Reede in Arabien zu liegen und das ohne Klimaanlage und Kontakt zur Heimat.

Vieles ist heute durch E-Mail, Telefon und Skypen, durch feste Fahrpläne und geplante Einsätze einfacher geworden. Das Grundsätzliche an der Seefahrt mit ihren Erschwernissen ist aber geblieben und die Leidenschaft der Seeleute ist für Außenstehende oft erstaunlich oder verwunderlich, meist etwas Rätselhaftes.

Nach 1990 gab es den großen Schnitt, viele DSR-ler mussten den Betrieb verlassen und sich anders orientieren. Zunächst noch verhalten, gab es dann doch gute berufliche Chancen für DSR-Seeleute bei unseren früheren Konkurrenten. Wir bemerkten schnell, dass unsere Berufsausbildung bei der Deutschen Seereederei, unsere Ausbildung zum Erwerb eines Patents, unsere seemännisch-technischen Fähigkeiten und Fertigkeiten grundsollide und so schlecht nicht waren.

Die DSR mit ihren damals zeitweise über 200 Schiffen hatte natürlich auch in Rostock Spuren hinterlassen. Leider ist dort nicht mehr allzu viel von diesem fachlich-historischen Hintergrund zu verspüren. Eine maritim-historische Meile, konzentriert im Stadthafen mit Fortführung des vormalis interessanten Schiffahrtsmuseums, Museumsschiffen, Fischereifahrzeugen und anderem würde Rostock gut tun. Nicht wegen der DSR-„Nostalgiker“, nein, die Schiffahrt besitzt nach wie vor auch für den Tourismus große Anziehungskraft. Ich denke in diesem Zusammenhang zum Beispiel an das ungewisse Schicksal des ehemaligen Ausbildungsschiffes GEORG BÜCHNER.

Schade um jede vertane Chance. Um so erfreulicher ist, dass es den Verein der DSR-Seeleute in Freiberg gibt und dass diesem seit Jahren die Herausgabe der BORDGESCHICHTEN gelingt. Allen Initiatoren und Unterstützern dieser Reihe sei herzlich gedankt.

Möge sie an die großen Zeiten der ostdeutschen christlichen Seefahrt aus Rostock erinnern, um noch kommenden Generationen davon zu künden.

VEB Deutsche Seereederei
Rostock

Lohnabrechnungszettel

349/86

für Kollege

Lars, Rinde

Monat

Mai

195 9

Heuer	DM	400.-
Treueprämie	DM	
Sprechfunkzulage	DM	
	DM	

Überstunden

Grundstunden	DM	
Gesamt	DM	400.-

Stunden 25 %	SV-pflicht. Betrag	DM	400.-
--------------	--------------------	----	-------

Stunden 50 %	DM	
--------------	----	--

Stunden 10 %	DM	
--------------	----	--

Stunden 100 %	DM	
---------------	----	--

Sonstige Zuschläge (L.Z.)	DM	2.-
---------------------------	----	-----

Sonstige Zuschläge ()	DM	
------------------------	----	--

Sonstige Zuschläge ()	DM	
------------------------	----	--

Sonstige Zuschläge ()	DM	
------------------------	----	--

Krankengeld von	bis	DM	
-----------------	-----	----	--

Lohnausgleich von	bis	DM	
-------------------	-----	----	--

Bruttolohnsumme	DM	402.-
-----------------	----	-------

Abzüge

Lohnsteuer	DM	38.-
------------	----	------

Soz.-Vers.-Beitrag	DM	40.-
--------------------	----	------

Pfändungen, Darlehn	DM	
---------------------	----	--

	DM	
--	----	--

	DM	
--	----	--

	DM	
--	----	--

	DM	
--	----	--

	DM	
--	----	--

Aufbau	DM	
--------	----	--

Sparvertrag	DM	
-------------	----	--

Abschlag	DM	
----------	----	--

Ziehschein	DM	
------------	----	--

Transit	DM	
---------	----	--

Getränke	DM	4.40
----------	----	------

Devisen	DM	33.60
---------	----	-------

Telegramme	DM	
------------	----	--

Auszahlungsbetrag	DM	286.-
-------------------	----	-------

Der Geldbetrag ist sofort nachzuzahlen.
Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt!

Inhaltsverzeichnis

Steffen Roscher	Anfängerträume	6
Michael Lüders	Schubi	12
Elke Seidel	Unter Verdacht	19
Peter Hecht	Die Stromrechnung	21
Marina Schnitzer	Nur einmal die Bermudas sehen	22
Lutz Ehlert	Der Mann mit dem Taucherhelm	23
Detlef Stolz	Message in a bottle.....	28
Bernd Tscherning	Meine Braut Maria.....	34
Helmuth Ruch	Westafrika im Sauseschritt.....	40
Konrad Michaelis	650 Tonnen Geld.....	47
Jürgen Fisker	Eine etwas ungewöhnliche Afrikareise	51
Waldemar Krampff	Wertreparaturen auf der Bason-Werft in Ho-Chi-Minh-Stadt/Saigon (1)	53
Peter Guba	Handel auf Arabisch.....	62
WalterJangel	Kontraste am Great Europa Point.....	63
Joachim Meitzner	Die Weltumsegelung des MS FRIEDEN	71
Wolfgang Müller	In die Heimat	75
Klaus Holst	Wildschweinjagd im Seekanal	81
Redaktion	Ein aufmerksamer Zeitzeuge – Jürgen Sindermann	82
Redaktion	Das wechselvolle Leben des Kurt Schütt	94
Fritz Adloff / Redaktion	Die letzten Minuten des MS FIETE SCHULZE	102
Heinz-Jürgen Marnau	Der Verlust des MS STRALSUND (1)	108
Harald Reischke	Auf Kühlschiffen der DSR vom VEB zur GmbH.....	113
Hans-Joachim Heber	Feuer an Bord	118
Hans Riemer	Lohn der Angst.....	120
Christian Knoch	Wo, zum Teufel, liegt „Spek en Eieren“?	126
Martina Kiehl-Kühn	Waltershof zum Nulltarif	127
Siegward Wollrath	Ein Zahnarztbesuch in Havanna.....	128
Steffen Bohnsack	Jeder Seemann hat mal einen Affen	130
Reinhard Lachs	Alter schützt vor Kindern nicht	135
Rudolf Ronnecker	Unter irakischer Flagge einmal von Fao nach Rio und zurück	138
Helmut Schröder	Meine Reise nach Chile	141
Friedrich Seibicke	Das chilenische Abenteuer	144
Ingo Bochert	„Sachsenschiffe“	152
	Schlusswort.....	159
	Abbildungsnachweis.....	160

Anfängerträume

Die Sonne steht kurz über dem Meer, gleich taucht sie ein. Delphine begleiten uns. Am Horizont ist Land zu sehen. Südamerika.

„Wie lange soll das denn noch dauern? Du bist ja immer noch nicht weiter. Träume nicht!“ Da war sie wieder, die Stimme meines Vaters. „Drei Stunden sitzt du jetzt schon vor deinem Lebenslauf. Das Geschmiere kannst du gleich noch mal neu schreiben.“ Zum siebenundzwanzigsten Mal fange ich meinen handgeschriebenen Lebenslauf an, mit Tränen in den Augen. Schönschrift ist gefordert. Ich möchte ja mit meiner Bewerbung einen guten Eindruck machen. Blubb, verdammt! Jetzt war ich fast fertig mit der Seite, in ganz passabler Schönschrift, da platscht diese blöde Träne auf die letzte Zeile und verwischt alles. Ich will nicht mehr. Ich will doch. Ich will zur See fahren. Also achtundzwanzigstes Mal Schönschrift. Mit meiner „Klaue“ habe ich aber noch viele Seiten angefangen. Irgendwann konnte ich meine Bewerbung dann doch abschicken.

Der erste Schritt zur Seefahrt war gemacht. Ich hatte es geschafft, bei der DSR einen Ausbildungsplatz zum Koch zu bekommen. Nerven hat es bis dahin schon gekostet. Alle meine Mitschüler konnten eine Lehrstelle vorweisen, nur ich hatte noch nichts außer den üblichen, wenig verlockenden Angeboten des Berufsberatungszentrums. Dann kam die Einladung zum Einstellungsgespräch und alles nahm seinen „sozialistischen Gang“. Endlich ging der große Traum meiner Kindheit in Erfüllung, einmal auf einem großen Schiff in die weite Welt hinauszufahren, um fremde Länder, andere Kulturen, unbekannte Landschaften und Völker dieses Erdballs kennen zu lernen. Sehnsüchtig hatte ich beim Ostseeurlaub auf der Mole von Warnemünde gestanden und jeden beneidet, der beim Auslaufen an Deck stand und an Land zurück winkte. Dort wollte ich auch stehen, um ganz bestimmt von einem Dreikäsehoch wie mir beneidet zu werden, der von einer Safari in Afrika oder von Indianern im Urwald Südamerikas und von Japan am anderen Ende der Welt träumte. Bestimmt standen an dieser Stelle schon Generationen, welche den gleichen Traum träumten.

Meiner sollte in Erfüllung gehen.

So stieg ich Ende August 1976, vollbepackt mit Klamotten für eine Ewigkeit, in den Zug nach Rostock, um 500 Kilometer von zu Hause entfernt meine Lehre anzutreten. Das bedeutete – acht Stunden Zeit zum Nachdenken, jeder Schienenstoß ein anderes Gefühl beim Abnabeln von Zuhause: Erwartung, Angst, Freude, Unsicherheit, Heimweh, Jubel. Ein Karussell der Emotionen. Was war bloß mit mir los? Ich hatte es doch so gewollt, schon viele Jahre lang. Nun war es soweit. Die Sachsen sind eine seefahrende Nation und ich gehörte dazu. Also, auf geht's. Du willst bei Wind und Wetter um die ganze Welt fahren und hast Angst vor dem Internat in Lütten Klein? Reiß dich zusammen!

Da stand ich nun. Vor mir ein roter Betonklotz. Elf Stockwerke hoch, unzählige Fenster und dahinter jeweils ein Zimmer. In welches werde ich einziehen? Und die größte Frage. Wer mit mir? Ich war der Erste auf Zimmer 508. Damit hatte ich den Vorteil der freien Wahl von Bett und Schrank. Die Aufregung legte sich. Nach und nach trudelten meine Zimmerkollegen ein, zwei von der Küste und einer aus Thüringen. Wie sich mit der Zeit herausstellen sollte, waren alle nette Kerle und gute Kumpels. Nun begann für uns der Ernst des Lebens. Die Schule kannten wir alle aus den letzten zehn Jahren. Doch was bedeutet schon die Theorie. Nun kam die Praxis dazu – das „harte Leben“ als „Stift“ im Seemannshotel HAUS SONNE. Erwartungsfrohen und dennoch unsicheren Schrittes erschien ich als Sechzehnjähriger um 13 Uhr zum Dienstbeginn zur ersten Arbeitseinteilung für die Spätschicht. Gemüse putzen, Zwiebeln schälen, Kühlhaus reinigen. Danach in die Schwarzwäsche. Schwarzwäsche?

Was ist das? Töpfe und Pfannen abwaschen! Diesen Berg da? Na prima.

So habe ich gleich am ersten Tag das ganze Schwarzgeschirr vom HAUS SONNE kennen gelernt. Wahrscheinlich war ich im Abwaschen super. Am nächsten Tag durfte ich es noch mal machen. Und danach hieß es, Gemüse putzen, Gemüse putzen. Was war mit Kochen? Das kam dann auch noch und machte richtig Spaß. Heute weiß ich, dass nirgendwo so umfassend und vielseitig ausgebildet wurde wie bei der DSR – mit Lehrmeistern, die das Kochen von Grund auf gelernt hatten. Ungeliebte Arbeiten gehörten dazu, eben Topfspülen, Gemüse putzen oder Spinat kochen. Brrr!

Jeder Tag war trotzdem spannend und aufregend. Auch die „schwarzen Tage“, an denen etwas schief ging oder die es am besten nicht gegeben hätte. Wie jener Tag, an dem wir in Uniform Spalier standen zum Gedenken an die Seeleute, die beim Untergang der BÖHLEN ums Leben gekommen waren. Aus diesem Anlass konnte man schon mal nachdenklich werden. So schnell ging das also. Wasser im Schiff und Schluss. Ach was, mir kann das nicht passieren. Ich will raus aufs Meer, zu neuen Ufern.

Ein glücklicher Höhepunkt folgte nun dem anderen. Tag des Lehrlings, Konsultationen bei Meisterprüfungen im Jagdschloss Schlemmin, innerbetrieblicher Leistungsvergleich, Leistungsvergleich der Köche und Kellner von DSR, Mitropa und Reisebüro in Reinhardsbrunn, Fähreinsatz auf der SASSNITZ.

Den absoluten Knüller bedeutete aber der Einsatz auf dem Segelschulschiff WILHELM PIECK. Auf einem richtigen Segler sollte ich mitfahren dürfen. Das ist doch Seefahrt pur! Nicht nur mal kurz vor Greifswald kreuzen, sondern eine richtige Reise nach Tallinn mitmachen. Seefahrtsromantik kam auf. Ich konnte wieder einmal träumen von herrlichen glutroten Sonnenuntergängen, von Stille, plätschernden Wellen und einem unbekannten Ufer irgendwo. „Auf die PIECK als Kochsmaat sollst du? Na dann viel Spaß. Der Koch dort ist ein knallharter Hund. Der hat nur ein Auge. Bei dem gibt's nichts zu lachen.“ So wie das gesagt wurde, konnte einem schon mulmig werden. Mit wem sollte ich da zusammenarbeiten? Die Beschreibung wurde dermaßen übertrieben, dass zum Schluss ein einäugiger Koch mit Glatze, Holzbein und Stahlhaken als Hand herauskam. John Silver lebte noch? Da konnte man Alpträume bekommen. Andere haben das auch überlebt.

Dann war es endlich soweit. Auf dem Weg nach Greifswald wurde die Vorfreude immer größer, aber auch das mulmige Gefühl wuchs. Am Bahnhof von Greifswald angekommen, machte ich mich mit Benny, einem Klassenkameraden, auf den Weg zur Marineschule AUGUST LÜTTGENS. Was wird uns erwarten? Wie kommen wir mit „John Silver“ klar?

Da lagen sie vor uns, die Ausbildungsschiffe ARTUR BECKER, die ERNST THÄLMANN und das Segelschulschiff WILHELM PIECK. Länge über alles 41 Meter, bis zur Mastspitze 27 Meter. Sehr groß war es ja nicht, aber das Größte und Schönste, was ich bis dahin gesehen hatte. Ein Traum in Weiß. Obwohl keine Braut, haben wir uns sofort in sie verliebt, in die PIECK. Nachdem alle Formalitäten erledigt waren, wurden wir eingewiesen – auf die ARTUR BECKER. Wohin? Auf die BECKER! Aber wir sollten doch auf die WILHELM PIECK! Der Schreck und die Enttäuschung waren uns ins Gesicht geschrieben. „Doch nur bis morgen, bis die Stammbesatzung wieder an Bord ist.“ Erleichtert schnappten wir unsere Taschen und meldeten uns auf der BECKER. An Schlafen war vor Aufregung nicht zu denken. Wann wird es denn endlich Morgen? Wir lagen nur wenige Meter von unserer „Geliebten“ entfernt, betreten durften wir sie aber nicht. Nach dem Frühstück war es dann soweit. Wir wurden auf die WILHELM PIECK gerufen. Das erste Mal auf den Planken eines Seglers, einer Schonerbrigg, eines Zweimasters, dem bekanntesten Segelschiff der DDR. Gebaut auf der Warnowwerft zu Ehren des 75. Geburtstages des ersten Präsidenten der DDR und am 26. Mai 1951 vom Stapel gelaufen. Wilhelm Pieck übergab das Segelschulschiff dem Zentralrat der FDJ mit

dem Wunsch, Kader für die entstehende Handelsflotte und die Volkspolizei See auszubilden. Wer besaß damals schon die Möglichkeit ein Schiff zu betreten, schon gar das einzige Segelschulschiff der DDR? Nur wenige können von sich sagen (etwa 3000 Jugendliche), sie haben an einer Freundschaftsreise auf der WILHELM PIECK teilgenommen. Und ich sollte dabei sein.



Kombüse, Herd „Anton“, Koch Peter Siebrand, Juli 1977

Ein herrliches Gefühl. Stolz war auch dabei, vor allem wegen unserer schicken Uniformen. Fesche Jungs in Blau-Weiß. Wenn mich doch die schönen Sachsenmädels zu Hause sehen könnten, die würden sich um mich reißen. Dieser Traum zerplatze wie eine Seifenblase. Umziehen zum Reinschiff. In fünf Minuten antreten an Deck in Bordzeug Blau. Etwa 40 Kurstanten versuchten sich in der kleinen Messe umzuziehen. Der Platz genügte gerade, ohne dass einer in die Hosen des Nebenmannes stieg. Reinschiff bedeutete für uns zwei Kochsmaatze, die Kombüse, Lasten und „Anton“ zu reinigen, so wurde liebevoll der Kohleherd genannt. Aber warum noch einen so altmodischen Kohleherd? Das sollte mir später noch klar werden. Erst einmal konnte ich mich nicht so richtig mit ihm anfreunden. So wie der aussah, hatte ich ein hartes Stück Arbeit vor mir, um ihn wieder ansehnlich zu machen. Ansonsten gab es nicht viel zu putzen. Die Kombüse war nur zehn Quadratmeter groß. Trotzdem war alles da, was man zum Kochen brauchte, nur kein Platz. Die Proviantlast ließ sich durch ein enges Luk auf dem Kombüsendach erreichen. So groß, dass man mit Mühe darin stehen konnte, wenn sie leer war.

Wir waren gerade so richtig in unsere Arbeit vertieft, da stand er vor uns, der Koch Peter Siebrand. Das soll er sein, der berühmt-berüchtigte „John Silver“, der knallharte Kerl? Einen Kopf kleiner als ich, kein Holzbein, zwei kräftige Hände, keine Glatze, links ein Auge und rechts eine Narbe. So schlimm sah der doch gar nicht aus. Ein bisschen poltrig und direkt war er, aber sicher kein Unmensch. Ganz schnell sollten wir mitbekommen, dass er die gute Seele an Bord darstellte. Rau, aber herzlich, ein richtiger Seebär, der Peter. Heute soll noch Proviant übernommen werden und morgen früh geht es los, sprach er. Proviant für 50 Mann Besatzung und 14 Tage. Wohin damit? Die Last war so voll, dass das unten Liegende

unerreichbar war. Das Brot wurde in Leinensäcke gepackt und in die Proviantlast hinunter gelassen. Das ergab 0,5 x 0,5 x 2 Meter Brot. Damit war die Last unbegehrbar. So aßen wir uns eben von oben nach unten durch.

Regen war angesagt mit Windstärke 8 von Nord-Ost. Kein gutes Wetter zum Auslaufen. Und doch sehnten alle diesen Moment herbei, den sie schon so oft vor dem geistigen Auge hatten, von dem sie Tag und Nacht träumten. Endlich raus auf See. Endlich auf in die Ferne, die Weite, die Freiheit bis zum Horizont. Über uns der Himmel, unter uns das Schiff und das Meer. Wir mittendrin. Endlich sollten aus uns Seemänner werden, bei Wind und Wellen. Schon als Sechsjähriger wurde ich „seeerfahren“ durch eine Sturmfahrt mit einem Ausflugsdampfer der Wolgaster „Weißen Flotte“ rund um die „Greifswalder Oie“. Fast alle Passagiere lagen seekrank im Unterdeck und das Bordpersonal konnte gar nicht so schnell die Tüten verteilen, wie sie gebraucht wurden. Aber ich stand voller Freude mit roten Bäckchen und meinen Eltern an Deck. Vom Stampfen des Schiffes konnte ich gar nicht genug bekommen. Seekrankheit war also für mich kein Thema.

Mit Maschinenkraft verließen wir den Greifswalder Hafen. Noch vor der offenen See bekamen wir das ungemütliche Wetter zu spüren. Das Schiff fing an zu arbeiten, die Schaukelei ging los, die Rennerei über Deck auch. Wir waren noch nicht einmal richtig aus dem Hafen raus, da hingen die Ersten schon über der Reling. Ich auch. Heute kann ich sagen, es war das einzige Mal, wahrscheinlich die Aufregung. Bis auf das Ablegemanöver hatte noch Ruhe an Deck geherrscht. Die blassen Gestalten konnten sich alles noch mal durch den Kopf gehen lassen und der Seekrankheit hingeben. Nicht mehr lange. „Klar zum Segelmanöver“. Nun besaß keiner mehr die Zeit zum Nachdenken. Jeder auf seine Station. Die Kursanten, alles Offiziersbewerber der Volksmarine, hatten in unzähligen Trockenübungen jeden Handgriff geprobt. Jetzt sollte sich beweisen, was sie gelernt hatten. „Klar bei Klüver und Fock. Klar bei Großsegel!“ Ein Kommando jagte das andere. Die ersten Segel schlugen im Wind. „Klar bei Brassen!“ Obwohl wir Kochsmaatzen nicht an der Segelausbildung teilgenommen hatten, hielt es uns nicht mehr in der Kombüse. Jede Hand wurde gebraucht. So ergriffen auch wir ein Tauende und halfen mit allen Kräften.

Das Knattern der Segel verstummte. Das Schiff neigte sich nach Backbord, das schwere Stampfen hörte auf und plötzlich wurde es ganz still. Der Diesel war abgestellt. Nur noch das Rauschen der Bugwelle klang ans Ohr. Wir segelten! Jetzt war auch dem Letzten die Blässe, verursacht durch die Magenrebellion, aus dem Gesicht gewichen. Vor Anstrengung gerötete und glückliche Gesichter überall. Nach dem Aufklaren gab es Manöverkritik. Die war nicht zufriedenstellend. Es sollten aber noch viele Segelmanöver folgen. Bei jedem klappte es besser. Nun begann der Bordalltag mit seinem normalen Wachrhythmus. Vier Stunden Wache, vier Stunden frei. Frei hieß aber nicht faulenzten. Da war nautische und navigatorische Ausbildung angesagt.

Mittagszeit – für uns die Stunde der Wahrheit. Das Frühstück war die Kür, jetzt kam die Pflicht. „Backen und Banken.“ Die Backschafter hatten in der Messe schon eingedeckt und standen nun vor der Kombüse, um die Suppe, Fleischplatten, Kartoffeln, Gemüse und Nachtschüssel unter Deck zu tragen. In der Offiziersmesse im Achterschiff wurde das gleiche Menü serviert. Keine leichte Aufgabe für die Backschafter und uns – bei 30° Schlagseite. Wir wussten nun, wozu Schlingerleisten da sind. Nichts wäre sonst an seinem Platz geblieben.

Der gute alte „Anton“ bewährte sich nun. Ein elektrischer Ofen wäre jetzt nutzlos. Nachdem wir von Peter gelernt hatten, wie „Anton“ richtig eingheizt wird, mussten wir bei den Segelmanövern nur schnell genug sein und die Herdringe unter die richtige Topfseite schieben. So standen die Töpfe immer gerade und das Feuer konnte direkt bis unter den Topfboden lodern. Bei einem Elektroherd müssen die Töpfe immer eben auf der Platte stehen.



Mannschaftsmesse SSS W. PIECK, Juli 1977

Bei der Schlagseite hätten wir sie dann nur noch halb voll machen können. So große Töpfe besaßen wir nicht, um 50 hungrige Mäuler zu stopfen. Und Hunger hatten die Jungs bei der Arbeit an Deck bekommen. Bekanntlich macht ja Seeluft hungrig. Da wurden schon riesige Mengen verdrückt. Es war erstaunlich, wie Peter mit dem geringen Budget auskam und trotzdem immer schmackhaftes und reichliches Essen anbieten konnte.

Reinschiff war befohlen. Der Hafendreck wurde abgespült, Messing poliert und Deck gebeitet. Beim Deckbeten wurden mit Ziegelsteinen, Sand und reichlich Wasser auf allen Vieren kniend die Decksplanken bearbeitet, bis sie blank waren. Das Nachspülen übernahm diesmal die Ostsee. Seit dem Auslaufen hatten wir recht stürmisches Wetter mit Windstärke 8. Ab und zu tauchte der Bug tief in die See ein. Eine Welle war wohl doch etwas größer und schlug gewaltig an Deck. Wer sich mittschiffs befand, konnte noch gewarnt werden und brachte sich in Sicherheit. Auf dem Vorschiff gab es kein Entrinnen. Von den Wassermassen erfasst, wurden die Lords an der Kombüse und unserer „Schweinebucht“ vorbei gespült und fanden erst an der Brücke wieder Halt. Alles ging gut, zumal das ungeliebte Deckbeten damit sein Ende fand.

Ach ja, die „Schweinebucht“. Das war kein Stall für Lebendproviant. Fast sah sie so aus, aber eher einem Laufgitter für Kleinkinder ähnlich, konnten wir darin unsere Töpfe zum Auskühlen an Deck abstellen. Natürlich mussten sie dabei gut verschlossen sein. Trotzdem blieb es nicht aus, dass der Inhalt mit Seewasser gestreckt wurde.

Einen Schönwetterörn nach Tallinn hatten wir nicht. Da der Wind aus Nord-Ost wehte, mussten wir kreuzen. Alle vier Stunden wurde ein Segelmanöver notwendig. Das hieß reichlich Arbeit an Deck, auf der Brücke und in der Kombüse. „Klar zum Segelmanöver“ hieß für uns „Klar am Anton“. Die Herdringe mussten unter die andere Topfseite geschoben werden. 24 Stunden war die Kombüse besetzt. Ich hatte Glück und durfte Dienst von 8 bis 24 Uhr machen. Somit habe ich auch durchschlafen können. Benny musste sich die Nacht teilen. Geschlafen haben wir nach einem anstrengenden Tag wie die Toten, am besten in einer Hängematte. Darin bekam ich von Schlagseite und Segelmanöver nichts mit. So segelten wir bei sehr ungemütlichem Wetter mit viel Wind aus der falschen Richtung und heftigen Regenschauern an Bornholm vorbei Richtung Gotland.

Auf engstem Raum waren der Koch Peter Siebrand, Benny und ich ständig bemüht, alle an Bord zufrieden zu stellen. Jeder von uns dreien kannte seine Aufgabe. Jeder Handgriff musste sitzen, um uns nicht gegenseitig im Weg zu stehen. Am Ende sollte alles auf die Minute genau zusammenlaufen, um das Essen zur Ausgabe bereitzustellen. Frühstück, Mittag, Abendessen, dazwischen Tee kochen, Schmalzbrote schmieren und „Anton“ einheizen. Für diesen Zweck endete in der Kombüse ein Kohlebunker. So brauchten wir nur die Kohlen aus dem Bunker „Anton“ in den Rachen zu schmeißen und es loderte wieder ein schönes Feuerchen. Einmal verklemmten sich die Kohlen im Bunker und rutschten nicht mehr nach. Wir versuchten, sie von unten mit einer Eisenstange wieder locker zu bekommen. Das ging auch sehr schnell, zu schnell. Aus der Kombüse wurde ein Kohlenkeller. Immer mehr Kohlen rutschten nach, bis wir endlich den Schieber schließen konnten. Was blieb uns weiter übrig, als die Kohlen einzusammeln, rauf aufs Kombüsendach und wieder in den Bunker zu schütten. Wir sahen aus wie Kohletrimmer und die Kombüse brauchte eine Generalreinigung. Langsam leerte sich auch unsere Proviantlast. Wir fanden immer neue Schätze. Das Brot war als solches nicht mehr zu bezeichnen. Es war zwar sauber in Leinensäcke verpackt, aber trotzdem recht feucht geworden. Da wir die Säcke aus Platzgründen stapeln mussten, waren die unteren ganz schön zerdrückt. Brotscheiben gab es keine mehr, nur noch Brotbrocken. Nun hielten wir direkten Kurs auf Tallinn. Alles wurde zum Einlaufen vorbereitet und unser weißes Schiff sollte noch heller erstrahlen. Das hieß wieder mal Reinschiff. Die Uniformen wurden gebügelt. Es war ja eine Freundschaftsreise und wir sollten unser Land würdig vertreten. Schließlich sollte ein feierlicher Empfang stattfinden und Landgang gab es auch. Schon von See aus hatten wir die berühmte Silhouette bestaunt, die von historischen Bauten und dem Hügel mit dem ältesten Stadtteil Toompea geprägt wird.

Bei einem Stadtrundgang fielen uns die vielen Baustellen auf. Die Stadt bereitete sich auf die Olympischen Segelwettbewerbe 1980 vor. Mehr zufällig gerieten wir in den „Park der Attraktionen“, einen Vergnügungspark. Wir entdeckten eine Freilufttanzfläche, auf der eine Matrosenband spielte. Nichts konnte uns mehr halten. Wir stürmten los, um nach hübschen Tanzpartnerinnen Ausschau zu halten. Nach wenigen Minuten kehrten alle verblüfft wieder zurück. Die Mädchen setzten sich nach einem Tanz wieder hin. Andere Länder, andere Sitten.

Drei abwechslungsreiche Tage mit Freundschaftstreffen und Empfängen verbrachten wir in Tallinn. Für die Kombüse gab es jede Menge zu tun. Ständig mussten bunte Platten und Canapes gereicht werden.

Die Rückreise bescherte uns herrlichstes Segelwetter und gute Noten der Ausbilder. Jetzt blieb uns auch Zeit zum Träumen. Einfach nur an Deck zu sitzen, sich die Sonne auf den Bauch scheinen zu lassen, während die Sinne in die Unendlichkeit schweiften. Der Sonne entgegen und am Horizont eine unbekannte Küste. Eine leichte Brise in den Segeln, der Bug teilt fast lautlos das Meer. Das war der Traum, der wahr wurde. Ich fühlte mich einfach glücklich. So schön konnte Seefahrt sein. Die Schaukelei und die Arbeit der Hinreise waren vergessen. Wir hatten unsere erste Bewährungsprobe auf einer Seereise bestanden.

Zum Abschluss der Freundschaftsreise bedankte sich Kapitän Stolle für die ausgezeichneten Leistungen mit einem Bordfest. Dabei widerlegte unser „John Silver“ alle über ihn geäußerten Vorurteile. Benny und ich kannten ihn nur als gutmütigen, etwas lauten, strengen und gerechten Menschen, einen geborenen Schiffskoch, der wie kein anderer auf ein Segelschulschiff passte und eine richtige Stimmungskanone war. Ich habe heute noch im Ohr, wie er Gitarre spielte und sein endloses „Hast du schon gehört, die gelbe Katze ist tot“ sang.

Es war kein Traum. Diese Reise als Kochlehrling der DSR auf dem Segelschulschiff WILHELM PIECK war traumhaft.

Schubi

Es ist für mich immer noch erstaunlich, dass selbst über zwanzig Jahre nach dem Zusammenbruch meines Geburtslandes bei der Beschreibung meines beruflichen Werdeganges mit Erstaunen die Frage in den Raum geworfen wird: „DU bist zur See gefahren?! Wie bist DU denn dazu gekommen?“ Im *Westen* meist mit der Erwartungshaltung, hier sitzt ein Kapitän a. D. im Raum, zumindest ein Patentträger oder irgend etwas in wichtiger Position. Und prompt wird schnell das Thema gewechselt, wenn die Tendenz Richtung Portugiesen-deck erkennbar ist. Oh, Portugiesendeck ... Hilfsarbeiter ... Zigeuner!!

Im *Osten* wird spätestens die zweite bis dritte Luftholpause genutzt: „Na ja, da musste man ja auch seine Beziehungen haben ... nicht vorbelastet sein, wegen Westverwandtschaft und so. Und Stasi! Waren ja sicher viele bei dem Verein ...“ STASI! Natürlich waren wir an Bord alle bei der Stasi. Und immer 107,5 Prozent der Besatzung. Planübererfüllung. Erinnerst ihr euch noch? Diese *Wess/s*! Diese *Oss/s*!

Wie bin ich zur Seefahrt gekommen? Nimm dir etwas Zeit, hol dir ein kaltes Hafenbräu aus dem Kühlschrank, mach' Smoketime und hör zu, wie ich meine große Liebe fand.

Und DIE Männerfreundschaft schlechthin. Eine Hommage sozusagen.

1977 habe ich im Deutschen Fernsehfunk alle Teile von „Zur See“ gesehen und war begeistert! Ich war 15, pubertär in die Rock'n'Roll-Weltrevolution eingebunden und ansonsten orientierungslos dem Fußball verfallen. Und der Clique. Sie war das Wichtigste und stand über allem! Unser Ausrückebereich der „Platz“ in der Ansbacher Straße, Alte Neustadt, Magdeburg.

Heruntergekommene Bürgerhäuser versteckten graue Hinterhöfe, bildeten die Fassade für Wohnungen mit hohen Wänden und Resten von Stuck, mit viel zu wenigen Zimmern für viel zu viele Geschwister. Die Bewohner wurden mit der Zeit diesem Ort immer ähnlicher.

Wir waren sieben bis acht Mann, verschworen, rastlos, unschlagbar. Immer pleite, spielten die aktuellen Träume vom großen bunten Auto, von Mopeds, einem Haus oder technischem Firlefanz keine Rolle. Wir bastelten noch alles aus Knete und „besorgten“ uns den Rest. Vertrauen, Zuverlässigkeit, Ehrlichkeit, Authentizität ... Es war die schönste Zeit.

„Zur See“ kam als Antwort auf alle meine Fragen. Ich konnte mir von Anfang an darüber sicher sein, meine gute alte Mutter nicht. Also erst etwas „Vernünftiges“ gelernt. Und alle, die damals in Magdeburg keinen beruflichen Plan hatten, wurden Maschinen- und Anlagenmonteur. Es war die schlechteste Zeit.

Ich habe nie ein Geheimnis draus gemacht, in absehbarer Zeit und noch in diesem Leben auf einem stolzen DSR-Schiff die Mole Warnemünde, auslaufend in Richtung Utopia, zu passieren. Meine gute alte Mutter wusste gleich Bescheid: „Sie werden dir Fragen stellen.“ „Für deinen Werdegang ist es wichtig, die Reihen der Partei zu stärken.“ Hm, ich komme aus einem roten Elternhaus. Mein Opa hat als KPD-Mitglied schon lange vor Kriegsende enge und unangenehme Kontakte zur Polizei gehabt. Eine andere Qualität, aus anderem Holz geschnitzt. Visionen und Charakterstärke. Ich habe „Ja“ gesagt.

„Wir müssen unsere Grenzen sichern!“ Hm, wenn, dann nur auf einem Schiff. Also S.a.Z. und drei Jahre Volksmarine. Ich habe wieder „Ja“ gesagt. „Wir müssen uns nach innen schützen“. Der LI von der 311. Oder 315? Hm, eine ernste Sache, dieses Gespräch unter vier Augen. Ich habe „Nein“ gesagt.

Oktober '81 war Schluss mit lustig. Kurz geschoren und bis zu diesem Zeitpunkt absolut rasierklingenkontaktlos marschierte ich in die Flottenschule „Walter Steffens“ in Parow ein. Alles fremd, alles anders. Laut nicht Neil Young aus dem Kassettenrekorder, laut aus irgendwelchen Kehlen. Zack zack und preußisch korrekt durch die ersten Tage. Was folgte, war die Zuweisung zu den jeweiligen Spezialisierungsrichtungen. Nach Tests und Auswertung stand fest, dass ich prädestiniert für die Funkerlaufbahn war. Keiner wollte sich das antun! Funker und ständig in diesem engen Funkschapp voller Gepiepse hocken. Aber als Dritter im gesamten Test! Gut. Und die uniformierte Kommission vor mir freute sich. Erst später haben wir im Lehrgang festgestellt, dass alle irgendwie Zweiter oder Dritter im Test waren. Raffiniert, diese Kerle. Und keine schlechte Entscheidung.

Zwischen den ganzen zurückhaltenden und vorsichtig agierenden Jungmatrosenanwärtern war mir von Anfang an ein Typ aufgefallen, der mit seiner interessanten großen Klappe unschuldig in jedes Fettnäpfchen hüpfte. Auf die befehlsmäßigen Zurechtweisungen folgten viel zu oft fragwürdige unlogische Antworten. Skurrile Wortwechsel wie bei *Herricht und Preil* entstanden ... genial! Und dieses verschmitzte Lächeln. WER WAR DAS?

Wir zogen dank des richtungsweisenden Zufalls zusammen in ein Acht-Mann-Zimmer ein und stellten uns der Reihe nach vor: „Thomas Schubert, geboren in der Marmeladenstadt Zörbig, jetzt aus Knitterfeld.“ Und Vollmatrose der Handelsschiffahrt! So beiläufig. Leise. Und Ruhe im Raum. Was für ein Exot! Alle haben das sofort verstanden und die Rollen waren verteilt. Selten im Gewühl der Herde, habe ich in den nächsten Tagen die Entwicklung mit etwas Abstand beobachtet. Was für ein Kerl, was für ein Kumpel präsentierte sich hier als kunterbunter Fleck in dieser Ein-Strich/Kein-Strich/Schlussstrich-Atmosphäre!

WAS WAR DER?! Gelernter Vollmatrose der Handelsschiffahrt mit einer mehrjährigen Ausbildung auf allen Brettern, die scheinbar schwimmen können. Von Geburt an mit einem beachtenswerten Salzwassergehalt im Blut, der später nach und nach mit Havanna Club vermischt wurde. Erste Einsätze auf der Atlantikroute des MS SCHIMARASSOW, dem einzigen 422-Luken-Schiff der Welt, als Zugbegleiter der Frühschichtstrecke zwischen Luk 101 und Luk 199 backbord fahrend, an geraden Tagen. Kontinuierliches Hocharbeiten über den stellvertretenden Blockbetreuer Wohngebiet C/Mannschaft bis zum Hauptverantwortlichen Redaktionsmitglied des Kollektivs der Schiffstagebuchsreiber (kurz HRdKS). Legendar seine Artikel über die Flora und Fauna angelaufener Häfen dieser Welt, die leider seit der Außerdienststellung des Schiffes als verschwunden gelten. Laut seinen Informationen soll der Dampfer danach als Fundament mit anschließender Erdaufschüttung sowie Begrünung und Besiedelung bei der Verbindung zwischen Nord- und Südamerika, dem heutigen Lateinamerika, verwendet worden sein, was ich doch ein bisschen bezweifle. Auszüge der 112-bändigen Chronologie sollen später in Moers *Zamonien-Welt* aufgetaucht sein, was ich wiederum bezweifle. Käpt'n Blaubär im Original! Mit einer gefühlten Fahrenszeit von 140 Jahren ... Aber was für ein Schiff! Was für eine Karriere!

Keiner von uns wusste mehr bei seinen vielen Berichten, was wahr und was weniger wahr war. Es ging fließend ineinander über. Und war köstlich! Seine große Stereoanlage, natürlich ein West-Markengerät! Mit abnehmbaren Boxen, Kassettendecks und Dolby! Irre, und ich wusste nicht mal, was das eigentlich ist. In Hongkong gekauft, so nebenbei. Ist ja alles billig dort, very billig.

Legendar seine aufklärenden Geheimnisse über die asiatischen Sexshows in Fernost. Er hat uns mit Dingen berauscht, die an sexistische olympische Spiele erinnerten. Gibt's das wirklich und in echt? Welche Zauberländer liegen da hinterm Horizont verborgen? Mit welchen Leuten ging der auf Expedition? Waren die etwa alle so?!

Wenn nach der Kammerrunde um 22 Uhr „Licht aus“ folgte, säuselte regelmäßig durch die Dunkelheit: „Schubi, erzähl noch ein bisschen von der Seefahrt. Am besten von den vielen

Pornofilmen." Der Kerl muss Hunderte gesehen haben! Er hypnotisierte uns mit so viel Witz und beschrieb die schönsten Sauereien. Und wenn zu guter Letzt noch die Story von der Saigon-Massage folgte, mit den hübschen halbnackten Asiatinnen, die einen mit den Händen bearbeiteten, mit den Füßen begingen und mit dem Mund verbalgenital ...: „Aber man durfte nicht küssen!“ Um diese Zeit war es immer stockdunkel im Zimmer und man hat die Hand vor Augen nicht gesehen, was wohl für den einen oder anderen auch besser gewesen ist. Sportlich sollte dies betrachtet werden, rein sportlich.

Wir beide haben uns in den nächsten sechs Funkausbildungsmonaten kennen und schätzen gelernt. Feine Menschen muss man nicht suchen. Man trifft sich und weiß es einfach. Er hat mir alles über diese Firma DSR berichtet, auch die unspektakulären und langweiligen Dinge. Ich hab es aufgesogen und auf meiner Festplatte hinterlegt, einsortiert in den großen Ordner „Hinterm Horizont geht's weiter“. Er musste dafür meine „ordnende Hand“ erdulden, meinen preußischen Drang zur Regulierung und Sortierung. Was haben wir uns gezoft! Wie zwei alte Männer in einer alten Ehe! Und vertragen und gefeiert und gesoffen und provoziert und gelacht. Ich konnte seine Leichtigkeit des Seins erleben. Dieses unkomplizierte Leben mit den Dingen, die da halt kommen. Oder auch nicht. Und wusste schon nach kurzer Zeit, dass es nur einen sinnvollen Beruf geben kann: Seemann auf einem Schiff der DSR. Und wir hatten ein aberwitziges Ziel: Irgendwann zusammen auf einem Kutter der Firma anheuern. Lächerlich allein der Gedanke. Erst recht zu diesem Zeitpunkt, unter diesen Umständen. Egal.

Nach der Ausbildung verteilten uns die speziellen Spezialisten auf die Flotten. Nicht Asien/ Amerika oder Afrika, dafür Minenräumer und U-Boot-Jäger. In den zweieinhalb Jahren haben wir uns nie aus den Augen verloren.

Mein Ruf entwickelte sich wohl eher bescheiden. Große Klappe ... Weltverbesserer ... AnaAnarcho. Aber Genosse Schubert wurde zur Marke! Und das wohl nicht nur in Peenemünde: „Schubert? Etwa DER Schubert!? Hör bloß auf ...!“ Was für ein Gütesiegel. Und hart erarbeitet.

Nachdem irgend so ein Denunziant einen vermutlichen GVS-Sirena-Entschlüsselungsverstoß bis nach Moskau weitergemeldet hatte, war er zum Ende der Armeezeit sein Seefahrtssbuch los. Und ich mitten in der Bewerbung. Mit meinem katastrophalen Leumund hat mich einzig und allein der Stabsoberfähnrich des Stabes der 1. MSR-Abteilung gerettet. Nach Ende der einwöchigen Übung, als alle Führungsgestalten nur schnell nach Muddi wollten, stand er mit einem Schreiben von der DSR in der Hand auf der Pier: „Genosse Lüders, wir müssen hier was klären.“ Wir sahen uns tief in die Augen und dann schrieb er mir eine Beurteilung, mit der ich locker bis ins Politbüro hätte ziehen können. Was für ein feiner Mensch! Anders als viele von den misstratenen Dummköpfen, die zielgerichtet Menschen zerstört haben, ihnen mit Entzug ihrer Seefahrtssbücher oder der Studienzulassung Perspektiven und Träume unter den Füßen wegzogen. Was so eine Scheiß-Beurteilung anrichten kann, Genosse Schwarzer, Genosse Eichler!

Ich möchte diese drei Jahre nicht missen. Ich habe richtige Ärsche kennen gelernt. Und ganz viele feine Menschen. Schubi! Carsten! Und vor allem die Kunst, die einen von den anderen zu unterscheiden. Es war die wichtigste Zeit.

Oktober 1984. Schubi landete erst bei den Hafenspringern, viel später auf der roten Rechtsrumroute. Ein kleiner Erfolg, denn endlich wieder mit Seefahrtssbuch.

Wir haben uns trotz allem oft getroffen. Viel Genuss, viel Spaß. In Bitterfeld stellte er mir seine alte Ma MarGott vor. Und sein Kinderzimmer. Was soll ich sagen: Seine tolle Stereoanlage entpuppte sich als DDR-Markengerät „Annett“ ... Und natürlich entging mir im Laufe der Jahre nicht, dass der Verbrecher gerade mal eine Lehrlingstour gen Fernost und zwei Richtung

Golf im Seefahrtsbuch als Eintrag hatte! Käpt'n Blaubär lässt grüßen. Und wir amüsieren uns heute noch über diese Geschichten.

Beim VEB Förderanlagen „7. Oktober“ galt ich als fleißig, zuverlässig, pünktlich, freundlich ... Parteimitglied! Perspektivkader! Am 15. April 1985 flatterte eine der schönsten Nachrichten, die ein ostdeutscher Briefkasten je erleben durfte, in eben diesen: Mit Wirkung vom 24. April war ich am Ziel meiner Träume angelangt.

Die Entscheidung zwischen Freundin und Rostock war eine Katastrophe für alle Beteiligten. Auf Arbeit empfand das mein Chef ähnlich: „Wir haben Arbeit bis zum Himmel! Hier geht keiner weg, klar?! Zur See ... ha!“ Das klärende Gespräch beim „Rotbäckigen“ (Partei-sekretär) des VEB gab meinem Abgang Struktur. Es wurde eine Delegation draus gemacht, mit Artikel in der Betriebszeitung, Blumenstrauß und feierlicher Verabschiedung. Ich fuhr also über die Jahre auch als Repräsentant des VEB Förderanlagen „7. Oktober“, ohne ein Problem damit zu haben. Es war die unruhigste Zeit.

Die erste und wohl wichtigste Entscheidung veranlasste gleich nach deren Verkündung im Verwaltungsgebäude Rostock einige Beinahekollegen zur Flucht in Richtung Heimatort – die Flottenbereichszuteilung. Als Glückskind fiel mir der FE 1 (Asien/Amerika) in den Schoß. Und das Abenteuer konnte beginnen, denn ich war endlich angekommen.

Hol' dir noch ein Hafenbräu, aber ich bin gleich durch.

Vom ersten Tag an haben es mir die Alttonnageschiffe angetan. Für Typ 4 hat es nicht



gereicht, aber Typ X, Typ XD. Wunderbare Arbeitsschiffe mit laufendem Gut (Matrosen, Assis, Wirtschaft ...), stehendem Gut (hauptsächlich PO's ...), alles wird gut.

Und ich war im Nest dieser komischen Typen angekommen. Über die Jahre durfte ich so viele „Schubertos“ kennen lernen, so viele Originale mit all den Vorzügen, die die alte Clique in der Ansbacher auszeichnete. Völlig anders, dieser Menschenschlag, als die Masse an grauen und langweiligen Gesichtern an Land. Naiv dachte ich, dass das ewig Bestandsschutz haben wird. Habe kaum Fotos von den Schiffen geschossen, kaum von den Kollegen, deren Namen mir nicht mal mehr einfallen. Der Backmann von der (Be-)SONDERSHAUSEN 1988-89! Morgens die aus Brotteig geformten Brüste in Dutzenden Varianten, die er mit dem Lied „Bakerman“ auf den Lippen genussvoll bearbeitete. Der E-Mix von der SCHWARZBURG mit den knallroten Locken

Meister Nadelöhr hat mir nicht nur 'ne Menge Rupies gekostet: Viel Ärger durch Chiefmate Henni(n)g und eine Überstunde, im Hafen von Bombay während der 8-16-Wache, MS BLANKENBURG, 13:00 Uhr 31.3.1990

auf seiner ersten Reise ohne jegliche Englischkenntnisse in Santos: Soviel Schoß hatte er nicht, wie die Schönheiten auf demselben Platz nehmen wollten. Horst, der alte Vollendorf! Mit 36 die erste Tour nach Vietnam ... was für ein Kerl! Micha „Antenne“, so wortkarg, wie nur ein Norddeutscher sein kann. Schewi, die mietzigste Mietze der Flotte ... Was für ein Fundus an feinen Menschen! *Wir bastelten noch alles aus Knete und „besorgten“ uns den Rest. Vertrauen, Zuverlässigkeit, Ehrlichkeit, Authentizität ...*

Ich bin ein positiv denkender Mensch, hatte nie ein Problem mit der Struktur an Bord, der Arbeit oder den oft wahnsinnigen Bedingungen bei dieser. Die Länge der Reisen hat mich eher begeistert. Und die vielen Wahl- und Pflichtveranstaltungen zwangen uns raus aus der Isolation der zukunftsweisenden Einzelkammern. Fahr' heute mal eine Reise mit!

Dazu der geniale Blick über den Tellerrand. Ich träume noch heute vom Einlaufen in Rio, Santo Tomas de Castilla, Singapore. Saigon. Die rhythmischen Gesänge der Stauer im Flusshafen von Chalna bei der Bewegung der tonnenschweren Juterollen gehen mir nicht aus dem Kopf. Durch das Auge eines Hurrikans kurz vor Kuba. Zwei Sturmfahrten der absolut obersten Kategorie in der Biskaya und vor Madras. Tagelanges Durcharbeiten im Gemisch mit Landgang im Westeuropaabschnitt. Kammerpartys der gehobenen Chaosstufe. Barabende und Grillvergnügen, Äquatorsportfest und Spieleabende mit Weinvernichtung (Name, Stadt, Land mit Funkerin Frau Schleider: „Gegenstand mit X?“ Und Schubi: „Na X-Bein!“).

Was soll ich jetzt noch weiter berichten. Ab dem Zeitpunkt saßen wir alle im selben Boot und jeder hat seine eigenen Erfahrungen machen dürfen.



Busfahrt durch Colombo, Sri Lanka, MS BLANKENBURG, 11.04.1990

Das Sahnehäubchen gab es dann aber erst 1990. Käpt'n Schubels überstand die MS FALKE-Zeit bei „Küste“ hervorragend. Und wenn Chance war, gab es natürlich und regelmäßig ein feuchtföhliches Wiedersehen. Clever geplant, schlich er sich über die ARKONA zurück in den Flottenbereich 1. Ein Glückskind, ein feiner Mensch halt.

Unser altes Ziel konnte endlich aus der Backskiste gekramt werden. Mit unterhaltsamen, aber schwerwiegenden Folgen. In der AKZ (Arbeitskräftezentrale) fragten regelmäßig Seemänner und Seefrauen nach, ob und wann sie mal eine Chance haben würden, zusammen auf einem Kahn anzuheuern. Mehr oder weniger erfolgreich. Ich habe eigentlich schon irgendwann um 1987/88 angefangen, bei den netten Damen um Frau Schenning (ernst gemeinte liebe Grüße und Danke für diese tolle Zusammenarbeit!) und Frau Glab nachzufragen, wann der Herr Schubert endlich wieder im FE 1 präsent sein würde und wie die Aussicht auf eine gemeinsame Tour wäre. Einmal reagierte eine andere Mitarbeiterin in der AKZ mit der lauten, versteckt an die Kolleginnen im Nachbarraum gerichteten Feststellung: „Der Herr Lüüters ist hier. Das ist der Herr Lüüters, der gerne mit dem Herrn Tschuuubert zusammen fahren möchte.“ In der offenen Verbindungstür erschienen zwei weibliche Köpfe, musterten mich mit einem Lächeln von oben über Mitte bis unten und begrüßten mich eher mitleidig, aber freundlich: „Guten Tag, Herr Lüders.“ Leise, langgezogen, neugierig. Es muss ein seltenes Anliegen gewesen sein.

Wie selten, zeigte die Reaktion vom Bootsmann Schleider auf der BLANKENBURG am 15. Januar 1990. Wir beiden Glückskinder hatten unsere Heuerscheine in der Tasche und eine irre Fernost-Tour vor uns. Sehr ernst und im preußischen Ton stellte uns Herr Schleider oben an der Gangway. Noch vor „Guten Tag“ oder „Moin“ gab's die Kursvorgabe: „Was ihr zusammen auf Kammer macht, ist mir völlig egal! Aber hier auf dem Schiff wird gearbeitet und an Deck wird sich vernünftig bewegt! Ist das klar!“

Die halbe Besatzung war auf das „Schwulenpärchen“ gespannt. So gespannt, dass ich den E-Mix Höhe Bootsdeck kurz nach „Leinen los“ deutlich einnorden musste. So eins auf die Fresse hätte diesem Labersack im Zweifelsfall äußerst gut getan. Aber er hielt sich an die Spielregel, zumindest, wenn einer von uns in der Nähe war.

Haben oder hatten wir nun was miteinander, Schubi? Also über diese rein platonische Phase hinaus? Ich weiß ja nun nicht, was du so nachts alles mit mir angestellt hast, während ich tief und fest, auf dem Rücken liegend, schlief. Enttäuschend für die Kaffeesatzleser, denn mehr war wohl nicht. Bootsmann Schleider hat das auch schnell bemerkt, denn immer wenn du Charmeur auch nur in die Nähe seiner hübschen Funkerin gekommen bist, war der Leitlöwe brüllend zur Stelle.

Du bist mein Freund geworden. Mein bester Freund, die Männerfreundschaft schlechthin. Und das seit über 30 Jahren. Danke dafür, Du alter Zopp.
Es war die schönste Zeit!

Die letzten zwei Reisen auf der BLANKENBURG entwickelten sich zum Höhepunkt und sollten der Beginn des unaufhaltsamen Abschlusses eines wunderbaren Abschnittes werden. 1990 wurde das Schiff in Hongkong verkauft. Vorher wechselten wir achtern die Fahnen, wie andere ihre Unterwäsche. Es sind viele Tränen geflossen, Enttäuschung sprach aus den meisten Gesichtern. Meine Seemannswelt war bis zu diesem Zeitpunkt in Ordnung. Und die Probleme in meinem Geburtsland lösbar, aber natürlich nicht vom Weihnachtsmann oder Tante Irma aus Wuppertal, sondern nur durch uns selbst. Aber satt, auf einem nicht zwingend schlechten und schon damals von 90 Prozent der Weltbevölkerung beneideten Niveau, präsentierten wir diesen *missratenen Dummköpfen* im eigenen Land wenig Gegenwehr.



Wichtiges Personaltreffen auf der Back: Micha Lüders, ein VM, Schubels, der Ede und die Stuardöse Wilhelmine Kausch, MS BLANKENBURG; 30.03.1990, Einlaufen Bombay

Und so, wie wir in der dritten und vierten Welt vom Verkauf der Putzlappen oder einer Flasche Whisky oder einer Stange Marlboro wie Lord Kacke gelebt haben, holte uns das große Geschäft über Nacht ein. Videorecorder, bunte Autos, natürlich Reisen überall hin und Marken an jeder Hautstelle gegen eine überlegenswerte Idee. Konsumenten und wenn schon Ideologen, dann wenigsten marktkonforme. Was haben wir für eine Chance vertan! Obwohl es meiner Familie und mir gut geht, wir in Lohn und Brot stehen und unsere Kinder einen tollen Weg gehen werden, ich bin hier nie angekommen. An Land nicht, bei der Feuerwehr nicht.

Und natürlich gebührt meiner Frau der erste Platz im Große-Liebe-Ranking! Wobei ..., wie soll ich es in Worte fassen ... Davor und daneben und drunter und drüber bewegt sich so eine Form der Liebe zur See, die ich nicht gebührend beschreiben kann. Ob „tittenglatter“ See wie ein Teppich ohne Zeit, Delphine bis zum Horizont, Wale. Sonne in tausend Farben spiegelnd im launischen Wasser. Wolkenbilder ohne Regie und Plan. Stürme ohne oben und unten, nur Duldung und Respekt erwartend. Ich habe Dinge gesehen! Ich habe Geräusche gehört! Alles nicht von dieser Landwelt. Einzigartig und schön in Form, Farbe, Bewegung, Geschwindigkeit, Geschmack, Akustik. Fünfdimensionaler Wahnsinn, weit weit weg vor den Toren der Stadt Güsten. In nur fünfzehn Jahren. Unerreichbar.

Das bleibt, wie diese tollen Erinnerungen. Und wir sind mitten drin in der anderen Zeit. Auch schön.

Unter Verdacht

Der 14. Oktober 1978 – ein schwarzer Tag in meinem noch nicht alten Leben auf See. MS THALE befand sich auf der Reise nach Murmansk. Nach Mitternacht betraten der Kapitän und der II. Nautische Offizier meine Kammer und erklärten mir, dass ein Telegramm aus Rostock gekommen ist. In dem sei mitgeteilt worden, dass mit meinem Stuhl, abgegeben zur Seetauglichkeitsuntersuchung, etwas nicht in Ordnung sei – ich stünde unter dem Verdacht einer Ruhrerkrankung. Ich dürfe mit keinem Besatzungsmitglied mehr zusammen treffen und bis auf weiteres in meiner Kammer der Dinge harren, die sich noch entwickeln sollten. Ein Schock ohnegleichen.

Gute zwei Wochen vorher war über die Besatzung der J. G. FICHTE eine Katastrophe in nahezu biblischem Ausmaß hereingebrochen. Am 28. September musste das Schiff auf seiner Ausreise nach Kuba bereits in der Nordsee wieder auf Gegenkurs Richtung Rostock gehen, weil ein großer Teil sowohl der Lehrlinge als auch der Stammbesatzung an einer Durchfallerkrankung litt, die sich am 30. September nach entsprechenden Stuhlproben als klassische Ruhr herausstellte. 23 Schwerkranke mussten sofort ins Krankenhaus eingeliefert werden, der Rest der Besatzung fuhr am 7. Oktober in ein Quarantänelager nach Fuhlen-dorf. Vor diesem Hintergrund entwickelten sich nun die Entseuchungsmaßnahmen rund um meine Person.

Ab sofort offiziell isoliert vom Rest der Besatzung, brachte mir der II. Offizier zum Frühstück uralten Zwieback und ungesüßten Tee auf die Kammer. Da war ich endgültig bedient, denn ich fühlte mich überhaupt nicht krank. Mit Billigung des Kapitäns durfte ich danach weiterhin die regulären Mahlzeiten einnehmen. Er wartete auf ein definitives Telegramm aus Rostock, ob ich nun tatsächlich an der Ruhr erkrankt sei oder nicht. Bei einem positiven Befund könne die Sache verheerende Konsequenzen nach sich ziehen, nicht nur einen längeren Krankenhausaufenthalt für mich, sondern auch eine Quarantäne für die gesamte Besatzung.

Am nächsten Abend stand der Alte im Schott. Ein Telegramm aus Rostock bestätigte meine Ruhrerkrankung. Zwischenzeitlich hatten mich wider besseres Wissen um meine Quarantäne einige Besatzungsmitglieder besucht, was der Kapitän erst recht nicht lustig fand. Er wies mich an, meine Sachen zu packen, weil ich mit der RIESA zurück nach Rostock fahren würde. Mir war schlecht vor Angst. Heute oder morgen käme die RIESA aber noch nicht, teilte mit der II. Offizier zu meiner Beruhigung mit.

Am nächsten Morgen informierte mich der Second schon kurz nach vier Uhr morgens, dass ich von der VOCKERODE übernommen würde. Den Rest meiner Sachen packte ich wie in Trance. Zur Frühstückszeit wurde ich in ein Rettungsboot verfrachtet und fuhr mit sieben anderen Besatzungsmitgliedern hinüber zur VOCKERODE. Meine Leute staunten nicht schlecht, als ich ihnen erst einmal klarmachen musste, dass mir überhaupt nichts fehle. Im Boot fand ich es bei mäßigem Seegang noch recht lustig, aber als ich dann über die Lot-senleiter auf das fremde Schiff stieg, wurde es mir doch etwas mulmig. Der II. Offizier der VOCKERODE wies mich ins Hospital ein. Dort war es dann vorbei mit meiner Beherrschung. Ich heulte wie ein kleines Kind und dachte nur, das könne doch alles gar nicht wahr sein, das wäre alles nur ein großer Irrtum. Durchs Bullauge sah ich, wie sich die THALE immer weiter entfernte und mir wurde zugleich elender und erbärmlicher zumute. Auch hier wurde mir verboten, Kontakt mit der Besatzung aufzunehmen. Am Nachmittag fand auf dem Dampfer die Polartaufe statt. Trotz des Lärms konnte ich eine Weile schlafen. Einmal stand eine Stewardess in der Tür, einmal klopfte ein Matrose ans Bullauge – die einzigen Abwechslungen des Tages. Abends krabbelte ich in die Schlingerkoje und habe sehr gut darin geschlafen.

Inzwischen hatte ich mich mit meinem Los abgefunden. Ich kam mir vor wie der Graf von Monte Christo in seinem Verlies. Aber klagen und heulen halfen nicht, obwohl mir manchmal danach zumute war.

Am nächsten Nachmittag brachte mir der Second mit vielen Grüßen von der Mannschaft einen Taufschein für meine Polartaufe vorbei. Das kam völlig unerwartet für mich und hat mich sehr berührt, dass sie an mich gedacht hatten.

Die nächsten drei Tage verbrachte ich mit Lesen und Grübeln. Zwischendurch orderte ich zwei Kästen Bier für die Crew als Dankeschön für den Taufschein. Die Mannschaft wäre sehr erbaut darüber gewesen, sagte mir der Second, mit dem ich am Abend eine Flasche Wein lenzte. Als Gesundheitsoffizier an Bord war er ja gegen jede Ansteckung erhaben.

Knapp fünf Tage nach der Schreckensnachricht ging die VOCKERODE abends vor Warnemünde auf Reede und ich wurde von einem Seenotrettungskreuzer, der schon auf mich wartete, übernommen. Die VOCKERODE fuhr weiter nach Hamburg. Sie mussten extra wegen mir über Rostock laufen. Während der halben Stunde Fahrt zum Überseehafen unterhielt mich einer aus der Crew und tröstete mich. Wenn ich mal am Alten Strom in Warnemünde wäre, solle ich ihn unbedingt mal besuchen und ihm erzählen, was aus meiner „Krankheit“ geworden sei. Vielleicht erfährt er es auf diesem Wege.

Im Überseehafen stand der Krankenwagen schon bereit und man transportierte mich nach Rostock ins Krankenhaus. Die sterile Atmosphäre im Krankenzimmer, vor allem diese unheimliche Ruhe, behagte mir überhaupt nicht. Mir fehlte einfach der Krach der Maschine und das Geschaukel, wenn auch ab und zu der Lärm der Straßenbahn, die am Kröpeliner Tor vorbeiquitschte, durch das Fenster drang.

Der erste Arzt, der mich untersuchte, fand die Sache schon recht eigenartig. Mir fehlte ja nichts. Ich lag völlig gesund und munter, wie mir schien, im Bett und harrete der Dinge, die da noch kommen sollten. Vom Fenster aus sah ich das „Haus der Gewerkschaften“ und ein Stück der Langen Straße.

Nun begann die Tortur der Untersuchungen. Blut zapfen hier und Blut zapfen da. Der Arzt machte mir etwas Hoffnung, es könne sich eventuell um einen Zufallsbefund handeln. Nach fünf Stuhluntersuchungen würde es sich herausstellen.

Am zweiten Tag brachte mir eine Schwester ein Radio. Da habe ich vor Freude ein bisschen geheult. Es sei ein Nachlass der FICHTE-Lehrlinge, die hier ebenfalls Station gemacht hatten. Das Gerät habe sich noch in der Desinfektion befunden.

Nach einem ruhigen Wochenende kam am Montagmorgen gegen neun Uhr die Visite mit der mir inzwischen überdrüssigen Frage, wie ich mich fühle. Es war zum Verrücktwerden. Vor dem Mittagessen schaute eine Angestellte von der Hygieneinspektion vorbei, stellte mir die übliche Frage, wie ich mich fühle, und kündigte an, dass nun meine Leute zu Hause unter die Lupe genommen würden. Nun bekamen die auch noch Schwierigkeiten wegen mir. Was mit den Leuten auf der THALE passiere, darüber entscheide der Medizinische Dienst des Verkehrswesens.

Am nächsten Morgen wurde ich gewogen. Trotz Müßigganges hatte ich entgegen meiner Vermutungen abgenommen. Was doch seelischer Stress alles bewirken kann. Anschließend rauschte eine „weiße Wolke“ in mein Zimmer, fünf oder sechs Ärzte und eine Schwester. Sie tauschten sich über mich aus, meinten, ich wäre ein ganz problematischer Fall, weil mir überhaupt nichts fehle, was sie nicht oft in ihrer Krankenhauspraxis erleben würden. Die ersten beiden Stuhlproben seien negativ gewesen. Möglicherweise liege eine Verunreinigung oder eine unsaubere Untersuchung des MDV vor. Es wäre kaum möglich, wenn zwei negativ seien, dass eine weitere positiv sein könne. Der Chefarzt schaute ernst und streng und wollte mir partout einreden, dass ich einen Freund auf der FICHTE habe. Ich könne es doch ruhig zugeben. Und bemerkte noch beim Hinausgehen augenzwinkernd: „Na, da haben sie eben

ein bisschen Urlaub gemacht.“ Vielen Dank, die Bemerkung hätte er stecken lassen können. Der sechste Tag im Krankenhaus brach an. Die vierte Stuhlprobe hatte sich als negativ erwiesen. Es keimte in mir die Hoffnung auf, die längste Zeit hier gewesen zu sein. Ich wartete von Stunde zu Stunde, dass der letzte Befund käme. Inzwischen hatte auch die Hygienekontrolle daheim stattgefunden und ich kam mir ziemlich blöd vor, ihnen solche Unannehmlichkeiten bereitet zu haben. Es kam kein Befund. Ich geriet wieder einmal ins Grübeln, wie so oft in diesen Tagen. Sollte dieses ganze Theater tatsächlich nur einem Irrtum geschuldet sein? Nach zwölf Tagen der seelischen Zermürbung entschied sich mein Schicksal. Immer hatte ich auf ein glückliches Ende gehofft, nie daran geglaubt. Der Arzt kam und teilte mir mit, die fünfte Probe sei unterwegs, es gehe wahrscheinlich alles in Ordnung. Klinisch krank wäre ich ja nicht gewesen. Eine Woche lag ich für nichts und wieder nichts gesund im Krankenhaus. Das Restliche würde sich nun auch noch einrenken, wenn die Nachricht von meiner „Gene-sung“ zu Hause und an Bord eintreffen würde. Ich war sehr glücklich über diesen Ausgang, aber etwas Wut im Bauch hatte ich schon, dass mir der Medizinische Dienst meine erste Mumi-Reise so verpatzt hatte.

Peter Hecht

Die Stromrechnung

Eine gute Wache an Bord unseres Schiffes wurde nachts mit einem Sicherheitsrundgang beendet. Unser Nautischer Offizier, der sich gern an einen besonderen Rundgang dieser Art erinnert, belebte unser gemütliches Beisammensein durch diese kleine Anekdote:

„Wie schon auf so vielen Fahrten, gab zuvor auch auf der vergangenen Reise ein Grünschnabel Anlass zu so manchem Spaß. Während meines Schiffsrundganges kam ich an der Kammer unseres Neulings vorbei, der seine zweite Reise an Bord unseres Schiffes machte. Da seine Kammertür offen stand, hatte ich Einblick bis zur Backskiste. Die Kammer lag völlig im Dunkeln. Lediglich durch die Beleuchtung des Ganges erkannte man ein aufgeschlagenes Buch. Ich nahm im ersten Moment an, unser Grünschnabel sei beim Lesen eingeschlafen. Doch ich musste staunen, als er umblätterte und die neue Seite gegen das spärlich hereinfallende Licht drehte. Auf meine Frage, warum er nicht die Kammerbeleuchtung einschalte, gab er mir ohne zu zögern zur Antwort, dass er zur See fahre, um Geld zu verdienen. Die Stromrechnung auf der vorherigen Reise sei ihm zu hoch gewesen.

Verblüfft über diese Antwort, setzte ich meinen Sicherheitsrundgang fort, um anschließend dem Kabelgattmatrosen einen Besuch abzustatten, der nach meiner Meinung für den ‚Stromzähler‘ an Bord unseres Schiffes verantwortlich zeichnete.

Unsere Südostasienreisen dauerten in der Regel rund fünf Monate und manchmal auch etwas länger, sodass die ‚Ersparnisse‘ aus der Stromrechnung für die Decksgang garantiert für ein bis zwei Kisten Hafenbräu reichten.

Unser sparsames Seemannchen wurde auf einer der nächsten Bordfeste, die unter dem Sonnensegel an Deck nach dem Tagestörn für Abwechslung im Bordalltag sorgten, höflich darauf aufmerksam gemacht, dass das Freibier der momentanen Party mit seinem ‚Stromverbrauch‘ verrechnet würde. Der auf seiner inzwischen zweiten großen Seereise nun schon seefeste Decksmann erkannte dann doch den Wink des Kabelgattmatrosen und zog in Zukunft auch mal von selbst sein ‚Spendierhöschen‘ an. Ab dieser freundlichen Geste stand eigentümlicher Weise der ‚Stromzähler‘ still.“

Der mitunter raue Ton an Bord und seemännisch praktische „Erziehungsmethoden“ hatten bisweilen doch Erfolg und haben bis heute noch keinem jungen Seemann geschadet.

Nur einmal die Bermudas sehen

Das MS HALLE war nicht mein erstes Schiff. Aber im Februar 1976 sollte es meine erste Reise über den Atlantik werden. Kuba, Mexiko, Bermudas, Bahamas – alles Länder, auf deren Häfen ich mich sehr freute. Und mit mir noch 40 Mann Besatzung, einige Lehrlinge und mitreisende Ehefrauen.

Wir hatten bereits Rostock und Hamburg hinter uns gelassen und lagen am Abend des 7. Februar mit zwei Schleppern vor der Schleuse in Antwerpen.

Das Abendessen war vorbei und die Pantry blitzblank. Der letzte Gang vor Feierabend führte mich mit der Fuhlbrass nach achtern. Der Nebel, der sich über das flache Land gelegt hatte, wurde immer dichter. Ich überlegte noch, ob ich das bisschen Abfall nicht gleich über das Schanzkleid entsorgen könnte. Es sah ja niemand. Als ich gerade den Eimer hob und nach unten schaute, bemerkte ich plötzlich einen kleinen „Elbkahn“. Schräg von der Seite her fuhr er ungebremst auf uns zu. Und da schepperte es auch schon. Er stieß mit solcher Wucht gegen unser Schiff, dass ich Mühe hatte, mich festzuhalten. Der Kleene spinnt wohl, dachte ich, ohne zu ahnen, was der Zusammenstoß für Folgen haben würde. Der „Elbkahn“, der ein leerer Flusstanker war, hatte sich unterhalb der Wasserlinie in uns hineingebohrt. In Höhe der Kompressorenstation war er im E-Store gelandet. Der Wachassi bemerkte sofort, dass vom Wellentunnel her Wasser ins Schiff lief und schaltete die Lenzpumpe an. Aber bald war klar, dass diese die Wassermenge nicht schaffen würde. Wir standen oben im Maschinenraum und sahen zu, wie er langsam voll lief. Nacheinander wurden alle Maschinen ausgeschaltet.

Inzwischen hatte der Kapitän weitere Schlepper angefordert. Die brachten Rohre und Pumpen. Bei dem Versuch, das Wasser aus dem Schiff zu bekommen, standen einige Besatzungsmitglieder bis zum Hals im Wasser. Aber da etliche Dichtungen fehlten, misslang das Abpumpen und sie mussten aufgeben.

Unterdessen war es Nacht geworden. Aber an Schlaf dachte keiner. Die meisten hatten sich in die Kammern zurückgezogen und grübelten bei einem Schlummertrunk darüber nach, wie es weiter gehen würde.

Als letzte Aktion in dieser Nacht zogen und schoben an die acht Schlepper das MS HALLE aus der Fahrrinne auf eine Sandbank hinaus, bis es mit den Schrauben aufsaß.

Nach einer kleinen Mütze voll Schlaf stand ich am nächsten Morgen wieder in der Pantry. Eine Neuigkeit ließ nicht lange auf sich warten: „Gegen neun Uhr halten sich alle Stewardessen, mitreisende Ehefrauen und Lehrlinge mit Gepäck an Deck bereit. Sie werden in ein Hotel an Land gebracht, da der weitere Verlauf der Reise noch unklar ist.“ So ähnlich gab ein Offizier die Anordnung des Kapitäns bekannt. Aha, dachte ich, man will also allen „Ballast“ loswerden. Mit einem mulmigen Gefühl im Bauch stiegen wir auf einen Schlepper, der uns an Land brachte. Dann ging es weiter ins Hotel. Nachmittags bummelten wir bereits durch Antwerpen. Leider konnte sich keiner von uns über den unverhofften Landgang so richtig freuen. Die Gedanken waren immer an Bord.

Dort wurden weitere Maßnahmen ergriffen, um das Schiff leer zu pumpen. Am 9. Februar schweißten Taucher das 3 mal 1,5 Meter große Leck mit Stahlplatten notdürftig zu. Das Wasser konnte endlich abgepumpt werden. Am selben Tag lief MS HALLE in den Hafen von Antwerpen ein und die Löscharbeiten begannen.

Wir „Hotelbewohner“ erhielten diese erfreuliche Nachricht natürlich sofort. Nachmittags waren wir alle mit Sack und Pack wieder an Bord. Vielleicht geht die Reise ja doch weiter? Ich hoffte es sehr.

Am 11. Februar, als die Ladung gelöscht war, verholte das Schiff ins Dock. Die Stahlplatten wurden entfernt. Jetzt konnten wir das Ausmaß der Kollision aus der Nähe betrachten. Zwei Tage später war das Leck fachmännisch zugeschweißt und wir verließen das Dock. Eine Firma aus Hamburg begab sich kurz darauf an Bord. Mit heißem Dampf befreite sie den Maschinenraum von Schlamm, die Maschinen wurden abgesprüht und konserviert. Für mich ging der normale Bordalltag weiter. Die Maschinenassis machten sich über alle Teile, wie Schrauben und Dichtungen her, um sie zu waschen, zu konservieren und zu sortieren – eine mühsame Arbeit. Wenn wir nicht an Land gingen, verbrachten wir viel Freizeit an den Tischtennisplatten, die wir in einer leeren Luke aufgestellt hatten. Aus Rostock erreichten uns in den kommenden Tagen keine guten Nachrichten. Sie ließen uns die Hoffnung auf eine Weiterfahrt begraben. Und so kam es, dass der 2. März mein letzter Arbeitstag an Bord des MS HALLE war. Am selben Abend musste ein großer Teil der Besatzung das Schiff verlassen. Mit dem Zug ging es über Brüssel, Köln und Hamburg nach Rostock. Auf dem Bahnhof empfing uns Frau Wagner vom Flottenbereich Asien/Amerika und teilte alle für die nächsten Tage auf andere Schiffe ein. Für mich ging der Traum, einmal nach Mittelamerika zu kommen, leider nicht mehr in Erfüllung. Nach einer weiteren, zehnmonatigen Reise auf MS KARL-MARX-STADT beendete ich meine Seefahrtszeit.

Lutz Ehlert

Der Mann mit dem Taucherhelm

Nach Beendigung der Dienstzeit bei der Volksmarine im April 1966 sprach ich mit meinem Freund Edmund über meine weiteren Zukunftspläne im Zivilleben. Edmund war einige Jahre älter und zum damaligen Zeitpunkt Koch auf einem Eimerkettenschwimmbagger. Er machte mir den Vorschlag, bei der Seebaggerei als Motorenwärter anzuheuern, da man dort technisches Personal für den Bordbetrieb suchte. Die Voraussetzungen waren gegeben, da ich schon nach meiner Lehre als Elektromaschinenbauer drei Jahre beim Seehydrografischen Dienst in Warnemünde auf dem Vermessungsschiff KARL FRIEDRICH GAUSS als Motorenwärter und auch bei der Volksmarine als Motorengast und Oberdeckselektriker gearbeitet hatte.

Bei der Marine hatte ich einige Lehrgänge, unter anderem auch einen Schiffstaucherlehrgang absolviert. So bewarb ich mich und wurde im Mai 1966 als Motorenwärter eingestellt. Ich wurde zum Dienst auf den Eimerkettenschwimmbagger WARNEMÜNDE beordert, der im Landtief (Greifswalder Bodden) arbeitete. Dort angekommen, wurde ich eingewiesen und versah ab sofort meinen Kontrolldienst im Maschinenraum.

Das Durchschnittsalter der Kollegen zum damaligen Zeitpunkt war recht hoch und die Interessengebiete lagen ziemlich weit auseinander. Eine gute Stütze hatte ich in einem jüngeren Kollegen, der in Michaelsdorf in der Nähe meiner Heimatstadt Barth wohnte. Die meiste Zeit verbrachte ich im Maschinenraum, wachfrei gab es noch nicht und ich langweilte mich. So habe ich in der folgenden Zeit unzählige Bücher gelesen. Zu reparieren gab es sehr wenig. In einer der Arbeitsschichten machte ich den Maschinisten auf eine Kühlwasserleckage am Hilfsdiesel aufmerksam. Er antwortete: „Datt lott man lopen, datt löppt solange wie datt löppt.“ Die ältere Generation tat sich schwer mit etwas aufwändigeren Reparaturen. Die Leckage am Kühlwasserübertritt wurde bestimmt erst in der nächsten Wertzeit repariert. Bei einem

späteren Laufbuchsenschaden am Hauptmotor mit Wassereinbruch gab es lange Gesichter und es dauerte Tage bis zur Instandsetzung.

Nach Feierabend fuhren wir mit dem Schlepper ODER dann nach Thiessow, wo unser Wohnschiff lag, auf dem die Besatzungen untergebracht waren. Abends ging es zum Tanz. Urlaubermädels gab es ja reichlich. Auf dem Wohnschiff wurde auch Aal geräuchert. Nach der Nachtschicht und sechs Stunden Schlaf ging es zum Strand, um Kraft zu schöpfen für den anstrengenden Dienst.

Auf jeden Fall hatte diese Arbeit nicht viel mit der Seefahrt zu tun. Die schwärmerische Erzählung bei der Anwerbung durch Freund Edmund war leicht übertrieben gewesen. So kam es mir ganz recht, dass Arbeitskräfte für eine Baustelle in Burgas/Bulgarien gesucht wurden. Ich meldete mich und im Oktober 1966 flog ich mit etwa 40 Kollegen vom Flughafen Berlin-Schönefeld aus nach Sofia und weiter nach Burgas. Für mich war es der erste Flug im Leben und ich fand ihn sehr aufregend. In Burgas angekommen, wurden wir auf die im Hafen liegenden Geräte wie Eimerkettenschwimmbagger, Spüler und Klappschuten aufgeteilt. Die Schichten wurden organisiert. Ich wurde dem Spüler BREITLING zugeteilt. Er war in Holland neu gebaut worden und für damalige Verhältnisse modern und geräumig. Die Arbeitszeit betrug an vier Tagen zwölf Stunden Tagesschicht, zwei Tage frei und vier Tage Nachtschicht. Für mich waren die folgenden Monate in Burgas mit die schönste Zeit im Leben. Alles passte – die Wohnung, belegt mit mehreren Kollegen und netten Wirtsleuten, die Freizeitgestaltung mit Verbindung zum Segelklub, die Landschaft, die Arbeitskollegen und die Arbeit an sich. Endlich aus den beengten Wohn- und Lebensverhältnissen bei Müttern, Oma und Geschwistern raus, um jetzt einen Hauch von Freiheit zu genießen. In der Wohnung in Burgas, Ernst-Thälmann-Straße 38, wohnte ich die ganze Zeit über. Es gab nie Streit mit den Arbeitskollegen und wir verbrachten die Freizeit miteinander, auch gemeinsam mit den Wirtsleuten. Leider bin ich – und ich bedaure das sehr – nicht mit den Wirtsleuten in Verbindung geblieben. Unsere Freizeit verbrachten wir mit Segeln, Ausflügen ins Ländliche, bei vielen Weinabenden, bei Strand- und Badespaß. Und wir machten natürlich auch einige Mädchenbekanntschaften. Zu der Zeit wurden die Namen der Mädels, die mit Ausländern gingen, öffentlich am Schwarzen Brett ausgehängt. Einige Kollegen haben später auch Bulgarinnen geheiratet.

Der Dienst auf dem Spüler BREITLING war angenehm und vielseitig. Die Arbeit war nicht nur auf den Spüler begrenzt, sondern wir mussten nach 600 Kubikmetern auf das Spülfeld, um die Spülleitungen zu verlängern. Das bedeutete mitunter Knochenarbeit, da die Rohrleitungen 600 mm Durchmesser hatten und einige Meter lang waren. Die Rohrleitungen wurden dann über Balken an die Anschlussstelle gerollt. Eine bulgarische Planierdrape war nicht immer zur Stelle. Im Sommer machte es richtig Spaß. Im Winter fielen die Temperaturen. Woran ich nicht gedacht hatte, dass es auch in Bulgarien Minustemperaturen gibt. Flugs wurde lange Unterwäsche gekauft.

Vertragsgemäß bestand unsere Aufgabe darin, für den Bau einer Kaianlage einige 100.000 Kubikmeter Kies in die Bucht vor dem Fischkombinat aufzuspülen. Der Kies wurde von unserem Eimerkettenschwimmbagger gefördert, von den Klappschuten transportiert und von unserem Spüler abgesaugt und über Rohrleitungen in die Bucht befördert. Der Transport durch die Rohrleitungen erfolgte durch ein 1:10-Wassergemisch, welches durch den Spüler zugesetzt wurde. Parallel dazu bauten die Bulgaren eine Betonkaianlage und wir verfüllten die Wasserfläche dahinter mit Kies. An der Mauer des Fischkombinats befanden sich einige Zigeunerhütten, die langsam zugeschlämmt wurden. Vor Baubeginn waren den Bewohnern Wohnungen zugewiesen worden. Sie wollten aber nicht umziehen.

Die Arbeit auf der Baustelle verlief planmäßig ohne größere Komplikationen. Die Behörden waren recht großzügig, kleinere Vergehen wurden im Kollektiv mit Schmunzeln ausgewertet.

So hatte ein Kollege im Rausch in der Gaststätte auf allen Vieren Hund gespielt, gebellt und versucht, der Kellnerin in die Waden zu beißen. Einem Kollegen fiel beim Anlegen der Barkasse die Sonnenbrille ins Wasser. Er wollte sie greifen und benutzte seinen Kopf als Fender zwischen Barkasse und Bagger. Er musste mit der Taxe ins Quartier gefahren werden und wusste im Schockzustand dessen Adresse nicht mehr. Ein Seemann konnte das ab. Am nächsten Tag war er wieder auf Arbeit.

Eines Tages saugte der Spüler nicht mehr. Wir öffneten den Steinkasten, das ist der Raum hinter dem Spülrohr zum Abhalten größerer Steine, um den Kreisel vor Beschädigung zu schützen, und was purzelte uns entgegen – lauter mittelprächtige Granaten. Die wurden vom Munitionsbergungsdienst abgeholt. Der Schreck saß uns noch einige Tage in den Gliedern.



Der Spüler BREITLING in Burgas Bulgarien



Der Spüler BREITLING bei der Arbeit

In der Freizeit sind wir oft mit unseren vom Klub geborgten Segelbooten hinaus aufs Schwarze Meer und zur Bucht Otmanli gefahren. Auf einer solchen Badefahrt passierte uns Folgendes: Wie so oft herrschte morgens eine Flaute. Wir sprangen alle über Bord, alberten herum und bemerkten erst nach geraumer Zeit, dass Wind aufkam. Mit viel Mühe holte Dieter im Kraulstil das Segelboot ein, hievte sich an Bord und fuhr uns entgegen. Bei Verlust des Bootes hätten wir wohl alle nach Hause fahren können.

Im Sommer 1967 war der Vertrag für den Spüler abgelaufen und die Baustelle beendet. Wir wurden in die Nähe der Burgaser Werft verschleppt und lagen dort vor Anker.



Dieter Lagemann und Frau Helga, der Geräteführer, Bernhard Weichbrodt, Siegfried Giese und der Autor (v.l.n.r.)

Der Vertrag für den Eimerkettenschwimmbagger lief weiter, um Untiefen abzubaggern. Auf dem Spüler wurde in zwei Schichten eine Mindestbesatzung stationiert, zu der auch ich gehörte. In dieser Zeit fielen Farb- und Reinigungsarbeiten sowie Reparaturen an Anlageteilen an. Da ich das Element Wasser schon immer liebte, überlegte ich, wie ich mit einfachen Mitteln ein Tauchgerät bauen könnte. Ich erwähnte bereits, dass ich bei der Navy einen Schiffstaucherlehrgang absolviert hatte. Hier auf der Baustelle verfügten wir über keinen vom Betrieb genehmigten Taucher. Bedarf war aber oft vorhanden, auch an späteren Baustellen.



Lutz Ehlert mit seinem Taucherhelm

Eines Tages zeichnete ich mir eine Skizze von einem Taucherhelm. Schweißgerätschaften hatten wir an Bord und ich machte mich an die Arbeit – Blech schneiden, formen, schweißen, Sicherheitsglas besorgen und montieren. Nach zwei Tagen war die Arbeit beendet. Den Auftrieb des Helms kompensierte ich mit zwei geteilten Schaken der Kette des Schwimmbaggers. Die Zuluft nahm ich von der Windensteuerluft (vorgetrocknet und gereinigt) über ein Ventil am Kopfstück des Helms. Der Luftdruck musste nur größer sein als der anliegende Wasserdruck im Helmbereich. Damit wurde das ausgeatmete Kohlendioxyd über die Schulterstücke weggeblasen und der Atemluftdruck kompensierte sich von alleine. Der Helm mit anliegenden Schaken auf Brust und Rücken war ziemlich schwer und mir zitterten die Knie. Der erste Tauchgang verlief erfolgreich und ich war bei einem Spaziergang in vier Metern Tiefe glücklich und zufrieden. Als der Matrose bei der Arbeit auf dem Spülrohr seine Armbanduhr verlor und diese ins Wasser fiel, erklärte ich mich bereit, sie vom Grund zu holen. Ich fand sie und gab sie Helmut. Nur ließ er sie leider nicht vom Uhrmacher reinigen und hat sie dann später doch noch weggeworfen.

Der Taucherhelm funktionierte und das sprach sich auf der Baustelle schnell herum. Eines Tages kam der Baustellenleiter Dieter Baumann mit der Barkasse vom Bagger zum Spüler und fragte, ob ich mit dem Taucherhelm dem Bagger helfen könnte. Die Seesiebe für den Wassereinlass zur Kühlung der Dieselmotoren waren verstopft. Ich erklärte mich sofort bereit und zusammen mit dem Taucherhelm fuhren wir zum Bagger. Gemeinsam installierten wir einen Luftanschluss, die Jakobsleiter wurde ausgebracht und ab ging es in drei Meter Tiefe zum Seekasten. Ich sah gleich die Bescherung. Der Kasten war mit Muscheln zugewachsen. Mit einem Messer reinigte ich die Schlitzte und sah, wie das Wasser nun hineinströmte. Der Bagger konnte wieder arbeiten und der Beifall war groß.

Einige Zeit später kam von Rostock die Order, einige Kollegen für die Auszeichnung zum Aktivisten vorzuschlagen. Mein Maschinist und Freund kam auf die Idee, mich vorzuschlagen, mit der Begründung, dass ich in der vorbeugenden Instandhaltung von Aggregaten, in Ordnung und in Sachen Arbeitsschutz gut sei und außerdem mit meinem Tauchereinsatz die Fortführung der Arbeit des Baggers garantiert hätte. Allseitige Zustimmung, auch des Kapitäns, und ab ging die Post nach Rostock.

Da für den Spüler noch keine weiteren Verträge unterzeichnet waren und er unproduktiv vor Anker lag, wurden einige Arbeitskollegen nach Rostock beordert. Darunter auch mein Freund Dieter, der uns den Vorschlag unterbreitete, sich beim Technischen Direktor für unseren Schulbesuch zum Maschinisten stark zu machen. Den Direktor kannte er von der Fischereizeit in Marienehe. Der Antrag wurde später auch genehmigt. Mein Kollege Siegfried G. ist anschließend viele Jahre als Maschinist gefahren. Ich bin nach dem Studium an der IHS Warnemünde vierzehn Jahre bei der DSR und danach wieder im Kubaeinsatz bei der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock (BBB) gefahren.

Eine Woche nach der Heimreise meines Freundes Dieter erhielt ich einen Eilbrief mit der dringenden Aufforderung, ich möge doch sofort den Taucherhelm über Bord schmeißen, der ganze Betrieb stehe Kopf. Was wir in unserer Überschwänglichkeit nicht bedacht hatten, war, dass es beim Tauchereinsatz ganz strenge Sicherheitsvorschriften gibt. Verletzt wurden bei diesem mittelalterlichen Einsatz wohl eine ganze Reihe davon. Die Auszeichnung habe ich aber doch bekommen und Köpfe sind wohl auch nicht gerollt. Viel später im Kubaeinsatz, von 1984 bis 1987, als ich auf dem EKS WOLGAST als Chief fuhr, traf ich einmal auf Bodo Küchenmeister, Bereichsleiter beim BBB. Wir unterhielten uns über vergangene Zeiten und er sagte: „Ach DU warst das mit dem Taucherhelm, hör mir bloß auf!“

Message in a bottle

Am Abend des 4. August 2011 nach unserer Rückkehr aus dem Garten schaltete ich wie gewöhnlich den Computer ein und kontrollierte das E-Mail-Postfach auf neue Mails. Das geschieht immer in dem Misstrauen, was wohl wieder die liebe Spammgemeinde für dümmliche Angebote zu unterbreiten hat.

An diesem Abend fand ich in meinem Postfach eine Mail aus den USA. Das war schon sehr ungewöhnlich und ließ meinen Misstrauensstachel sofort wieder in Rundumverteidigung gehen.

Aber dann las ich den Betreff „MS J. G. Fichte“ und mein Misstrauen machte zunehmender Neugier Platz. MS J. G. FICHTE, das ehemalige Lehr- und Ausbildungsschiff der Deutschen Seereederei, war auch mein erstes Schiff als Praktikant während unseres Studiums an der Seefahrtsschule Wustrow gewesen. Nachdem also schnellstens die Mail heruntergeladen war, traute ich meinen Augen nicht. Mir lief ein regelrechter Schauer über den Rücken beim Lesen des Inhalts:

Hello, my hopes are this reaches you.

I was stationed at a U.S. Naval Air Station in the Bahamas in the early '70s on the Island of Eluthera. (That base was closed around 1985.)

One day in February 1973, I was out beach combing and found a message in a bottle.

Approximate location was 25 17.52 N, 076 19.64 W

I have carried the bottle and note around for years since. Have never been sure how to try and find these guys.



I didn't know if they were military or civilian.

I would feel they would enjoy this, if any are still with us.

I have now found what looks like the ship they were on, MS J. G. Fichte.

I have attached a copy of the note.

If this strikes an interest for you to pursue, I can send you photos of the bottle and note.

Thank You,

Mike Davis

Frei übersetzt auf gut Deutsch:

Hallo, ich hoffe, dass Sie diese Nachricht erhalten.

Ich war in den frühen 70ern auf einem U.S. Marine Luftwaffenstützpunkt auf der Insel Eluthera auf den Bahamas stationiert (Der Stützpunkt wurde etwa 1985 geschlossen).

An einem Februartag 1973 befand ich mich im Ausgang am Strand und las eine Nachricht in einer Flasche auf. Die ungefähre Position war 25 Grad 17,52 Nord und 076 Grad 19,64 West. Ich habe die Flasche und die Nachricht für viele Jahre bei mir getragen. Ich war mir nicht sicher, wie ich versuchen sollte, diese Jungs zu finden.

Ich wusste nicht, ob es Zivil- oder Militärpersonen waren.

Ich könnte mir vorstellen, dass sie sich freuen würden, wenn es sie noch gibt.

Ich habe nun etwas gefunden, das wie das Schiff aussieht, auf dem sie waren, MS J. G. Fichte.

Ich habe eine Kopie der Nachricht beigelegt.

Wenn Ihr Interesse geweckt ist, dies zu verfolgen, kann ich Ihnen Fotos der Flasche und der Nachricht senden.

Danke,

Mike Davis

Ich konnte in dem Moment noch nicht ganz erfassen, was mir da soeben widerfahren war, befand ich mich doch damit mitten drin in der folgenden, fast unglaublichen Geschichte.

Klasse VM9 , MS "J.G.Fichte" 1972



Im Januar 1972 ist das Lehr- und Ausbildungsschiff der Deutschen Seereederei MS J. G. FICHTE auf der Reise von Rostock nach Havanna. An Bord sind neben der Stammbesatzung auch Lehrlinge des 1. Lehrjahres zur Ausbildung zum Vollmatrosen der Handelsschiffahrt.

Am 24. Januar, einem Montag, hat das Schiff fast die subtropischen Breiten in Höhe Floridas an der Ostküste der Vereinigten Staaten erreicht. Es ist Abend, noch warm, und die Lehrlinge verbringen die Freizeit an Deck, auf dem durch den Fahrtwind noch etwas Kühle herrscht. Wer auf dem MS J. G. FICHTE in den Lehrlings- oder Praktikantenkammern fährt, weiß das Oberdeck zu schätzen.

Vier Freunde der Klasse VM 9, Joachim M., Franz M., Klaus L. und Harald N., sitzen zusammen und verfassen eine Flaschenpost. Auf einem kleinen Zettel notieren sie ihre Namen und Adressen, vermerken, dass sie 17 Jahre alt und Lehrlinge sind und diese Flaschenpost am 24. Januar 1972 von Bord des MS J. G. FICHTE auf etwa 30 Grad nördlicher Breite und 70 Grad westlicher Länge dem Meer übergeben. Die Flasche wird so gut es geht verschlossen, fliegt mit einem Plumps über Bord und verschwindet sofort aus der Sicht.



Mike Davis 1973

Im Februar 1973, also ziemlich genau ein Jahr später, unternimmt der damals 21-jährige dienstfreie amerikanische Marinesoldat Mike Davis von der US Naval Air Base auf der Bahama-Insel Eluthera der Bahamas einen Ausflug zum Strand und findet eine Flasche mit einer Nachricht.

Der Fundort liegt auf der ungefähren Position von 25 17.52N und 076 19.64W.

Da er keinerlei Deutschkenntnisse besitzt, ist das Verstehen des Zettelinhalts für ihn schon schwierig und als amerikanischer GI ist er sich unsicher, ob und wie er die Verfasser der Nachricht ausfindig machen könnte. Schon die Frage, ob es sich um Zivilisten oder Militärangehörige handelt, kann er sich nicht beantworten und sie bereitet ihm Probleme. Das Internet als fast grenzenlose Fundstelle für Informationen, das Googeln oder Benutzen anderer Suchmaschinen, um überhaupt zu ermitteln, was es mit dem Namen MS J. G. FICHTE auf sich hat, gibt es noch nicht. Aber, wie er mir in späteren Mails schreibt, ist dieser Fund

trotzdem ungeheuer wichtig für ihn, denn er bleibt in den folgenden rund 38 Jahren sein ständiger Begleiter, wird auch bei mindestens drei beruflich bedingten Umzügen immer mitgenommen und ist häufig ein hochinteressantes Gesprächsthema mit Freunden und Bekannten.

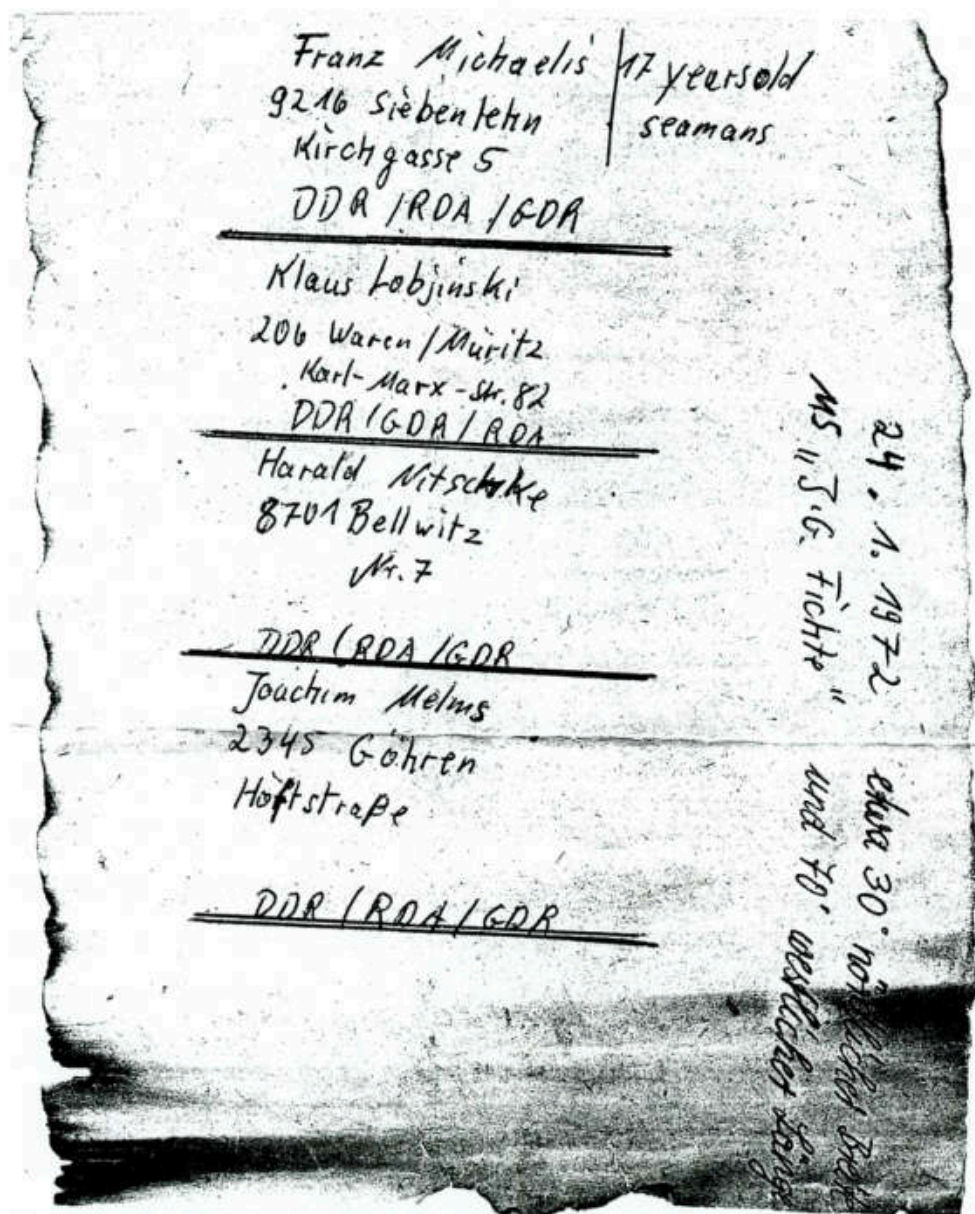
2011 forscht nun Mike Davis im Internet nach MS J.G. FICHTE, gelangt beim Googeln ziemlich schnell auf die Internetseite www.seefunkstelle.de und wird fündig. Diese Web-Seite ist meine Homepage, auf der ich Informationen zum Seefunk und zu den



Mike Davis 2011

wichtigsten Schiffen, auf denen ich gefahren bin, unter anderem auch zum MS J.G. FICHTE, sowohl in deutscher als auch in englischer Sprache veröffentlicht habe. Hier findet er erstmals eine Information, dass es ein Schiff mit diesem Namen gab und schreibt die obige E-Mail an mich.

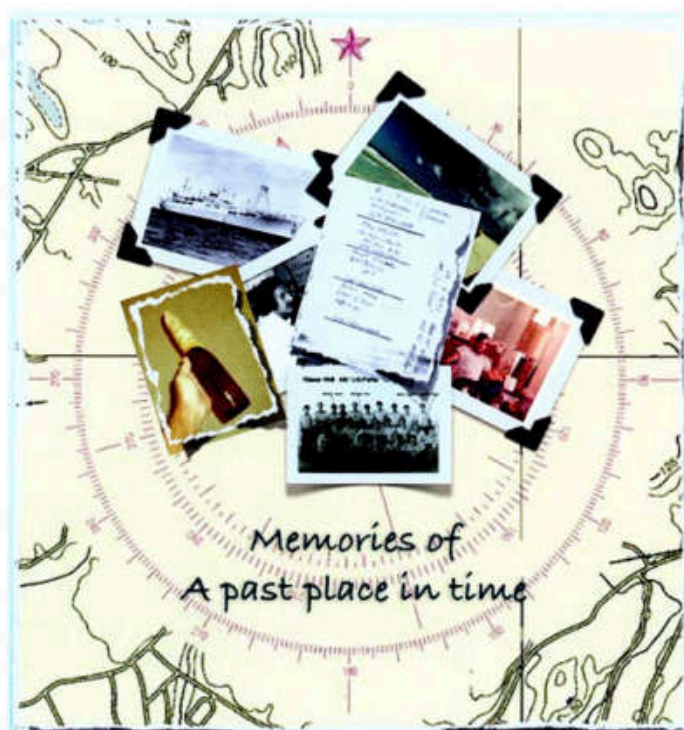
Nachdem ich diese Nachricht erst einmal verdaut hatte, antwortete ich Mike und versicherte ihm, dass ich alles daran setzen werde, um Informationen über das Schicksal der vier Verfasser der Flaschenpost zu erhalten.



Das war nun leichter gesagt als getan, schließlich waren Namen und Adressen auf dem in der Flasche befindlichen Zettel schon 39 Jahre alt. Aber wozu gibt es Internet und diverse Telefonverzeichnisse auf CD? Diese erste Hürde ließ sich nehmen, aber bei den Recherchen tauchten natürlich mehrere Personen mit gleichem Namen auf. Wer ist der Richtige? Also einfach beim ersten Eintrag anfangen ... Und schon kam die nächste Hürde. Man rufe heutzutage mal bei jemand X-Beliebigen an, teile ihm mit, man sei ein ehemaliger Funkoffizier der Deutschen Seereederei und möchte ihm etwas aus seiner Vergangenheit mitteilen. Klack! Einfach aufgelegt war noch die sanfteste Reaktion. „Du/Sie Spinner, was habe ich mit der Deutschen Seereederei am Hut“, lauteten schon etwas heftigere Kommentare.

Ein weiteres Problem tat sich bei Joachim M. auf. Der Telefonanschluss unter der Adresse auf dem Flaschenpost-Zettel gehörte seinen Eltern, sicher auch schon im höheren Alter, die erst einmal gaaanz Schlimmes vermuteten. Ich konnte sie aber sehr schnell beruhigen, indem ich in kurzen Worten die Geschichte der Flaschenpost erzählte. Sie gaben mir dann auch bereitwillig die neue Telefonnummer ihres Sohnes. Als ich dort anrief, erfuhr ich, dass Joachim M. noch immer bei einer Fährschiffreederei zur See fährt. Er befand sich quasi schon wieder am Auslaufen, aber er würde sich in seiner nächsten Freizeit mit mir in Verbindung setzen. Immerhin hatte ich einen ersten Erfolg zu verbuchen.

Bei Klaus L. kam ich zunächst gar nicht voran. Also versuchte ich es bei Franz M., den ich auch beim ersten Versuch erreichen konnte. Er hat sich sehr über die Nachricht gefreut, aber im Gespräch teilte er mir mit, dass seine Seefahrtzeit leider unglücklich beendet wurde. Er wurde zur Nationalen Volksarmee eingezogen, was für einen Seemann etwa gleichbedeutend war, als wenn man ein Wildpferd in einen Ziegenstall sperrt. Also kam, was kommen musste: Ein übereifriger Vorgesetzter – vielleicht spielte auch Neid auf die Seefahrt und die Reisen ins Ausland eine große Rolle – verpasste ihm eine Beurteilung, die ihm für die Zukunft die Seefahrt komplett vermasselte. Ein zur damaligen Zeit nicht gerade seltenes Ereignis.



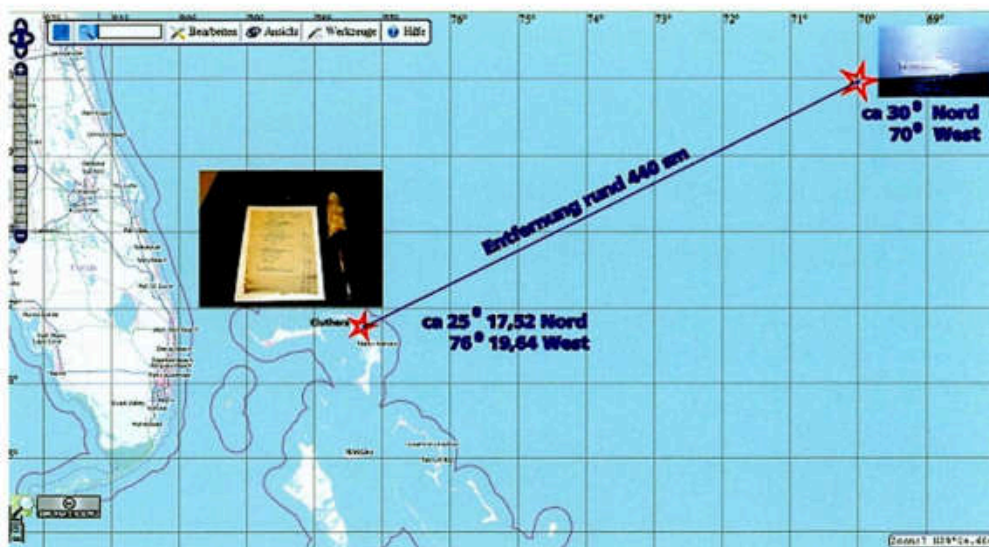
Auch bei Harald N. traf ich gleich beim ersten Anruf ins Schwarze. Erst ein wenig ungläubig, taute der Harald schnell auf und entpuppte sich als überaus lustiges und lockeres Haus. Wir haben danach noch häufiger lange Telefonate geführt, in denen er mir erzählte, dass ihm ein gleiches Schicksal wie Franz widerfahren war.

In den Gesprächen erhielt ich dann den entscheidenden Hinweis, dass sich Klaus L. im Band II der BORDGESCHICHTEN mit seinen Erlebnissen beim Untergang des MT BÖHLEN verewigt hat. Durch seine zwischenzeitliche Namensänderung war ich vorher immer einer falschen Spur gefolgt. Auch bei ihm machte sich nach anfänglichem Erstaunen große Freude über die Nachricht breit.

Und somit – fast unglaublich – hatte ich wirklich alle vier Beteiligten gesund und munter ausfindig machen können.

Es handelte sich dann schon um eine besondere Mail, in der ich am 19. August 2011 an Mike Davis schreiben konnte: „Proudly I like to inform you, I found all 4 guys from ‚bottle‘-note!“ Mike antwortete sofort und teilte meine große Freude. Einige Wochen später schickte er mir per Mail eine tolle Dokumentation, die er zu dieser Geschichte zusammengestellt hatte. Falls der eine oder andere Leser interessiert ist, kann sie bei mir unter der E-Mail-Adresse dst63@seefunkstelle.de angefordert werden.

Für diesen Beitrag in den BORDGESCHICHTEN wäre sie einfach zu umfangreich.



Bei den letzten E-Mail-Wechseln meinte ich nun aber eine gewisse Wehmut bei Mike Davis herauszulesen. Jahre, Jahrzehnte lang hatte er etwas Unbekanntes, etwas Geheimnisvolles mit sich herumgetragen, das viel Raum für Phantasien in sich barg. Nun war die Story zwar zu einem ausgesprochen guten, aber immerhin zu einem Ende gekommen. Schade eigentlich, es hätte ja noch irgendwie weitergehen können.

Ich meinerseits habe jedenfalls noch etwas hinzuzufügen: Die Verfolgung des Weges der Flaschenpost auf der Karte bis zu ihrem Auffinden. Bei allen Ungenauigkeiten, angefangen bei der angenäherten Position, auf der die Flasche dem Atlantik übergeben wurde (rund 30 Grad nördlicher Breite und 70 Grad westlicher Länge) bis zur in Strömung und Wind tatsächlich zurückgelegten Strecke, war die Flaschenpost rund 370 Tage, gleich 8880 Stunden unterwegs und hat dabei auf einer Großkreis-Linie rund 440 Seemeilen zurückgelegt. Damit hätte sie eine Geschwindigkeit von rund 0,05 Knoten erzielt. Na, das ist doch schon etwas.

Meine Braut Maria

Wie diese Geschichte bis hin zum großen Showdown im Detail ablief, das lässt sich nach all den Jahren nicht mehr so genau rekonstruieren. Manchmal entwickeln sich Geschehnisse im Leben zu Selbstläufern, die sich nicht mehr stoppen lassen, bis die Situation zu eskalieren droht.

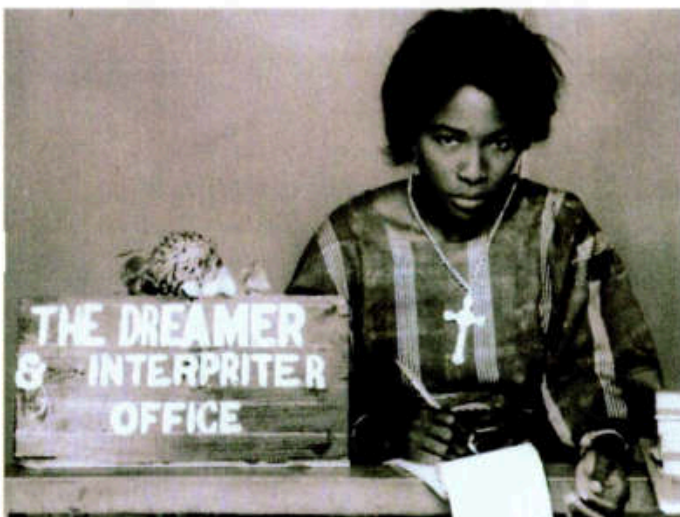
Nach einer „Schnupperheuer“ 1961/62 als Steward auf dem TMS FRITZ HECKERT stieg ich nach einem zwischenzeitlichen Landaufenthalt 1966 wieder bei der DSR ein. Schließlich landete ich als Chefsteward auf der USEDOM und anderen Schiffen des Flottenbereiches Afrika in der Westafrikafahrt und damit in geradezu paradiesischen Verhältnissen, vor allem, was die freie Liebe betraf. Jede Reise konnte ich mir zu einem grandiosen, im Gedächtnis unauslöschlichen Erlebnis gestalten.

Ich betrachtete diese Mädels nie als Prostituierte, sondern als bedauernswerte Geschöpfe, die oft keine andere Möglichkeit besaßen, als auf diese Weise ihre Familie über Wasser zu halten und etwas Geld in die Familienkasse zu spülen. Durch mein honoriges Auftreten ihnen gegenüber und meine finanzielle Großzügigkeit gelang es mir oft, einen Kontakt zu den Familien herzustellen, in denen ich wie ein Verwandter aufgenommen und angesehen wurde. Ich für meinen Teil betrachtete diesen Umgang als praktizierte Entwicklungshilfe, fernab der Dollarmillionen, die sich korrupte Staatsdiener inzwischen beiseite schafften.

Finanziell konnte ich mir diese selbstlosen Einsätze immer leisten. Durch diverse Schmuggelgeschäfte, meist in Einvernehmen mit den Zoll- und Polizeibehörden, kam genügend Geld in die Kasse. Transit- und Basarwaren sowie je Reise mehrere Dutzend Ruhlaer Taschenuhren waren ständig im Angebot. Für eine Taschenuhr von sechs, sieben Mark der DDR ließen sich in Abidjan/Elfenbeinküste immerhin 1000 CFA-Franc, gleich 17 DM, erwirken. Eine Flasche Schnaps aus der Transitlast brachte drei bis vier US-Dollar ein. Ein Schelm, der behauptet, er hätte diese Gelegenheiten ungenutzt verstreichen lassen.

Die schwarze Perle Maria lernte ich während einer Hafenliegezeit in Lagos/Nigeria kennen. Sie hatte dort im Hafen einen Südfrüchte-Stand. Einer ihrer Brüder stand mit seiner Maschinenpistole als Armist am Hafentor, ein anderer Bruder war Militärarzt. Maria schlief nachts bei

mir an Bord, abends waren wir gemeinsam unterwegs. Um vor zudringlichen Bewerbern sicher zu sein, wollte sie, dass wir heiraten. Mit einer Heiratsurkunde könne sie sich vor den Belästigungen dieser Burschen schützen. Warum nicht einmal eine Scheinehe in Schwarzafrika als noble Geste statt immer nur um der sozialen Hängematten willen in Deutschland schließen? Gesagt, getan und soweit, so gut.





Hochzeitsfoto



Ende 1971 erhielt ich einen Brief von Maria aus Ajegunle-Apapa, Lagos, mit folgendem Inhalt (in der deutschen Übersetzung):

„Lieber Mr. Bernd, zuerst möchte ich dich nach deiner momentanen Gesundheit fragen, die das Wichtigste von allem ist. Gleichzeitig übermittle ich dir meine wärmsten Grüße.

Ich möchte dich informieren, dass ich mich nach deinem Kommen nach Nigeria sehne, um dich einmal wieder zu sehen. Es ist eine lange Zeit vergangen, seitdem ich dich das letzte Mal sah. Darum versuche das Möglichste, um zu kommen.

Zusätzlich sende ich dir meine Weihnachtsgrüße im Voraus. Wie du siehst, liegt diesem Brief ein Hochzeitsdokument bei. Ich meine dazu, Gratulation zu unserem Erfolg. Dir und mir viel Glück. Nun möchte ich schließen.

Thanks, Yours truly,

Mrs. Bernd (Maria)“

Mrs MARIA BERND,
7, Senusi St,
Apapa- Ajegunle
Lagos, Nigeria
21st Sept 1971

Dear Mr. Bernd,

How are you? Hope you arrived safely in Germany! If so thanks to God.

Extend my greetings to all your family and friends.

I shall be grateful to know the date and time of your arrival in Lagos in your next letter to me.

Since you have gone over I was not happy and all my mind is not in Africa again unless I follow you to Germany.

God will give you improvement in your work (over)

PTD

I shall be expecting you as soon as you arrive in Lagos.

Thank to you my Darling,

I am Yours for ever.

Mrs Maria Bernd.

BY AIR MAIL
FOR YOUR AIR LETTER ENCLOSURE

REPUBLIC OF NIGERIA 9d

MR. BERND TSCHERNING
HAGENSTRASSE
NO. 521
113 BERLIN
GERMANY

Sender's name and address:

AN AIR LETTER SHOULD NOT CONTAIN ANY ENCLOSURE; IF IT DOES IT WILL BE SURCHARGED OR SENT BY ORDINARY MAIL

Die beiliegende Kopie einer eidesstattlichen Erklärung, bereit für meine Unterschrift, enthielt Folgendes (in der deutschen Übersetzung):

In the Magistrate's Court of Apapa

Hochzeitserklärung

Ich, Mr. Bernd Tscherning, Deutschland, Christ, Bewohner einer deutschen Stadt, Chef-steward eines Schiffes, wohnhaft in 113 Berlin, Hagenstraße Nr. 521, erkläre hiermit feierlich:

1. Dass ich der Ehemann von Mrs. Maria Bernd bin.
2. Dass besagte Mrs. Maria Bernd mit mir verheiratet wurde am 28. November 1969 im Abeckuta Western State, nach englischem Recht und Gesetz.
3. Dass meine als auch ihre Eltern mit ihrem Segen der Heirat zugestimmt haben.
4. Dass diese Erklärung nun notwendig wird aus Gründen des Protokolls.
5. Und dass ich diese feierliche Erklärung gewissenhaft abgebe, im Glauben daran, dass alles wahr ist und sich in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Schwur-Gesetzes von 1967 befindet.

IN THE MAGISTRATE'S COURT OF APAPA
DECLARATION OF MARRIAGE

I, Mr. Bernd Tscherning, Germany, Christian, A Citizen of Germany Town, A Chief Ship Steward, residing at 113 Berlin Hagenstrasse No 521, do hereby solemnly declare and say as follows:-

1. That I am the husband of Mrs. Maria Bernd.
2. That the said Mrs. Maria Bernd was married to me on the 28th November, 1969, at Abeckuta Western State, according to the English law and Customs.
3. That both my parents and her parents consented to the Marriage with their blessing over it.
4. That this declaration is now necessary for record purposes.
5. And that I make this solemn declaration conscientiously believing the same to be true and in conformity with the Provisions of the Oaths Bill of 1967.

D E C L A R A N T

Sworn to at the Magistrate's court
Registry Apapa thisday of
.....19.....

B E F O R E M E

COMMISSIONER FOR OATHS.

Es folgten die Unterschriften
des Erklärenden und des
Commissioners für Eides-
erklärungen,
Ort, Datum etc. pp.

Dieses Originaldokument
war vor der nun von mir
gewünschten Unterschrifts-
leistung von den Landes-
behörden mit Amtsstempel
und Unterschrift bereits ab-
gesegnet worden.

In den darauf folgenden
Hafenliegezeiten wurde un-
ser Verhältnis noch vertieft,
denn diese Heiratsurkunde
sollte ja nun unterschrieben
werden.

Ein Hochzeitsfoto wurde
geschossen. Ab sofort hieß
sie Mrs. Maria Bernd.
Die Ehefrau darf in Nigeria
als Nachnamen den Vor-
namen des Ehemannes
annehmen.

Während der einwöchigen Liegezeit gelang es ihr, meine Kammer mit Koffern und Kartons vollzustellen. Sie wollte mit nach Deutschland und erwartete eine Mitreise. Mir wurde es nun doch etwas mulmig und ich vertraute mich dem Kapitän und dem DSR-Vertreter, Herrn Gildemeister, damals der einzige DDR-Bürger in Lagos, an.

In der Nacht vor dem Auslaufen der FREDERIC JOLIOT CURIE wurden mit einem Pkw und unter Mithilfe des Bordbäckers Hans-Otto alle Koffer und Kartons in die Wohnung von Marie geschafft und ich verließ fast fluchtartig das Land. Der DSR-Vertreter hatte mir vorher versichert, hätte ich die Urkunde unterschrieben, wäre ich nach den Landesgesetzen mit allen Folgen verheiratet gewesen.

Für mich bedeutete dieses Drama, dass ich bis zu meinem unfreiwilligen, zwangsweisen Ausscheiden aus der DSR keinen Einsatz mehr auf einem Schiff in der Westafrikanienfahrt bekam.

Ich habe Maria nie wieder gesehen.

Fast wäre ich doch noch in Westafrika hängen geblieben, allerdings unter Umständen, die ich erst heute lustig finde:

Ich hatte in Conakry/Guinea auf der Straße vor großem Publikum und mit Ansage einen Geldschein mit dem Antlitz des Präsidenten zerrissen. Das brachte mir einen achttägigen Gefängnisaufenthalt ein und eine Anklageschrift wegen Rassendiskriminierung, Beleidigung der afrikanischen Nation und des Präsidenten Sekou Touré, Herabwürdigung der Landeswährung usw. usw. Aber das ist schon wieder eine andere Geschichte.



Auf der Kammer: Der Funktionsplan wird durchgesprochen. Rechts: Chefskeward Bernd Tscherning.

Aus der VOLL VORAUS

Westafrika im Sauseschritt

Nach meinen neun Jahren Fahrenszeit auf dem TMS FRITZ HECKERT erhielt dieses Schiff keine Seetauglichkeit mehr. Inzwischen hatte ich den Ehehafen erreicht und wusste nicht so recht, wie es weitergehen sollte. Da kam mir die Regelung bei der DSR gelegen, ein Jahr auszusetzen und danach zu den alten Bedingungen wieder in Fahrt zu gehen. Zu dieser Zeit wurde das Seemannshotel „Haus Sonne“ eröffnet und suchte Personal. So blieb mir auch die Betriebszugehörigkeit erhalten. Danach folgten drei Reisen auf dem MS VÖLKER-FREUNDSCHAFT, der V1. Aber ich wollte die echte Seefahrt kennen lernen. Auf zur Arbeitsuche. Der Flottenbereich Asien/Amerika winkte ab. Bei den Afrikanern wurde ich fündig. Die neu in Dienst gestellten Dampfer vom Typ Afrika kamen ins Gespräch. Ich machte Urlaubsvertretungen auf WITTENBERG, STOLLBERG, CURIE, PRIGNITZ und FLÄMING.

Plötzlich wurde ich zum Flottenbereichsdirektor einbestellt. Er war ein gestandener Kapitän. Fangfragen zählten zu seinem Hobby. „Was haben Sie denn ausgefressen?“ Also war meine Verfehlung wohl doch nach oben durchgestellt worden?

Ein Politoffizier hatte mich wegen einer Zollgeschichte angeschmiert. Nach diesem Auftritt hatte ich zu POs ein gestörtes Verhältnis. Hat sich schon einmal jemand die Mühe gemacht, die Lohn- und Nebenkosten für einen Politnik auszurechnen? Um den seinerzeit durch den Betrieb vom Werk tätigen eingeforderten „ökonomischen Nutzen“ hätte es sich in ihrem Falle mit Fug und Recht streiten lassen.

Aber das Anliegen meines Chefs war ein anderes. Es fehlte ein Wirtschaftsinstrukteur im Flottenbereich. Ein halbes Jahr konnte ein Seemann bei weiterlaufender Heuer an Land eingesetzt werden. Mir klangen noch die Koseworte über die Verwaltung im Ohr – Faultierfarm und Shiloh-Ranch. Der Chef warf meinen festen Wohnsitz in Rostock in die Waagschale und so war eine Zusage meinerseits nicht mehr abzuwenden. Im Nachhinein war der Einsatz gar nicht so schlecht. Man lernte fast alle Afrika-Kapitäne kennen. Zwei Episoden aus dieser Zeit sind mir noch immer in Erinnerung:

Eines Tages sprach mich der Parteisekretär des Flottenbereiches an: „Wir suchen Leute aus der Wirtschaft, die als PO fahren können.“ Diese Position wurde immer durch echte Genossen besetzt. Ich musste ihm leider absagen, weil der allgemeine Weckruf „Wo ein Genosse ist, da ist die Partei“ auf mich nicht zutraf und Parteilose wollten sie wohl dann doch nicht in dieser Position einsetzen. Gleichwohl wurde das allgemein gültige „Vorwort“ Genosse jedem Besatzungsmitglied aufs Auge gedrückt.

Zum zweiten traf ich eines Abends auf dem Rostocker Hauptbahnhof einen betagten Afrika-Kapitän. Er schimpfte wie ein Rohrspatz. Sein Zug nach Berlin hatte Verspätung und unser Gespräch verkürzte seine Wartezeit. „Stell dir vor, mir altem Seebären drücken die Verwaltungshengste doch eine Abmahnung in die Hand.“ Bei einer Vertretungsreise waren in Freetown die leichten Mädchen an Bord gelangt. Ihr Besuch war zu dieser Zeit untersagt. Bei den Stiften waren die Damen fündig geworden. Das Schiff lief am nächsten Tag nicht pünktlich aus und die Damen kamen mit den MDN-Scheinen anstatt mit harter DM zurück an Bord. Sie hatten sich auch die Kammern gemerkt, in denen sie sich vergnügt hatten. Nun schlug auch noch der Klabautermann zu, denn es waren zwar die falschen Scheine, aber der Tripper war echt. Der Alte wurde da mit hineingezogen. Der Kapitän hatte an diesem Absteigetag mit einer Flasche Dujardin, die ursprünglich für den Inspektor gedacht war, seinen Ärger heruntergespült.

Am 13. Mai 1974 konnte ich dann auf der WISMAR anmustern. Falls sie Lust haben, liebe Leserinnen und Leser, würde ich gerne mit ihnen gemeinsam zu einer Westafrika-Reise

auslaufen. Solche Reisen sind heute nicht mehr denkbar. Die Totalumstellung auf den Containertransport und die katastrophalen Verhältnisse in „Schwarzafrika“ haben so ziemlich alles zerstört, was damals noch möglich war. Das Tagebuchschreiben habe ich leider versäumt. Nun muss ich das Langzeitgedächtnis anstrengen. Namen sind dabei Schall und Rauch. Eine Ausnahme ist Kapitän Wolf-Peter Zimmer. Er war nicht zu toppen. Fünf Jahre segelten wir zusammen. Dieses Bordklima gab es kein zweites Mal. Er ließ die Zügel ziemlich locker und so wurde ein Vertrauensverhältnis aufgebaut, das niemand aus seiner Besatzung ausnutzte. Es ging während dieser fünf Jahre auch ohne PO „alles seinen sozialistischen Gang“. Mich als seinen Steward sprach der Master stets mit „Du“ an. Ich kann mich nicht erinnern, dass er jemals Genosse zu mir gesagt hätte.

Nun geht die Reise los – der Lotse kann kommen.

Vorher aber noch die Ausklarierung. Die wurde von Mal zu Mal spannender. Wer Lastenschlüssel besaß, musste alle Räume auf fremde Personen kontrollieren. Die Räume mussten zwecks Nachkontrolle durch den Zoll offen bleiben. Auch alle anderen Schiffsräume wurden durch die Besatzung durchsucht. Schließlich wurde an die Brücke gemeldet, dass keine Fremdpersonen an Bord vorgefunden wurden. Das war ein gutes Training für afrikanische Zeiten, wenn es um Überschmuggler ging.

Ein blindes Vertrauen gegenüber dem Seemann war von den Herren in den Uniformen wohl nicht zu erwarten. Sie gaben sich äußerst reserviert und von Kopf bis Fuß streng dienstlich. Wir haben erlebt, dass am gleichen Tisch unsere Grenzpolizei Kaffee trank und der Zoll dies stur ablehnte. In allen Häfen der Welt nahmen die Behörden ein Begrüßungsgetränk zu sich, nicht so in Rostock.

Bei meinem Rundgang sah ich zufällig über dem Lüfterkanal vor der Getränkelaast ein kleines Päckchen. Die Neugier ließ es mich untersuchen. Es enthielt Taschenuhren, das Stück für 6,50 MDN, ein beliebter Exportschlager nach Afrika. Dafür im Norden oftmals Mangelware. Es handelte sich offenbar um ein Last-minute-Versteck, denn es gab bessere. Als kleinen Denkanstoß entnahm ich eine Uhr. Der Rest blieb im Päckchen. Eine Meldung von Fundsachen nach oben kam nicht in Frage. Man haute sich nicht gegenseitig in die Pfanne. Dumm wie es manchmal läuft, fand der Zoll das Päckchen. Die Besatzung hielt sich zu diesem Zeitpunkt schon in der Messe auf. Die Uhren wurden präsentiert – der Besitzer solle sich melden. Keine Reaktion bei der Crew. Der Kapitän musste nun wegen der Auslaufverzögerung dienstlich werden. Matrose M. meldete sich. Der Zoll sprach von neun Uhren. Unser Matrose sagte es müssten zehn sein. Betroffene Gesichter bei den Uniformierten. Ein Schmunzeln auf der Gegenseite. Die Behörden verließen mit der „Beute“ das Schiff und der Alte konnte „Klar vorn und achtern“ geben.

Der nächste Lotse kam bei Laboe rechtzeitig an Bord und bestellte zum obligatorischen Lotsenkaffee auch eine Kleiderbürste. „Ihr habt wohl wieder mal an der Apatitpier (Schweinepier) gelegen?“, fragte er nach. Sein Mantel war beim Aufentern an der Bordwand weiß geworden.

In Kiel-Holtenau fand der Lotsenwechsel statt. Der Kanallotse sowie zwei Kanalsteuerer übernahmen das Kommando. So fuhren wir quer durch Schleswig-Holstein. In Rendsburg fand nochmals ein Lotsenwechsel statt. Hier kamen der Lotse und die Steuerer für den Rest des Kanals bis Brunsbüttel an Bord. Der Lotse war zum Scherzen aufgelegt. Er vermisste eine junge hübsche Stewardess, einen älteren Kerl habe er nicht erwartet. Besonders bewunderte er das berühmte Metall-Tee-Ei. Erstaunlich, wie lange die Republik solche Dinge produziert hat. Mit der jungen Stewardess konnten wir ihn bei der zweiten Kanne Kaffee überraschen, aber mit einem Teebeutel, made in GDR, noch nicht.

Hamburg, unseren ersten Hafen, erreichten wir pünktlich zum Schichtbeginn. Die „Afrikaner“ hatten ihren festen Liegeplatz, Schuppen 68, gegenüber den Landungsbrücken. Eine gute

Cityanbindung und falls man in den späten Abendstunden die letzte Fähre verpasst hatte, konnte man den alten Elbtunnel auch bequem zu Fuß durchqueren. Das Landgangsende war damals noch nicht auf Mitternacht festgelegt worden. An Bord war vormittags reger Besucherverkehr. Viele wollten zum Obersteward. Die Zigarettenvertreter gaben sich die Klinke in die Hand und übergaben brauchbare Präsente. Der Schiffshändler, die Wäscherei und ein paar andere Vertreter wollten ebenfalls etwas anbieten. Manch ein Stauer hatte seine Zigaretten zu Hause „vergessen“. Wir lagen ja im Freihafen. Ein nigerianischer Passagier kam mit reichlich Gepäck an Bord. Er hatte bis Lagos gebucht. Nachmittags blieb dann noch Zeit für einen Landgang.

Mit dem Abendhochwasser ging es weiter nach Rotterdam. Die sprichwörtliche Gemütlichkeit der Holländer war immer eine willkommene Abwechslung. Sie hatten aber auch eine Schwarze Gang vor Ort. Die kam selten, aber wehe, wenn sie kam und fündig wurde, dann war es vorbei mit der Gemütlichkeit. Die Innenstadt von Rotterdam war für den Seemann zu Fuß erreichbar. So konnte man wertvolle Devisen sparen. Danach ging es zügig weiter zum Hafen von Antwerpen. Ein Kapitän sagte einmal, dieser Hafen gehört zugeschüttet. Die lange Revierfahrt einschließlich der Schleuse hatte es in sich. Der Alte musste über Westeuropa ohnehin mit wenig Schlaf auskommen.

Antwerpen hatte weltweit die freundlichsten Zöllner. Onkel Albert war schon über das Rentenalter hinaus. Den ganzen lieben langen Tag wollte er nicht zu Hause bei seiner Frau sein. Wenn es dann bei uns an Bord zum Mittagessen noch Eisbein gab mit passendem Bockbier, dann blieben die Zöllner auch gerne etwas länger sitzen. Unser Bockbier war noch ein bis zwei Grad kräftiger als das heimische Trapistenbier. „Stell dir vor“, sagte Albert einmal zu mir, „neulich habe ich auf einem DSR-Schiff meine Schachtel mit den Plomben vergessen.“ In Rostock unvorstellbar.

Weiter ging es in Richtung Englischer Kanal. Die französischen Häfen Dünkirchen und Rouen wurden ebenfalls des Öfteren angelaufen. Die landschaftlich herrliche Flussfahrt bis nach Rouen war eine Augenweide. Von diesem Hafen aus organisierte der deutschstämmige Schiffshändler „Traumreisen“ nach Paris. Bei Tageslicht dampfte unser Schiff dann wieder die Seine herunter in den Kanal. Einen Tag später verabschiedete uns das letzte Leuchtfeuer in die Biskaya. Das Wetter meinte es gut. Dann ließ sich diese Bucht in etwa zwanzig Stunden durchfahren. Etwa dreieinhalb Tage dauerte unsere längste Durchreise bei sehr schwerem Wetter und mit losem Getreide an Bord.

Nach drei Tagen kam der afrikanische Kontinent in Sicht. Casablanca hieß unser erster Löschhafen. Vor der Hafeneinfahrt stand meist eine sehr hohe, querlaufende Dünung. Auf unserem Musikdampfer hat diese seinerzeit des Öfteren ein paar Tische abgeräumt. Aber unser Schiff lag mit reichlich Tiefgang diesmal fest in der See.

Casa war französisch geprägt, die Behörden waren problemlos. Nachmittags ging ich mit den beiden Stewardessen an Land. In der Tschintcher-Straße zeigte uns ein Händler eine Postkarte vom TMS FRITZ HECKERT. In seinem Laden hingen gut erhaltene DSR-Uniformteile, auch eine Jacke mit drei Ärmelstreifen war zu haben.

Monikas Anblick verwirrte die arabischstämmigen Eingeborenen. Eine straff gefüllte Bluse und stark ausgeprägte Breitseiten, bauchfrei, das schockte so manchen. Dazu lief dieser Europäer auch noch mit zwei Frauen herum. Sie selbst könnten ja bis zu vier Damen ihr eigen nennen, aber die Christen doch nicht! Kachelmann hatte seinerzeit noch nicht den Gegenbeweis angetreten.

Moni wurde zum Handelsobjekt. Weiße Kamele waren gerade ausgegangen, der Händler bot für sie zwei Häuser. Wir fragten noch, ob aus Lehm oder Wellblech, worauf unser Freund Ali sehr ungehalten reagierte und Moni verwirrt war. Solche Angebote kannte sie aus dem Vogtland nicht. Vor ein paar Tagen hatten die jungen Seeleute noch über ihre Figur gelästert

und gefragt, ob die DSR in ihren Falle auch wieder nach Gewicht eingestellt hätte.

Wir begannen bei anderen Händlern um ein Casa-Souvenir zu feilschen, aber der brünstige Händler ließ sich nicht abschütteln. Er verfolgte uns direkt bis aufs Schiff und blickte dann plötzlich durch Monis Bullauge. Der Bäcker musste ihn mit einem großen Messer verscheuchen. In den Abendstunden schauten die Seeleute auch gerne mal bei „Wilma“ vorbei. Dort gab es nette Damen.



Der Autor mit Tablett, Bäckerin, 2. NO und Koch (v.r.n.l.), MS ARNSTADT, 1983

Dann ging es weiter nach Las Palmas oder Santa Cruz de Tenerife. Von dort nahmen wir für Lagos Bitumen in Fässern an Bord. Obst und Gemüse wurden gebunkert sowie die beliebten Fünf-Liter-Dessertweinbehälter.

Sehr gern wurden auch die japanischen Weltempfänger gekauft. Der Seemann konnte damit fast überall in der Welt die Deutsche Welle empfangen. Unser Heimatsender Radio Berlin International konnte mit diesen Reichweiten nicht dienen. Viele werden sich an die Kultsen-dungen erinnern. Grüße aus dem Heimathafen – da war dann auch am Heiligabend für den DSR-Fahrensmann Sankt Niklaus ein Seemann. Oder an die markante Stimme von Herbert Fricke und an das Hamburger Hafenkonzert.

Vor dem Auslaufen kamen noch drei Passagiere an Bord. Eine schwarze Mami wollte zurück nach Ghana, dazu ein Aussteigerpärchen. Er Deutscher, sie eine vollbusige Französin. Ihren Hund mussten sie wegen der Probleme bei der Einklarierung zurücklassen.

Weiter ging es in Richtung Dakar. Nach zwei Tagen schlängelten wir uns durch eine große internationale Fischfangflotte. Unser heimisches Fischkombinat fischte dort auch mit drei Fahrzeugen. Unser Schiff stoppte auf. Die Fischereikollegen holten per Schlauchboot Post, Kartoffeln und ein paar andere Dinge bei uns ab. Sie bedankten sich mit frischem Fisch.

Unsere neuen Besatzungsmitglieder mussten noch über Afrika belehrt werden. Mir sind Worte wie „Jungs, ihr sollt zu den Kanakern nicht immer Kanaker sagen“ und „Geht nicht barfuß (ohne Präser) an Land“ in Erinnerung.

Nun wurde es langsam Zeit, ein Fass Bier anzustecken. Fassbier bedeutete immer eine willkommene Abwechslung. Der 50-Liter-Behälter war für 63 MDN zu haben, 40 Pfennige kostete das Glas. Die vierzehntägige Haltbarkeit konnte in der Gemüselast auf etwa sechs Wochen erhöht werden. Hafenbräu hingegen war ja unverwüstlich, gekühlt passte es sich Reiseverlängerungen über sechs Monate hinaus an. Die Geburtstagskinder bestellten ein Fass, der Rest wurde glasweise verkauft. Ich kannte keinen Seemann, der Antialkoholiker war. Bei den „Afrikanern“ wurde nicht übermäßig getrunken, es musste hart gearbeitet werden.

Die Außentemperaturen bewegten sich nun täglich nach oben und die erste Geburtstagsfeier einschließlich Grillabend konnte auf dem Achterdeck starten. Der Aussteiger-Passagier verstärkte mit einer Gitarre die Tonbandmusik. Es wurde flott getanzt. Die Matrosen interessierten sich ein wenig zu intensiv für die vollbusige Dame aus Frankreich. Es gab ein kleines Gerangel mit dem Passagier, aber der Bootsmann klärte die Fronten.

Dakar erreichten wir in den Morgenstunden. Ein ruhiger, problemloser Ort mit europäischen Zügen.

Nun machte der Schwarze Kontinent einen Bogen nach Backbord. Die Bewohner wurden immer dunkler, die Probleme nahmen zu.

Conakry kam in Sicht. Das Land hatte kurz vorher alle Franzosen verjagt. Die wirtschaftlichen Probleme konnten aus eigener Kraft nicht gelöst werden. Die Bananenplantagen, der Hafen und die Stadt waren dem Verfall preisgegeben. Unsere Republik besaß dort eine große Botschaft, es gab viele FDJ-Brigaden und auch die INTERFLUG hatte Landrechte. Von unserem Dampfer wurden Solidaritätsgüter gelöscht. Ein neuer ZT-300 Traktor blieb im Hafen liegen. Etwa fünf Monate später stand an gleicher Stelle nur noch das Gerippe des Traktors. Der Sozialismus hatte in Afrika keine Überlebenschance. Später kamen die Franzosen zurück.

Weiter ging es nach Freetown. Dort war der Blutdiamantenkrieg noch nicht ausgebrochen und man konnte recht sicher an Land gehen. Es wurde in allen Häfen mehr oder weniger geklaut. Deshalb verzichtete man meist auf Löscharbeiten in den Nachtstunden.

Einen Tag später erreichten wir Monrovia. Die Häfen lagen oft nur einen Seetag auseinander. Die Herren Liberianer strotzten vor Nationalstolz und fühlten sich mit dem US-Dollar als Landeswährung im Rücken als Amerikaner. Einen europäischen Bankschalter konnte man allerdings mit den klebrigen Dollars nicht aufsuchen. Außerdem kursierte sehr viel Falschgeld.

Der nächste Hafen hieß Abidjan, zu jener Zeit eine Perle für den Seemann.

200.000 Franzosen waren dort ansässig und hatten eine pulsierende Großstadt errichtet. Super Hotelanlagen mit Swimmingpools luden für einen kleinen Obolus auch den Seemann ein, unter Palmen ein paar Stunden zu relaxen. Auch für ein pulsierendes Nacht- und Liebesleben hatten die Franzosen gesorgt.

Afrika-Kenner werden bestätigen, dass Frankreich dort positive Spuren hinterlassen hatte. In den ehemals englischen Kolonien sah es wesentlich schlechter aus. Am beliebtesten an der Westküste seien die Deutschen, so hieß es laut Aussagen in Lome und Douala.

Einen Tag später steuerten wir Tema an. Dort war unsere schwarze Mami zu Hause. Die Mitarbeiter des Wirtschaftsbereiches bekamen von ihr zum Abschied ein selbstgehäkeltes weißes Käppi. Unsere Republik unterhielt dort eine Botschaft, auch ein DSR-Vertreter hatte in Ghana sein Betätigungsfeld.

Am nächsten Morgen waren wir schon in Lome, einem sehr sympathischen und beinahe deutschen Hafen. Die gesamte Hafenanlage gehörte zu einem Entwicklungsprojekt der Bundesrepublik. Leitende Positionen wie Lotse, Hafendirektor, Stauerei und Schlepperkapitän waren mit deutschen Mitarbeitern besetzt. Zur Hafenübergabe, so wurde kolportiert, sei ein Häuptling mit seiner Truppe in alten deutschen Uniformteilen angetreten und habe gerufen: „Still gestanden, ihr schwarzen Schweine.“ Muss wohl ein Überbleibsel aus vergangenen Zeiten gewesen sein.

Später lagen wir einmal fünf Wochen mit der WISMAR dort, um unsere gesamte Lagos-Ladung auf die SONNEBERG und RÜGEN umzuladen. Diese Zeit war für viele auch Strand- und Badeurlaub. Der Strand war in fünfzehn Minuten zu erreichen. Ein deutscher Seemannsclub bot kostenlos einen Swimmingpool, Bibliothek, Tageszeitungen und Landausflüge an. Unvergessen blieb ein Ausflug ins Landesinnere. Wir trafen nach etwa sechzig Kilometern auf einen deutschsprachigen Häuptling. Er hatte ebenfalls seine alte deutsche Uniform angelegt und wollte noch Kaiser Wilhelm gekannt haben. Zum Dank für unsere Geschenke ließ er einen Mädchenchor antreten. Dieser erfreute uns mit dem deutschen Lied „Im schönsten Wiesengrunde“. Die Ausflügler waren sehr gerührt, deutsche Laute mitten im Busch zu hören. Zum Picknick wurde Afrika-Gin ausgeschenkt, der bei vielen später Durchfall hinterließ. Zur Verabschiedung schoss der Häuptling mit seinem Jagdgewehr dreimal lang und einmal kurz in die Luft.

Unser in Lagos mit Autos handelnder Passagier wollte uns in Lome verlassen, da er eine lange Reedezeit vor Lagos befürchtete. Nun gab es eine Überraschung. Er hatte kein Geld mehr, um seine Getränkerechnung zu bezahlen. Er ließ größere Gepäckstücke als Pfand und

eine Zahlungsverpflichtung zurück. Ein paar mitgeführte Autos befanden sich auch noch an Bord.

Lagos war der korrupteste und gefährlichste Hafen. Wir kamen mit vierzehn Tagen Reedezeit davon. Piratenüberfälle waren an der Tagesordnung. Unser Schiff verholte sich aus Sicherheitsgründen zwanzig Meilen auf die See hinaus. Bei Tageslicht ging es täglich zum Ankerplatz zurück. Die Storeliste musste des Öfteren „auf Vordermann“ gebracht werden, da immer mit einem Einlauftermin gerechnet werden konnte. Jeder Seemann kennt Reedetage und da war auch immer mal Zeit, ein Gläschen zu trinken.

Nun ging es Anker auf in den verrufenen Hafen. Der Alte gab mir noch schnell die Schießbeisen zwecks Versiegelung in der Transitlast. Die schmierigen und schwitzigen Zöllner wollte er zur Versiegelung des Tresors seiner Kammer nicht haben. Die Behörden kamen an Bord – immer hinein in den Klubraum. Fünfmal Zöllner, dreimal Immigration, ein Doktor mit Assistent und viele mehr. Alle schmatzten sich mit Sandwiches und Hafenbräu voll. Der Zoll schritt mit dem Funker und dem Steward zur Transitlast. Langsam hatten wir uns auf die Tricks dieser Verbrecherbande eingestellt. Nur ein Zöllner durfte mit in die Last. Diesem zählte ich die Artikel vor. Den Rest hielt der Funker in Schach, ansonsten hätten sie im Handumdrehen den Warenbestand illegal reduziert. Die Basarware hatte auf sie eine geradezu magnetische Anziehungskraft.

Dem Kapitän standen pro Afrikahafen 90 Mark Ost und 60 Mark West für Repräsentationszwecke zur Verfügung. In Lagos reichte das nicht. Zu viele wollten etwas abtragen. Nun wurde vom Zoll mit Übereifer um die fälligen Präsente gefeilscht. Die Herren wollten jeder eine Stange Marlboro und würden danach nichts mehr sehen und hören. Die Zöllner hatten sehr viel Zeit zum Verhandeln. Am Ende bekamen sie jeder eine Flasche WBS und für alle zusammen eine Stange Marlboro. Regelmäßig kam dann nach einer Stunde die Schwarze Gang und kontrollierte alles, was nicht niet- und nagelfest war. Auch die Kammern wurden nicht verschont. Bei einem vorangegangenen Aufenthalt wollten sie uns mit einer Stange Kent-Zigaretten hereinlegen. Wir konnten ihnen beweisen, dass diese Zigaretten an Bord nicht geführt wurden. Vorher hatten sie eine große verpackte Rolle Rappeltuch als nicht klarierten Stoffballen aus dem Kabelgatt gerollt. Sie fanden dann in einer Kammer ein noch verpacktes T-Shirt aus Las Palmas. Etwa 1000 DM sollte die Zollstrafe betragen und sie bestanden darauf, den Kapitän zu besuchen. Der Zollchef vorneweg mit Silberstab. Der Steward hatte das Schmuggelgut zu tragen. Der Master handelte auf 25 DM herunter. Eine Nachkontrolle in der Transitlast konnten wir abwenden.

Unser Vertreter, zu jener Zeit der einzige DDR-Bürger im Lande, wollte dann später die Koffer des Passagiers mitnehmen. Deren Besitzer war schon wieder unterwegs nach Europa. Unser Vertreter sah ein, dass ohne Bargeld keine Koffer zu haben sind. Auf einem etwas illegalen Wege hätte ich ja den Verlust ausgleichen können, denn in Afrika ließ sich fast alles verkaufen. Kurz vor dem Auslaufen zahlte dann die Nigeria-Connection.

Von einem Landgang wurde damals schon abgeraten. Dem I. Offizier hatten sie selbst beim Tiefgang ablesen schon mal die Uhr abgenommen. Beim Löschbetrieb liefen etwa 100 Schwarze an Bord herum. Wer zum Arbeiten und wer zum Klauen eingeteilt war, ließ sich schwer feststellen. Mit den von der Agentur bereitgestellten Wachleuten steckte die Bande unter einer Decke. Jeder war froh, als wir nach zwei Tagen diesen gastlichen Ort verlassen konnten.

In Küstennähe erreichte uns ein freundlicher Hilferuf des DSR-Tankers LEUNA II. „Wir benötigen von euch alles, was ihr abgeben könnt.“ Unser Reiseende war absehbar. Alles, was noch über vier Wochen hinaus verfügbar schien, gaben wir ab. Auch unsere Ladenhüter waren dort gut untergebracht. Das Schiff pendelte zwischen Lagos und Port Harcourt und war für längere Zeit verchartert.

Unser letzter Löschhafen Duala kam in Sicht. Auf einer dieser Reisen haben wir einmal 16 Häfen in 75 Tagen abgeklappert. Diesmal wurden es ein paar weniger. Uns erwartete wiederum ein deutschfreundlicher Hafen, das blanke Gegenteil von Lagos. Beim Festmachen hörten unsere Seeleute die Scherzfrage eines Wörmann-Schiffes: „Seid ihr das Sonderschiff aus Pankow?“ Die Westgermanen hatten sich mal kurz in unseren Sprechfunkkanal eingeklinkt.

Hier in Duala konnten wir Seeleute uns beim deutschen Seemannspastor erholen. Durch den Hafen knatterten die leichten Mädels mit ihren Mopeds und nahmen den Seemann gleich mit an Land. Es soll Damen gegeben haben, die aus reiner Sympathie gegenüber den Deutschen zur Verfügung standen. Den alten deutschen Postmeister trafen wir leider nicht mehr an. Der Eintrag Löschende im Schiffstagebuch erfolgte.

Wir blieben im Lande und verholten nach Kribi, um voll Schiff Logs und Schnittholz für Holland zu nehmen. Unsere DSR-Schiffe mussten sich meistens mit dem zeitaufwendigen Laden von Tropenhölzern begnügen. Schnellere und wertvollere Güter wie Kaffee und Kakao fuhren die westlichen Reedereien lieber selbst ab. Bei einer Beladung voll Schiff gingen meistens vierzehn Tage ins Land.

Von Kribi ist es nicht mehr weit bis zum Äquator. Geladen wurde auf Außenreede. Nun war es an der Zeit, das letzte Fass Bier anzustechen. Der Lukendeckel von Luke 3 wurde zu einer Freiluftterrasse umdekoriert. Auf der Reede störte dort auch kein Fahrtwind. Ein zünftiges Bordfest mit bayerischer Blasmusik konnte starten. Die glutrote afrikanische Sonne neigte sich langsam hinter einer traumhaften Palmenkulisse. Ein heller Sternenhimmel ließ diesen Tag ausklingen. Da war sie dann wieder, die Romantik der Seefahrt in einer unvergleichlichen Tropennacht.

Die Stifte durften heute auch bis zum Abwinken dabei sein. Der Bootsmann haute ihnen die Taschen voll. Ab 24 Uhr wäre am Horizont ein leuchtend heller Querstreifen zu sehen. Das sei der Äquator.

Unsere Seeleute dachten nun so langsam an zu Hause. Wasserhölzer, Holzschnitzereien, frische Ananas und anderes wurden eingetauscht. Auch lebende hübsche Graupapageien bot man uns an. Manch ein Seemann wollte nicht so alleine auf der Kammer sein und nahm ein Tier mit. Diese Vögel konnten nach ein paar Tagen schon ganz gut sprechen. Sie konnten dann auch schon den Satz aufsagen: „In Holland muss ich wieder von Bord.“ Die Einfuhr in unsere Republik war wegen der Papageienkrankheit verboten.

Ladeende. Innerhalb von zwölf Tagen dampften wir nach Europa. Die Liegezeiten für Rostock waren immer knapp kalkuliert. Eine komplette Ablösertruppe kam per Bus nach Westeuropa. Dadurch konnte der abgelöste Seemann etwas länger bei seiner Familie bleiben.

Hinter der Mole von Warnemünde stellte sich bei vielen Seeleuten ein etwas flaueres Magengefühl ein. Hat mich jemand verpiffen? Bin ich diesmal beim Zoll dran? Oberstewards zählten ohnehin zum Freundeskreis des Zolls. Rostock war eben der Hafen mit den besonderen Problemen.

Die 1980er Jahre bleiben durch die erhöhte „Ordnung und Sicherheit“ in Erinnerung. Der Gruppenlandgang wurde eingeführt, vor jedem DSR-Schiff stand schon Tage vor dem Auslaufen jemand von der Wach- und Schließgesellschaft. Kontakte in das NSW sollte nur noch der E-Mix haben. Wir haben es überlebt. Es waren und bleiben die schönsten und erlebnisreichsten Jahre meines Lebens. Am Liegeplatz 44 konnten wir Reise-Ende eintragen.

Einen herzlichen Dank allen seinerzeit rechtschaffenen und Verantwortung tragenden DSR-Mitarbeitern an Land und auf See für 36 Jahre Seefahrt. Danke an die Seemannskasse für das Überbrückungsgeld.

650 Tonnen Geld

Am 10. April 1980 verließ das MS ARENDSEE (5054 tdw) der DSR den Rostocker Überseehafen. Auf direktem Weg um Skagen und um das Kap der Guten Hoffnung sollten einige Häfen in der Republik Mosambik angelaufen werden. An Bord befand sich die gesamte neue Währung des Landes, da dort eine Währungsumstellung geplant war. Produziert wurde das Geld im VEB Münze der DDR, Berlin. Zu dem Gesamtgewicht des Geldtransportes von 650 Tonnen gehörten etliche Lkw als Decksladung, mit denen das Geld im Land an die Banken verteilt werden sollte. Die Geheimhaltungsstufe war entsprechend hoch.

Am 23. April erlitt das Schiff einen schweren Maschinenschaden auf etwa 2° 30' N und 13° 00' W. Eine Reparatur an Bord war nicht möglich und das Einschleppen in einen fremden Hafen mit dieser brisanten Ladung lehnten die mit der Geheimhaltung der Operation befassten Abteilungen im Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft ab. Es befand sich jedoch Hilfe in der Nähe. Der Hochseeschlepper STURMVOGEL des VEB BBB Rostock, mit knapp 6000 kW und 85-Tonnen-Pfahlzug ein sehr leistungsstarker Schlepper im weltweiten Einsatz, lag unter Führung von Kapitän H. Hacker in der Lagune von Abidjan längsseits an der vor Anker liegenden Flat top barge ELLA I, die mit 1700 Tonnen Bohrturmausrüstung für ein im Aufbau befindliches Oil rig 12 Seemeilen vor der Küste im Belier Ölfeld beladen war. Sie war vom STURMVOGEL von Marseille nach Abidjan geschleppt worden.

Ich war zusammen mit dem neuen Leitenden Ingenieur Göllnitz seit dem 9. April an Bord, um die neue Ablöserbesatzung zu übernehmen, deren Anreise sich bis Anfang Mai verzögern sollte. Am 23. April erhielten wir über Blindfunk von unserer Reederei die Weisung, sofort in Richtung der havarierten ARENDSEE abzulaufen. Sofort ging natürlich nicht, da wir in Charter der französischen Offshore-Firma Forex Neptune standen, um auf sofortigen Abruf ins Ölfeld auslaufen zu können. Es musste daher schnell eine Einigung mit dem Charterers agent dieser Firma, der Agentur Socopao, über die Aussetzung des Chartervertrages und die Bewachung der Barge erreicht werden.

Die Höhe der täglichen Charrate, die dem VEB BBB bei diesem Unternehmen verloren ging, ist mir nicht mehr in Erinnerung. Solche Sachen wurden ohnehin innerhalb des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft ausgebügelt. Außerdem war der Magnetkompass zu kompensieren, da die Kreiselkompassanlage ausgefallen war. Durch das längere Längsseitsliegen an der Barge mit ihrem großen Magnetfeld waren deutliche Abweichungen von unserer Deviationstabelle festgestellt worden.

Am 23. April gegen 21 Uhr liefen wir von Abidjan ab. Vor uns lagen rund 635 Seemeilen. Der Guineastrom setzte uns anfangs stark zu. Die übrigen Wetterbedingungen mit leichter Dünung und geringem Seegang waren sehr gut. Der Seepockenbewuchs am Unterwasserschiff bremsete jedoch zusätzlich. Am 26. April erhielten wir in ausreichender Entfernung von der Küste um 6.25 Uhr einen guten astronomischen Schiffsort, von dem aus die ARENDSEE mittels Funkpeilung in 290° gepeilt wurde. Um 9.50 Uhr konnte sie mit Radar geortet werden und 10.30 Uhr kam sie in Sicht. Bereits 12.05 Uhr war die Schleppleinverbindung hergestellt. Kapitän Hacker ließ mit einer 56 mm starken Schleppleine und einem vorgeetzten starken Recker aus Kunstfaser schleppen. Aus der Schleppklüse von ARENDSEE wurde ein etwa fünf Meter langes, starkes Ankerkettenstück, das vom STURMVOGEL übergeben wurde, an einen Recker geschäkelt, um Schamfilungen in der Schleppklüse zu vermeiden. Danach bewegten wir uns mit Minimalumdrehungen je nach Seegangsrichtung aufsüdlichen Kursen. In der Zeit nach dem Auslaufen jagte ein verschlüsseltes Telegramm das andere. BBB, DSR und KSH konnten erst nach einem Protest des Kapitäns vom



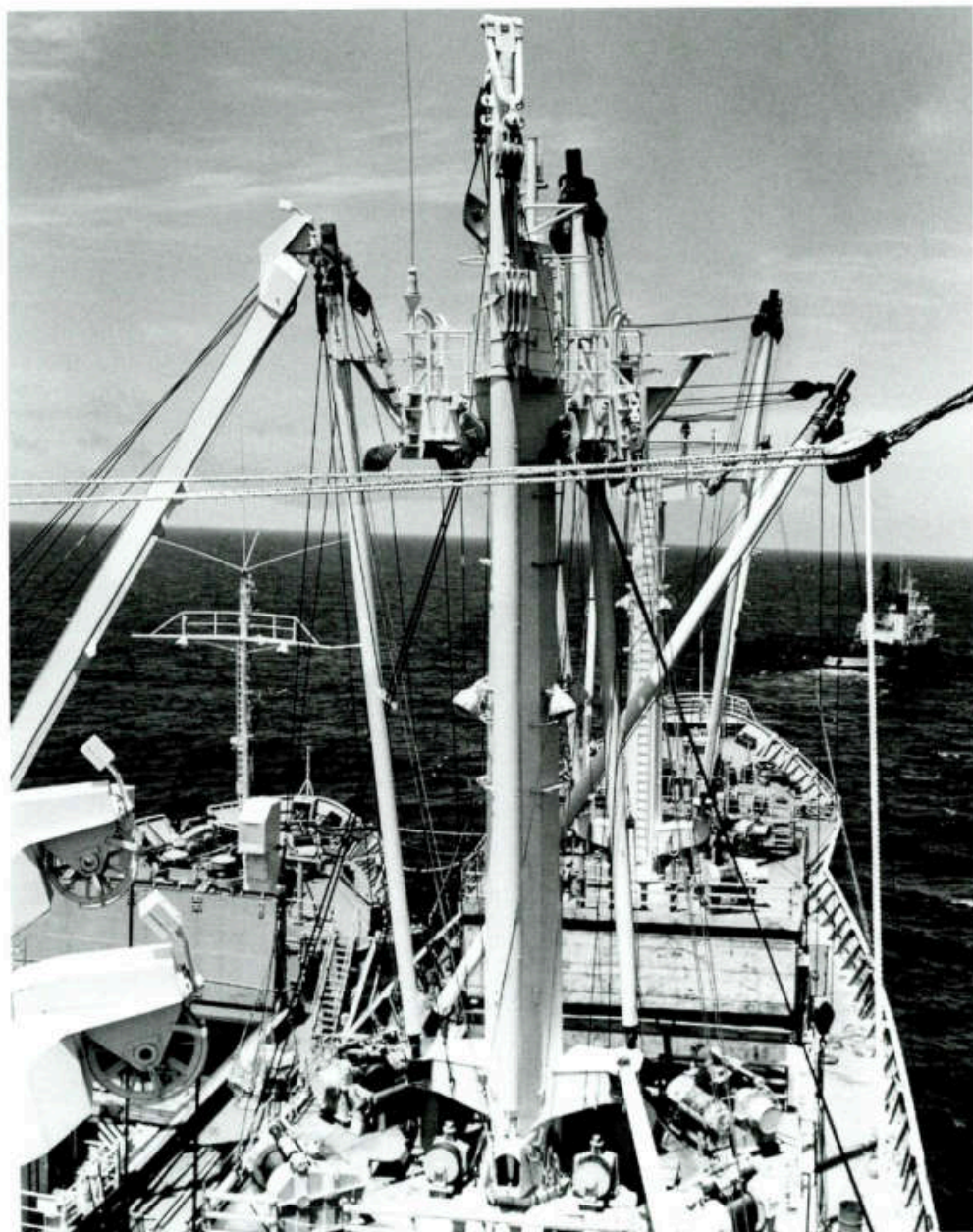
STURMVOGEL gebremst werden, denn das Ent- und Verschlüsseln war zeitaufwändig. Man wollte ja auch Antworten haben.

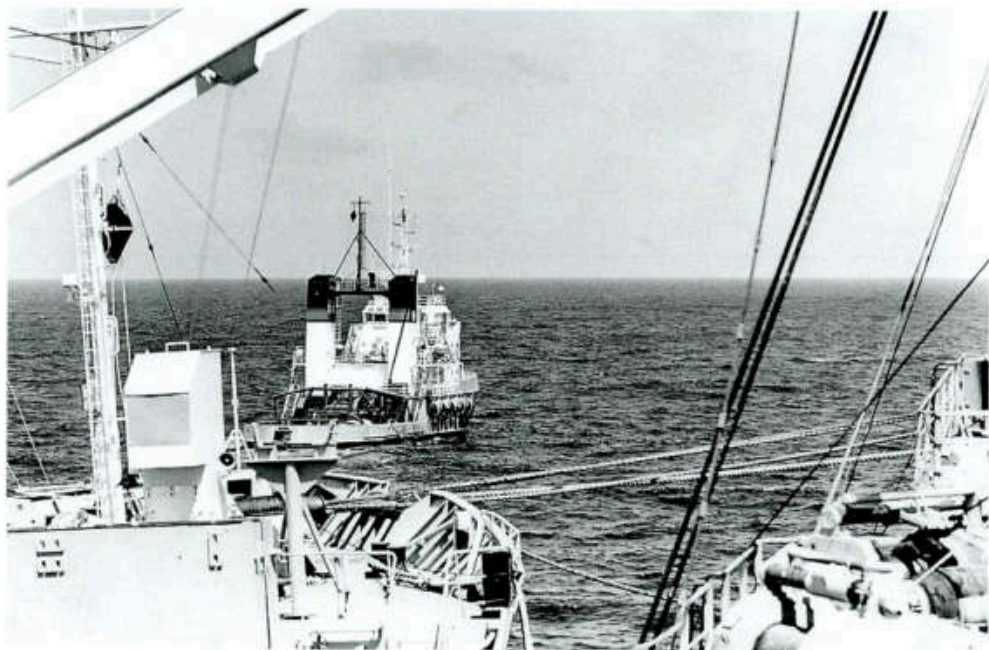
Am 27. April um vier Uhr ging auf Weisung der DSR das MS STOLLBERG (6950 tdw) längsseits der ARENDSEE, um das Geld und die Lkw für Mosambik zu übernehmen. Das Schiff befand sich auf Heimreise und wurde nun praktisch umgedreht. Kein Wunder, dass die Stimmung an Bord nicht überschäumte. Sie wurde auch nicht besser, als die Besatzung 650 Tonnen Ladung übernahm, sachgerecht staute und die Lkw laschen musste. Hafenarbeit auf See. Aber unter Führung von Kapitän Weber und dem I. Offizier wurde diszipliniert gearbeitet. Das war jedenfalls unser Eindruck.

Wir setzten zur Hilfeleistung mit dem Schlauchboot ein Arbeitskommando von wechselweise neun Mann über, das bei der Herstellung der Schleppverbindung auf der Back der ARENDSEE, bei den Ladungsarbeiten und bei den Arbeiten mit den Festmacherleinen half.



Insbesondere die Leinen brachen oft und die als Fender zwischen den Schiffen eingesetzten Stauholzhierven hielten nicht lange durch. Beide Schiffe waren für solche Operationen nicht ausgerüstet. Die STOLLBERG hielt das Päckchen so gut es ging in der niedrigen, mittellangen Dünung mit dem Kopf in die See, wobei die Windsee keine große Behinderung darstellte. Aber die Dünung reichte, um beide Schiffe des Öfteren hart gegeneinander arbeiten zu lassen. Die Übernahme der Lkw erforderte viel seemännisches Geschick. Vor allem durfte keine Hiev mit Geldkisten gegen das Lukensüll knallen. Bei dieser Gelegenheit konnte ich das erste Mal eine Kiste mit Münzgeld anheben und musste feststellen, dass sie mit 35 Kilogramm Gewicht wohl nicht für jeden Geldraub geeignet war.





Nach zwei Tagen und zwanzig Stunden Schleppzeit befand sich das gesamte Geld auf MS STOLLBERG. Sie legte am 30. April um null Uhr auf Position 0° 45 N, 13° 35 W von der ARENDSEE ab und ging auf die Reise ums Kap. Der Schleppzug hatte sich im Verlauf des Schleppens bis auf 45 Seemeilen dem Äquator genähert. Auf der STURMVOGEL wurde nun der Kurs wieder auf Abidjan abgesetzt, mit der ARENDSEE im Schlepp.

Es war der Beginn der Regenzeit. Während der Fahrt passierte uns eine schwere Regengfront aus östlichen Richtungen mit Sturmstärken 9 bis 10. Sie war im Radargerät sehr gut zu erkennen. Die ARENDSEE wurde gewarnt und mehr Schleppleine ausgesteckt. Nach zwei bis drei Stunden war alles gut überstanden. Die Schleppgeschwindigkeit betrug durchschnittlich sieben Seemeilen pro Stunde. Am 3. Mai um 13 Uhr erreichten wir die Außenreede, und um 15.20 Uhr fiel der Anker der ARENDSEE auf der Innenreede von Abidjan. Von diesem Zeitpunkt an waren wir wieder in der Charter für Forex Neptune auf Abruf standby. Meine Besatzung kam am 7. Mai in Abidjan an. Zeitgleich wurden wir zum Öligig beordert und arbeiteten dort bis zum 24. Mai. Mit der entladenen Barge lief ich am gleichen Tag in den Hafen Port de Peche ein, und am gleichen Tag begann auch die Reise der ARENDSEE im Schlepp des von Südamerika zur Außenreede von Abidjan umgeleiteten MS MEYENBURG (DSR) nach Skagen, wo sie am 17. Juni von BBB-Schleppern übernommen wurde und am 19. Juni 1980 wieder in Rostock festmachen konnte.

Ich sollte dann noch einmal das Deck der ARENDSEE betreten, nicht ahnend, dass sie zehn Tage später erneut einen schweren Schaden erleiden würde. Am 19. Juli 1984 brachte ich sie als Lotse im dichten Nebel vom Ankerplatz auf der Reede von Namibe an die Cais Commercial zum Löschen von Hilfsgütern für die SWAPO. Am 20. Juli verließ das Schiff den Hafen, um über Lobito nach Luanda zu laufen, wo es am 26. Juli ankam und in der Bucht, vor Anker liegend, am 30. Juli von einem südafrikanischen Terrorkommando mit Haftminen fast versenkt wurde. Was letztlich auch gelang, denn man schleppte die ARENDSEE, die noch schwimmfähig gemacht wurde, später auf See. Dort fand sie auf dem großen Schiffsfriedhof vor der angolanischen Küste, nach nur sechs Jahren Dienstzeit endgültig ihr Ende. Die DSR hatte das Schiff zuvor wegen Reparaturunwürdigkeit aufgegeben.

Eine etwas ungewöhnliche Afrikareise

Im Frühjahr des Jahres 1979 hatten wir unsere Ausreise mit der STOLLBERG über alle Löschhäfen der klassischen Westafrikalinie beendet. Es sollte von Kamerun nach Ghana (Takoradi) und Sierra Leone (Freetown) zum Holzladen gehen. Wir waren auf Westkurs im Golf von Benin unterwegs, als mich der III. NO zum Mittagessen und anschließenden Wachdienst weckte. Beim Wecken sagte er schalkhaft: „...guck mal aus dem Fenster, von welcher Seite du die Sonne siehst ...“ Verschlafen, wie ich noch war, konnte ich mir unter diesem Scherz noch nichts weiter vorstellen, vor allem nicht, was dieser für meine persönliche Planung über den Reiseverlauf betraf. Ich hatte die Absicht, nach dieser Reise in Jahresurlaub zu gehen und meine Frau hatte schon alle Formalitäten für einen Auslandsurlaub eingeleitet. Bis dahin sah alles gut aus, wir lagen gut im Zeitlimit und eine Vorplanung für die nächste Reise mit Zusicherung einer Urlaubsablösung lag auch schon vor.

Als ich an diesem Tag auf die Brücke zur Wachablösung kam, lüftete sich dieses mit der schalkhaften Bemerkung verbundene Geheimnis des III. NO. Wir liefen seit den Morgenstunden mit Südkurs. Die Erklärung des Kapitäns lautete: „Das MS ARENDSEE liegt im

Atlantik bei etwa 02° 00 N mit Maschinenschaden.“ Es befand sich auf dem direkten Wege nach Mosambik. Eine Reedereianweisung besagte, dass die STOLLBERG alle Ladung übernehmen und die Reise der ARENDSEE fortsetzen soll. Für mich war das, obwohl ich es im ersten Moment für einen Scherz hielt, ein Schlag in die Magengrube. Als ich aber die Wache übernahm, die Seekarte und die Dokumentation betrachtete, war mir klar, die machten nicht einen der üblichen Scherze, die so an Bord gemacht wurden, wenn es in Richtung Heimat ging und die Stimmung wieder stieg. So konnte ich nur wieder einmal sagen, „der Mensch denkt und die Reederei lenkt“ und meine persönlichen Pläne, die mittlerweile auch mit Unkosten verbunden waren, begraben. Ich musste mir etwas einfallen lassen, wie ich diese Situation in Telegrammform (Handy gab es noch nicht, Telefonverbindungen waren äußerst schwierig) meiner Frau beibringen konnte.

Im Verlauf meiner Wache konkretisierten sich die Mitteilungen der Reederei, die auch zu einer offiziellen Erklärung des Kapitäns Anlass gaben, denn wie es an Bord üblich war, kochte schon die Gerüchteküche.



Autor auf MS STOLLBERG

Die ARENDSEE hatte einen Totalausfall der Hauptmaschine, der nicht mit Bordmitteln behoben werden konnte. Zu dieser Zeit befand sich auch bereits der Hochseeschlepper STURMVOGEL, welcher einen Schleppauftrag für eine Barge mit Erdölaustrüstungen von Europa nach Elfenbeinküste (Abidjan) gehabt hatte, auf dem Weg zur Position der ARENDSEE.

In Abstimmung mit der Reederei sollten die ARENDSEE und die STOLLBERG in Päckchen gelegt werden und der Hochseeschlepper STURMVOGEL den Verband an langer Schleppleine in der See halten. Dieses Vorhaben stellte natürlich hohe Anforderungen an die gesamten Besatzungen, denn es hatte keiner Erfahrungen mit derlei Aktionen. Von den Decksbesatzungen wurden entsprechende Leinen klargelegt und das Stauholz zu Hieven als Fender gepackt. Glücklicherweise hatten wir zwei große schwimmfähige Fender vom Reedeladebetrieb in Kribi (Kamerun) an Bord.

Die Maschinen- und auch die Wirtschaftsbereiche machten Pläne. Die Besatzungen wurden in Schichten eingeteilt, die dann rund um die Uhr den Ladungsaustausch übernehmen sollten – ein so genanntes „All-Hands-Manöver“. Nun wurde auch etwas über die Art der Ladung der ARENDSEE bekannt. Es handelte sich um Militär-Lkw vom Typ W 50, Wohnwagen, Container mit „spezieller Ausrüstung“ und in der DDR gedrucktes und gemünztes Geld für eine Währungsumstellung in Mosambik. Das bedeutete strengste Geheimhaltung im UKW- und Funkverkehr.

Mit Annäherung der drei beteiligten Schiffe kam es zur fachlichen Abstimmung des Anlegemanövers und Herstellen des Schleppverbandes. Auf dem Schlepper STURMVOGEL verfügte man über Erfahrungen mit derartigen Schleppverbänden. Sie hatten zuvor zwei MAERSK-Tanker zum Abwracken nach Fernost geschleppt. Nun war „nur noch“ gute Seemannschaft gefragt, um ein schadloses Anlegemanöver seitens der STOLLBERG an die ARENDSEE auszuführen. Man merkt erst, wenn zwei 7000- und 5700-Tonnen-Schiffe im Atlantik bei leichter bis mittlerer Dünung und Windstärke 3 bis 4 im Päckchen liegen, was hier für Bewegungen und Kräfte auftreten. Und da sollte auch noch ein Schiff-Schiff-Umschlag von größeren sperrigen Ladungsgütern ausgeführt werden und das mit teilweise improvisiertem Anschlaggeschirr.

Aus heutiger Sicht muss ich wirklich sagen und das nicht ohne Stolz: Wir hatten gut motivierte und gut ausgebildete Seeleute bei der DSR. Ich bin sehr im Zweifel, ob so etwas unter heutigen Bedingungen in der Seefahrt noch durchführbar wäre. Wie es in dieser außergewöhnlichen Situation nun einmal kommen musste, lagen die eigentlich zuerst zu übernehmenden Ladungsteile zuunterst und waren mit großem sperrigen Gut überstaut. Es mussten als erstes die Lkw und andere Großgüter so an Bord der STOLLBERG verteilt werden, dass wir auch jederzeit die Unterräume für die Geldladung auf der ARENDSEE erreichten. Wer hier in vier Schichten mitgearbeitet hat, weiß, wie schwer Geld sein kann, besonders die kleinen Kisten mit 50 Kilogramm Münzgeld. Die männliche Besatzung hat in den Luken unter tropischen Bedingungen fast bis zum Umfallen gearbeitet, aber auch der Wirtschaftsbereich hatte alle Hände voll mit der Bereitstellung von Getränken und Verpflegung zu tun. Hier war wirklich Teamwork gefragt, wie man neudeutsch sagen würde.

Diese spektakuläre Aktion wurde in reichlich 48 Stunden abgeschlossen und die STOLLBERG legte vom Schleppverband ab. Die ARENDSEE soll dann in einer recht abenteuerlichen Aktion bis nach Europa geschleppt worden sein. (s. BORDGESCHICHTEN Bd. VI, Hubertus Laumer, „... und im Schlepp die ARENDSEE“ – Red.)

Wir setzten unsere Reise in südlicher Richtung um das Kap der guten Hoffnung nach Mosambik fort. Geplant war, die Ladung in drei Häfen zu löschen. Dort wurde die Ladung von mehreren Kompanien der neu gebildeten mosambikanischen Armee, die unter DDR-Ausbildung stand, gelöscht.

Nun trat aber ein Problem auf. Von den Mosambikanern konnte keiner einen W 50 fahren. Um das Löschen zu beschleunigen, hatten wir geplant, die an Bord befindlichen W 50 im Rotationssystem Schiff – Lagerhalle – Schiff laufen zu lassen, da hier territoriale Entfernungen und Sicherheiten zu beachten waren.

Es blieb der Schiffsleitung der STOLLBERG nichts weiter übrig, als alle an Bord verfügbaren Leute mit einer Fahrerlaubnis auf einen Lkw zu setzen und den Rundkurs fahren zu lassen. Zu der damaligen Zeit war das nicht so einfach, denn Fahrerlaubnisbesitzer unter den Seeleuten waren rar.

Als Dank für die geleistete Arbeit wurde der überwiegende Teil der Besatzung von der Regierungsseite Mosambiks zu einer Feierlichkeit eingeladen. Für das leibliche Wohl wurde ausreichend gesorgt. Stolz zeigte der Gastgeber eine große Kiste (1,50 Meter x 1 Meter x 1 Meter), die vollgefüllt war mit Weinflaschen und anderen geistigen Getränken. Mit seinem skeptischen Lächeln wollte er wohl sagen: „Es ist ausreichend vorhanden, das schafft ihr ohnehin nicht.“ Weit nach Mitternacht sollte er eines Besseren belehrt werden. Die Flaschen aus der Kiste waren alle raus und von der durstenden Truppe in Erinnerung der schweren vergangenen Tage ausgetrunken.

Im Laufe dieses geselligen Abends forderte ein gewichtiger kräftiger Mosambikaner eines unserer Besatzungsmitglieder auf, mit bloßen Händen das Vorderteil eines kleinen Ford-Traktors anzuheben. Unser Kabelgattmatrose mit Oberarmen wie Männeroberschenkel meisterte die Aufgabe mit Bravour und es konnte so sogar noch das defekte Vorderrad gewechselt werden. In Hochstimmung ging es zurück auf die STOLLBERG, wo das Besteigen der Gangway für einige Lords sichtlich beschwerlich wurde.

Man sehe es ihnen in Anbetracht des vorangegangenen Reiseverlaufs nach.

Waldemar Krampff

Werftreparaturen auf der Bason-Werft in Ho-Chi-Minh-Stadt/Saigon (1)

Leider war ich nie ein Seemann, wie mancher annehmen könnte, sondern nur der zuständige Reparatingenieur für Werftreparaturen in der Bason-Werft vom Beginn bis zum Ende der achtziger Jahre. Meine Erinnerungen haben daher ihren Schwerpunkt weniger in den Freuden und Ärgernissen aus Sicht der Seeleute.

Auf Grund der lange zurückliegenden Zeit ist es mir deshalb auch nicht möglich, meine Geschichten jeweiligen Schiffen oder beteiligten Personen zuzuordnen. Wer aber dabei war, wird sich sicherlich erinnern.

Die ersten Reparaturen dieser Art sind in Saigon bereits 1976 ausgeführt worden und vor meiner Zeit waren dort bereits drei andere Reparatingenieure tätig.

Generell basierte die Ausführung von Werftreparaturen auf langfristigen außenhandelspolitischen Vereinbarungen zwischen der DDR und der Republik Vietnam, das heißt, die kommerzielle Seite lag mehr oder weniger in den Händen der jeweiligen Außenhandelspartner Schiffscommerz und Machinoimport, aber immer mit Unterstützung oder in enger Kooperation mit der DSR.

Verantwortlich für die technische und logistische Vorbereitung und Durchführung dieser Instandhaltungsmaßnahmen war die DSR, Abteilung Instandhaltung, TFI-1, zu der ich seit etwa 1966 gehörte. Sie erfolgten natürlich in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Schiffsleitungen, speziell den Chiefs, den technischen Offizieren und für die deckseitige materielle Absicherung am Anfang noch vielfach mit den I. Nautischen Offizieren.

Diese Wertzeiten dienten dazu, den Schiffen von Typ X und später dann nur noch Typ XD, die in der Fernostfahrt eingesetzt waren, die erforderlichen zweijährlichen Dockbesichtigungen zur Bestätigung der Schiffsklasse abzusichern und wie üblich bei Schiffen die immer notwendigen Reparaturen und kosmetischen Instandhaltungen am Schiffskörper vorzunehmen, wie Stahlarbeiten an der Außenhaut, an Deck und an den Lukenabdeckungen, Entrostungs- und Konservierungsmaßnahmen, Überholung der Propellerwellenlagerung (Pockholz), Arbeiten an den Rohrsystemen, am Ladegeschirr, mitunter auch an Maschinenanlagen, also spezielle Arbeiten, die von der Besatzung nicht selbst ausgeführt werden konnten.

Die Werft selbst stand unter Obhut der vietnamesischen Marine und war schon während der französischen Kolonialzeit erbaut worden. Viele Anlagen stammten noch aus dieser Zeit, wie zum Beispiel das Trockendock mit den für schlanke Kriegsschiffe typischen nach unten enger werdenden Seitenwänden, Vorrichtungen für Zugfestigkeitsversuche mit fast metergroßen Anzeigeinstrumenten, aber auch Hallen aus der amerikanischen Besatzungszeit mit der typischen Polyuretanschaumauflage auf den Dächern und einem entsprechend veralteten Maschinenpark für mechanische Arbeiten. Gleichwohl existierten alle Voraussetzungen für Schiffsreparaturen wie Maschinen und Ausrüstungen zum E-Schweißen, Schmiedeöfen, Dampfhämmer, Elektrowerkstatt, Ankerwickerei, Gießerei, Rohrwerkstatt und ähnliches.

Die Ausrüstung der Werft und die personellen Qualifikationen für erforderliche Arbeiten waren eigentlich abgesichert, aber es gab keine materielle Basis für diese Instandhaltungsarbeiten in Vietnam. Alle notwendigen Materialien und Ersatzteile mussten von den Schiffen mitgebracht werden, wie Stahlplatten, Elektroden zum Schweißen, Farben für sämtliche Konservierungsarbeiten, spezielle Ersatzteile für Lukenabdeckungen, Rohrleitungen, Armaturen, Elektroartikel und Verbrauchsmaterial, wie Flansche, Schrauben, Muttern, Isoliermaterialien. Zusätzlich besaßen wir bereits einen ansehnlichen Lagerbestand in einer dieser Hallen.

Saigon war zu dieser Zeit noch eine gesperrte Stadt, keine Touristen und eigentlich kein Landgang für Seeleute. Aber auf Grund der guten Zusammenarbeit wurde doch vieles an Unterhaltung ermöglicht: Fahrten zu Keramikfabriken, Gärtnereien, kulturelle Veranstaltungen über Saigontourist und ähnliches.

Wenn ich mich recht erinnere, war etwa ab Mitte der 1980er Jahre Landgang kein Problem mehr und jeder konnte nach Feierabend selbstständig shoppen gehen – unter Beachtung relevanter Vorkehrungen, wie zum Beispiel die Seefahrtsbücher an Bord zu belassen, Geld sicher am Körper aufzubewahren, Fotoapparate nicht aus der Hand zu geben. Besondere Vorsicht galt zum Beispiel bei größeren, immer sehr aufgeweckten Kindergruppen.

Es gab eine Menge Anlässe für solche Sicherheitsmaßnahmen, beileibe nicht nur bei Landgängen, sondern auch an Bord, von plötzlich fehlenden Kugellagern bis hin zu einem verschwundenen kompletten Landanschlusskabel. Kleinere Dinge konnten eventuell auf dem Schwarzmarkt wieder erworben werden.

Schon bei meiner ersten Ankunft auf dem Flughafen in Hanoi mit am Rande der Rollbahn winkenden Kindern und grasenden Büffeln kamen erste Bedenken auf, hier in Vietnam Schiffe erfolgreich reparieren zu können.

Verstärkt wurde dieses etwas beklemmende Gefühl durch den Zustand der Transportmittel in der Stadt und später beim ersten Werftrundgang in der Basonwerft in Saigon beim Anblick des palmenumstandenen Trockendocks und den unter Palmen hockenden Gruppen von Frauen, die mit irgendwelchen Metallstücken die Armaturen der Rohrsysteme bearbeiteten und überholten.

Mein Vorgänger beruhigte mich jedoch mit der lakonischen Bemerkung, noch wäre hier kein Schiff liegengeblieben und alle bisher ausgeführten Dockungen und Reparaturen seien – wenn nötig von der Klassifikation – und nicht zuletzt von den Besatzungen unserer Schiffe

akzeptiert worden. Und es gab auch keine Ausfälle, hervorgerufen durch die hier ausgeführten Arbeiten. Damit war die Sache an mich übergeben (neben einigen formellen Dingen und Protokollen) und ich war am Zuge.

Dieser Hinweis hat sich während der folgenden Zeiten immer wieder bestätigt, ob es beim Pockholzwechsel für die Propellerwelle war oder beim Reparieren einer Grundlagerschale für den EMIL (Hauptmaschine), bei der Reparatur des Abgaskessels auf Typ XD oder bei der Notreparatur eines Propellers auf Typ X, bei den umfangreichen Lukendeckelreparaturen auf Typ X und Typ XD, Konservierungsarbeiten in den Laderäumen, Plattenwechsel auf Grund von Havarien oder Reparaturen in den Vorpiektanks auf Grund von Korrosionen.

Wie es immer so ist, wenn man als Neuer in solch einem Geschäft anfängt, man will nichts verkehrt machen und so hatte ich versucht, verbunden mit stundenlangen Wartezeiten am Hoteltelefon, meinen Chef in Rostock zu sprechen, um mich für eventuelle Problemfälle abzusichern.

Nachdem ich endlich eine Verbindung bekommen und meine ersten Bedenken und Fragen durchgestellt hatte, erhielt ich zur Antwort, dass ich sehr schlecht zu hören sei, und ich wäre ja am Ort des Geschehens und könne alles viel besser einschätzen. „So mache denn mal wie du es für richtig hältst“, sagte mein Gegenüber und legte auf.

Meine Konsultanten waren somit die Besatzungen, der Chief und die Ingenieure, der Kapitän und die Offiziere, der Storekeeper und der Bootsmann, mitunter die Ingenieure der Werft, aber die endgültige Entscheidung oblag mir allein. So wurde ich schnell zum selbstständigen Handeln und Entscheiden gezwungen und das nicht zu meinem Nachteil.

Sehr bald kamen nach einigen Unterweisungen auch die Preisverhandlungen im Auftrage von Schiffskommerz hinzu. Ich war relativ unabhängig in eine sehr interessante, weil abwechslungsreiche Tätigkeit einbezogen.



Der Autor mit dem Sohn eines früheren Machino-Angestellten vor dem Rathaus in Ho-Chi-Minh-Stadt, 2009

Im Großen und Ganzen war die Zusammenarbeit mit den Angehörigen der Werft und auch Machino recht kooperativ und von gegenseitigem Verstehen geprägt.

Sicher, dieses Zusammentreffen von Menschen aus Europa/DDR und aus Asien/VN hat immer wieder zu Missverständnissen und langen Diskussionen geführt, aber letztlich gab es keine unvereinbaren Standpunkte. Ich bin mir sicher, beide Seiten lernten voneinander, auch bei unterschiedlichsten Hintergründen und den sehr verschiedenen Kulturen. Man muss diese Fakten eben kennen und tolerieren.

Eines der interessanten Phänomene war für mich die Stimmenlautstärke samt den dazugehörigen Gesichtsausdrücken. Während unsere Seite mit lauter werdender Stimme steigende Ernsthaftigkeit bis hin zum Zorn ausdrückte mit entsprechend bis hin vor Wut verzerrtem Gesichtsausdruck, war auf der asiatischen Seite lauterer Sprechen der Ausdruck von Freude bis hin zum Überschwang. Der dazu immer lächelnde Gesichtsausdruck war eben nur Maske, um nicht Unbehagen oder Schwäche oder den Verlust der Kontrolle der wirklichen Gefühle zu zeigen. Es war mitunter nicht leicht, einen schimpfenden Bootsmann zu bremsen, der trotz bestem Vorsatz durch dieses asiatische Lächeln mehr und mehr in Rage geriet.

Demgegenüber fiel mir auf, wenn die Vietnamesen ernster wurden, wurde auch ihre Stimme leiser und leiser. Ich mit meinen ungeübten Ohren konnte kaum noch etwas hören, wenn dann mal bei einer Verhandlung sehr sensible Dinge zu besprechen und meine Partner sehr verärgert waren. Nur die geschickte Übersetzung durch den deutschsprachigen Machino-Mitarbeiter oder unsere Bauleiter konnten diese unterschiedlichsten Gefühlsausbrüche ausgleichend vermitteln. Es wurde dabei sehr schnell klar, dass eben nicht wortwörtlich übersetzt werden konnte, schon um Missverständnisse bis hin zu Beleidigungen zu vermeiden. Der auch als Übersetzer tätige Mitarbeiter von Machino und die beiden Werftbauleiter hatten über mehrere Jahre in der DDR studiert und sprachen sehr gut deutsch. Sie kannten unsere Mentalität aus eigenem Erleben und konnten so auch viel dazu beitragen, diese unterschiedlichsten Herangehens- und Denkweisen zu erläutern.

Speziell die Bauleiter waren immer sehr beschäftigt. Jeden Tag kurze Treffen mit unserer Seite für tägliche Arbeiten, dann deren Organisation und Durchführung und natürlich hatte auch der Rest der Besatzung viele Fragen, die sie mit viel Geduld zu beantworten versuchten.

Diese unterschiedlichen Kulturen stehen nach meiner Erfahrung eng im Zusammenhang mit den natürlichen Umweltbedingungen, dem ständigen Sommerwetter in Vietnam auch im Winter, dadurch immer alles am Grünen und Blühen, somit gab es auch immer viele frische Früchte und frisches Gemüse. Keiner muss sich um den nächsten Tag oder die nächste Woche und schon gar nicht um einen nächsten Winter kümmern, langfristig vorsorgen und im Voraus planen, was bei Schiffsreparaturen im Gegensatz dazu sehr nötig ist.



Ho-Chi-Minh-Denkmal mit der Ehefrau des Autors, 2009

Ähnliches symbolisierten für mich die Boote auf dem Mekong. Mit auslaufendem Strom trieben die Boote mehr oder weniger flussabwärts, beladen mit Gütern aus dem Innenland und trieben mit einlaufendem Strom leer oder mit Baumaterial beladen wieder zurück – es wurde also nicht gegen den Strom gerudert. Selbst Motorboote nutzten diese Effekte nur zum schnelleren Vorankommen und nicht, um gegen den Strom zu fahren. Es wurde also immer der Weg des geringsten Widerstandes genutzt und sozusagen Schwierigkeiten aus dem Wege gegangen

Und Zeit genug war ja in der Vergangenheit dafür vorhanden und die kostete nichts. Doch bei Schiffsreparaturen spielt Zeit eine wichtige Rolle. Das Schiff soll ja mit Ladungstransporten Geld verdienen und ist nicht zum Reparieren erbaut worden.

Zur Unterhaltung der Besatzung während dieser zu Beginn doch recht langen Liegezeiten und bedingt durch die für individuelle Landgänge anfänglich noch gesperrte Stadt, wurden von Machino Ausflüge organisiert. Zu Gärtnereien, zu Keramikfabriken oder auch Stadtrundfahrten und gesellige vietnamesische Abendessen. Dies erfolgte jeweils in zwei Törns, um möglichst allen von Bord eine Pause und damit Entspannung vom Werftalltag zu ermöglichen.

Die Fahrten zu den Gärtnereien und Keramikfabriken waren offensichtlich sehr beliebt bei den Besatzungen, ersichtlich an den mehr und mehr mit Pflanzen aller Art, Keramikvasen und -elefanten vollgestellten Kammern. Vielleicht war dies ein kleiner Handelsausgleich für die unzähligen Kisten (1 cbm), die unsere Schiffe nach Vietnam brachten, vollgepackt mit Mopeds, Fahrrädern und Ersatzteilen, eingekauft in der DDR von dort studierenden und arbeitenden Vietnamesen.

Diese privaten Einkäufe unserer Besatzungen waren sicher für Seeleute normal und aus meiner Sicht durchaus akzeptabel. Ein polnisches Schiff hatte hingegen im Hafen extra den Laderaum 5 frei gehalten und nur mit Porzellanelefanten voll gestaut, denn der nächste Hafen lag in den Vereinigten Staaten. Dort waren Wahlen angesagt und Elefanten sind von einer dieser beiden Parteien das Wappentier.

Manchmal wurden auch Fahrten in kleineren Gruppen für die Angehörigen der Schiffsleitungen bis nach Vung Tau und Dalat durchgeführt, mitunter einschließlich des Reparaturinspektors.

Daneben gab es Verbindungen zu Saigon-Tourist und deshalb auf diesem Weg von Zeit zu Zeit kulturelle Veranstaltungen im Rex Hotel mit den typischen vietnamesischen Darbietungen, Tänzen und Musikstücken.

Auch an Bord wurden gesellige Veranstaltungen organisiert, meist zu Beginn einer Liegezeit mit Werft- und Machinovertretern, um auch deutsche Ess- und Trinkkultur vorzustellen.

Bei diesen Treffen fiel auf, dass die vietnamesische Seite keine Witze erzählen konnte oder wollte. Begründet wurde dies damit, sie hätten keine Witze, was natürlich nur die halbe Wahrheit war.

Auf einer Reise in den Norden Vietnams, um noch andere Werften dieser Region für unser Instandhaltungsprogramm einzubeziehen, fand ein Meeting statt mit dem legendären Than Baa, dem Vater des vietnamesischen Schiffbaus, und auch vielen Werftleuten aus der nördlichen Gegend.

In dieser Runde war ich der einzige Ausländer. Nach den üblichen und offiziellen Begrüßungen mit kurzen Ansprachen und Toasts, starteten dann das Essen und Trinken und zu meinem Erstaunen Erzählungen, die sehr große Heiterkeit und Lachsalven auslösten. Da nichts übersetzt wurde, wandte ich mich an meinen Partner mit der Frage, worum es wohl ginge, und er antwortet mir, nun ja, wir erzählen uns eben Witze. Zu meinem weiteren Verständnis wurde erklärt, diese könne man nicht übersetzen, denn sie beruhten auf der im springenden Punkt veränderten Betonung und damit Sinnesveränderung.

Man muss dazu wissen, die vietnamesische Sprache hat sechs verschiedene Tonlagen auf einer Silbe. Ein Wort kann somit entsprechend der Betonung bis zu sechs verschiedene Bedeutungen haben. So machen sie ihre Witze und das kann man beim besten Willen nicht übersetzen, es sei denn, man würde es erklären. Dann wären es aber keine Witze mehr.



Schwimmdock der Werft, 2009

Wie bereits erwähnt, war zu Beginn nur das aus der französischen Kolonialzeit erbaute Trockendock für die Arbeiten vorhanden. Etwa 1982/83 kam dann ein Schwimmdock aus der Sowjetunion dazu, ein Betonponton mit stählernen Seitenaufbauten.

Die notwendigen Arbeiten zur zweijährlichen Klassebestätigung wie Messung der Spiele und damit Bewertung des Verschleißes an der pockholzelagerten Propellerwelle, an den Lagern des Ruderblattes, Überholung und Dichtigkeitsprüfung der Außenbordsarmaturen (Ein- und Auslassventile, -schieber für die Kühlwasser-, Ballastwasser- und Sanitärsysteme), Entrostung und Konservierung des äußeren Unterwasserschiffkörpers, Stahlarbeiten am Unterwasserschiff konnten eben nur im Dock ausgeführt werden.

Diese Zeiten in einem der Docks war natürlich während der gesamten Werftliegezeit die unangenehmste und schwierigste Zeit für die Besatzung eines Schiffes.

Nicht nur der Lärm vom Entrosten durch Hämmern und Sandstrahlen, der dadurch bedingte Staub und Dreck waren belastend und wären sicher etwas leichter zu ertragen gewesen, wenn nicht noch andere Dinge hätten in Kauf genommen werden müssen.

Das größte Problem bestand mit Sicherheit in den nicht benutzbaren Toiletten an Bord. Die land- oder dockseitig zu benutzenden Sanitäranlagen waren in einem erbärmlichen Zustand. Daneben war dann auch noch zeitweise die Klimaanlage out of order, bedingt durch Rohrarbeiten oder durch Ausfall des Kühlwassers infolge defekter Pumpen, kaputter Schläuche, Blackouts und ähnlichem.

Hinzu kam, dass für diese Zeit auch kein durchgehender Kombüsenbetrieb aufrecht erhalten werden konnte und damit die tägliche Versorgung mit drei Mahlzeiten an Bord nicht gegeben war oder eben nur durch Kaltverpflegung abgesichert werden konnte, was ebenfalls nicht zur Verbesserung der Arbeitslust und Laune beitragen konnte. Es war sehr schwer und nur wer selbst davon betroffen war, kann das auch gebührend ermessen.

Sicher, im Laufe der Zeit wurde versucht, durch standardisierte Ab- und Zuflüsse, bereitgestellte Schläuche und Armaturen, diese Einschränkungen auf ein Minimum zu reduzieren, sanitäre Anlagen auf dem Dock oder an Land während Abwesenheit unserer Schiffe verschlossen zu halten, aber es gab immer und immer wieder viele Anlässe für Beschwerden, Meckereien und abfällige Bemerkungen. Nicht immer zu Unrecht. Aber es gab letztlich keine Ausfälle durch diese mitunter nicht befriedigenden Bedingungen.

Auch die Werft bemühte sich, den Aufenthalt im Dock so kurz wie möglich zu gestalten, natürlich auch, um baldmöglichst wieder neue Schiffe aufzunehmen und damit Geld zu verdienen.

Ein nennenswerter Punkt hierzu war die Entwicklung und Konstruktion einer Vorrichtung, mit der mehrere überholte Armaturen gleichzeitig einer Druckprüfung unterzogen werden konnten und somit die Zeit merklich verkürzt wurde, was nicht nur Einfluss auf die Dauer der Dockliegezeit hatte, sondern auch schnelleres Wiederinbetriebnehmen der Klimaanlage, der Kombüse und nicht zuletzt der Toiletten ermöglichte.

Neben den Wertreparaturen hatte ich auch DSR-Schiffe zu betreuen, die im Hafen Saigon zum Löschen lagen. Mitunter waren dort kleinere Reparaturen nötig oder es wurde etwas Material gebraucht oder wir suchten auf Grund unvorhergesehener Instandhaltungsmaßnahmen dringend Ersatzteile für ein in der Werft liegendes Schiff.

Unglücklicherweise berührte eines dieser Schiffe beim Ablegen mit seinem Propeller die Kaikante und der Propeller wurde beschädigt, was man beim Laufen der Maschine durch die Unwucht spürte.

Also, wie in solchen Fällen üblich, war eine Taucherbesichtigung erforderlich, um den eventuellen Schaden genauer festzustellen und um die Schiffsklasse zu bestätigen.

Schon das Erscheinen des Bootes mit dem Taucher erregte Verwunderung. Es war ein offenes Holzboot, wie auf dem Mekong-River hier in dieser Gegend allgemein gebräuchlich. Ein kleiner Kompressor mit Dieselmotor stand mittig, einige Meter Druckschlauch lagen darüber und ein paar halbnackte Männer vervollständigten die gesamte Ausrüstung und Crew.

Ein Blick auf die Propellerzeichnung wurde abgelehnt, man wisse, wie ein Propeller aussehe. Dann wurde der Diesel gestartet als Antrieb für den Kompressor. Einer aus der Bootscrew nahm den Druckschlauch in den Mund und sprang über Bord, ohne Taucherbrille oder weitere Ausrüstung. Sicher, die Sichtweite im schlammigen Fluss war sehr gering und so wäre auch eine Taucherbrille nicht von großem Nutzen gewesen. Die Besichtigung des Propellers war also mehr ein Abtasten.

Erstaunlicherweise erschien der Taucher wieder und konnte sehr genau beschreiben, welche Schäden er vorgefunden hatte, ein Propellerflügel hatte keine Beschädigungen, nur ein paar leichte Kratzer, die beiden weiteren Flügelspitzen waren umgebogen, deshalb die fühlbare Unwucht beim Drehen.

Nach unserer Frage, was denn am Propellerflügel Nummer 4 sei, antwortete er ernsthaft und voller Überzeugung, da wären nur drei Flügel. Jeder von uns wusste aber, dass der Typ X-Propeller vier Flügel hat. Sollte etwa ein Flügel ganz abgebrochen sein? Leichtes Kribbeln in der Magengegend – woher einen neuen Propeller nehmen?

Dann versuchten wir mit der Zeichnung zu erklären, dass da vier Flügel sein müssten, nicht zuletzt müssten Reste des vierten Flügels vorhanden sein. Aber ob wir dem guten Manne

die Propellerzeichnung vorhielten oder einen Schnittmusterbogen, er beharrte erst einmal darauf, dass da nur drei Flügel wären, wie üblich, und tiefer könne er nicht tauchen. Aha, deshalb nur drei! Wir haben dann mit Hilfe der Törnmaschine den Propeller um 180 Grad gedreht und konnten die Existenz des vierten Flügels feststellen lassen. Dieser war ebenfalls unbeschädigt.

Da die Beschädigungen an zwei nebeneinander liegenden Flügeln lagen, musste etwas getan werden, um diese Unwucht zu beseitigen. Die einzige Lösung unter den gegebenen Umständen war das Abtrennen der verbogenen Stücke und Kürzen der Flügel gegenüber um denselben Betrag. Aber wie? Unter Wasser unmöglich und das Dock der Werft war bis auf weiteres belegt.

So musste durch Trimmen des Schiffes nach vorn erreicht werden, die zu bearbeitenden Propellerflügelspitzen auftauchen zu lassen. Dies erfolgte durch Füllen der vorderen Ballasttanks und teilweise des Laderaumes 1, der glücklicherweise schon leer war.

Wegen der simplen Werkzeuge für diese recht schwierige Arbeit und der begrenzten Arbeitsmöglichkeiten von einem Ponton und einer Stellage aus, dauerte die ganze Aktion ein paar Tage und Nächte.

Doch nach Fertigstellung und Probelauf konnte die Klasse des Schiffes bestätigt und die Reise erfolgreich fortgesetzt werden.

Eines späten Nachmittags wurde ich wegen der jährlichen Ladegeschirr-Besichtigung dringend an Bord eines gerade in den Hafen eingelaufenen Schiffes vom Typ XD gebeten. Diese war angemeldet und sollte in den nächsten Tagen mit dem Klassevertreter durchgeführt werden. Aus für mich unverständlichen Gründen musste es nun gleich geschehen. Als ich das Schiff erreichte, fiel mir auf, dass einige Posten mit Handfeuerwaffen um den Löschplatz postiert waren, was auf etwas Besonderes hindeutete.

An Bord erklärte mir der Kapitän, da wären mehrere Container, die sofort mit dem Schwergutbaum gelöscht werden müssten, aber das entsprechende Zeugnis zur Benutzung des Baumes war abgelaufen.

Der Klassevertreter war nicht mehr zu erreichen, aber die Agentur und Fahrzeuge warteten darauf endlich anzufangen, denn in den Containern wäre bunt bedrucktes Papier, welches sofort gelöscht werden müsse. Da ich etwas langsam bin, wollte ich wissen, warum denn bunt bedrucktes Papier so wichtig sei. Ich wurde dann augenzwinkernd aufgeklärt, es könnte ja zum Beispiel Geld sein.

Die DDR war bekannt fürs Gelddrucken in bester Qualität. Warum sollte also nicht auch in Vietnam mal das Geld ausgetauscht werden, da die alten Scheine doch schon recht verschlissen wirkten. Deshalb auch die Sicherheitsmaßnahmen auf der Pier.

Mir war bekannt, dass in Notfällen die Besatzung, das heißt, der Chiefengineer als technischer Leiter und Verantwortlicher für die laufende Instandhaltung, berechtigt ist, diese Bestätigung vorzunehmen, wenn denn alles in Ordnung ist und keine Gefahr bei der Benutzung des Schwergutbaumes besteht. Der LTO konnte dies bestätigen und auch durch Protokolle belegen. Der Kapitän stellte das Schiffssiegel zur Verfügung und der LTO bestätigte so das Zertifikat.

Der Baum wurde benutzt und die Container waren innerhalb einer Stunde gelöscht und aus dem Hafen verschwunden. Der in den nächsten Tagen an Bord weilende Klassevertreter hat dann nachträglich die Verfahrensweise akzeptiert und auch das restliche Ladegeschirr für ein weiteres Jahr abgenommen. Damit war dieser Fall erfolgreich abgeschlossen und schon bald in Vergessenheit geraten.

Etwa zwei, drei Monate später zu Beginn einer neuen Dockung mit einem weiterem Typ XD-Schiff war schon bei Ankunft spürbar, dass etwas in der Luft lag. Alles wirkte hektisch, angespannt und sehr beschäftigt. Kurz nach Einlaufen des Schiffes erschien der Generalkonsul der DDR in Saigon und wies darauf hin, es würde wohl bald ein Geldtausch erfolgen, obwohl offiziell nichts aus der DDR-Botschaft in Hanoi bestätigt sei. Unser Konsul wusste aber schon etwas, da er sehr gute Verbindungen zur vietnamesischen Seite hatte. Es gab aber keinerlei Hinweise, wie dieser Austausch erfolgen sollte, etwa als Tausch 1:1, um nur neues Geld in den Umlauf zu bringen oder aber gleichzeitig mit dem Umtausch eine neue Bewertung des Dong vorzunehmen. Der Konsul riet nur dazu, möglichst wenig Geld in Dong umzutauschen, obwohl der Umtauschkurs zu dieser Zeit sehr gut war, eigentlich schon zu gut und zu verlockend.

Schon ein oder zwei Wochenenden später erfolgte dann an einem Sonntagmorgen die offizielle Verlautbarung über den Umtausch mit gleichzeitiger Aufwertung des Dongs – daher die Container mit bunt bedrucktem Papier.

Die etwas Älteren unter uns werden sich noch sehr gut an die perfekt und völlig unerwartet ausgeführten Geldumtauschaktionen in der DDR erinnern und so etwa sollte es wohl auch in Vietnam erfolgen.

Leider war die ganze Aktion wegen einiger Undichtigkeiten nicht von Erfolg gekrönt. Ob nun in Vietnam selbst oder in Leipzig, wo das neue Geld herkam und auch Vietnamesen ausgebildet wurden oder arbeiteten, ist mir nicht bekannt, und Wikileaks gab es ja noch nicht.

Die vermögenden Kreise, die diese Maßnahme treffen sollte, hatten bereits die Information erhalten und soweit möglich, alles Bare ausgegeben, durch Aufkauf von Lagerbeständen aller Art oder durch Verteilung des Geldes an Dealer. Das Ergebnis bestand darin, dass nach dem Umtausch diese Kreise sofort wieder regen Handel treiben konnten, da sie jede Menge an Waren besaßen. Weiter wurde diese Situation auch dazu benutzt, um Klein- bzw. Wechselgeld zu horten und die Einkäufer mit großen Scheinen konnten nicht bedient werden. Es gab kein Wechselgeld in den Kassen der Kaufhäuser und bei den Kleinhändlern. In Folge dessen stiegen auch bald die Preise wieder und der Geldumtausch wurde zum gigantischen Flop, eben zum Tausch von bunt bedrucktem Papier.

Ein Reparaturschiff aus der großen Sojus hatte wohl nicht diesen cleveren Konsul und warnende Informationen erhalten. Die Besatzung kam kurz nach Mittag dieses Geldtauschtages zur Werft und bat um Hilfe. An Bord wären größere Beträge an Dong und sie wüssten nicht, was zu tun sei. Offiziell hätte dieses Geld bis Mittag angemeldet sein müssen und die Werft hätte sicher helfen können. Nun sei es aber wohl zu spät, wurde informiert.

Stunden später erschien ein vornehm gekleideter Vietnameser mit einem Kofferchen und wollte den Kapitän sprechen. Er hätte von der Werft die Information über dieses Problem erhalten und sei beauftragt zu helfen, sicher, es sei eigentlich schon zu spät, etwas zu erreichen, aber man könne es dennoch versuchen. Die Besatzung hat dann alles, was an alten Dong vorhanden war, diesem Manne übergeben – und dieser clevere Mann wurde bis heute nicht wieder gesehen.

Handel auf Arabisch

Von Westeuropa kommend und auf der Reise nach Indien, mussten wir 1964 mit der MAGDEBURG vor der Passage des Suezkanals erst noch in Port Said an Tonnen festmachen, um auf die nächste Abfahrt eines südgehenden Konvois zu warten.

Nachdem wir festgemacht hatten, kamen in Nullkommanix fliegende Händler – eigentlich waren es ja „schwimmende“ – mit ihren Booten längsseits, um ihre Waren anzubieten. Dazu warf jeder das Ende einer Leine, in deren Mitte eine Tasche eingebunden war, an Deck. In diese Tasche legte der Händler den von uns gewünschten Artikel. Wir zogen die Tasche hoch und legten unsererseits das Tauschobjekt in den Korb. Der Händler im Boot begutachtete die Ware, schrie nach mehr oder war mit dem Geschäft zufrieden. Ein reger Handel setzte ein. Um unseren Viktor, einen Matrosen, scharte sich die interessierte Besatzung, denn der betrieb einen Handel so recht nach dem Geschmack seines arabischen Partners. Aber auch uns machte schon allein das Zuschauen großen Spaß.

Unser Viktor war auf eine „Alextasche“ scharf. Dafür hatte er sich einige Kleidungsstücke bereitgelegt, die er für die Tasche eintauschen wollte. Der Handel begann mit Ledersandalen. Von denen legte der Händler ein Paar zum Begutachten in den Korb, den wir nach oben zogen. Unser Viktor legte ein weißes Nylonhemd in den Korb, den der Händler an der Leine wieder nach unten bekam.

Der schrie nach etwas anderem, denn das Hemd gefiel ihm nicht. Als Tauschobjekt für das Hemd ging entsprechend der Vorstellung des Händlers eine Spielzeugpistole nach oben.

Die gefiel unserem Viktor nicht. Also Sandalen wieder runter und Hemd hoch. Jetzt eine Khakihose rein in den Korb und die Sandalen noch mal hoch. Nöö, das war für die Hose entschieden zu wenig, noch ein Fotoalbum dazu. Vorschlag vom Händler: Fotoalbum für Hose, nix Sandalen. Das war unserem Viktor zu wenig – also Hose wieder hoch.

Dann ein dicker Wollpullover runter. Dafür das Angebot vom Händler: Fotoalbum und Sandalen.

Das war Viktor wiederum zu wenig, denn eigentlich wollte er ja die „Alextasche“ haben.

Album und Sandalen also wieder runter und Pullover hoch. Unser Seemann bedeutete dem Händler: Tasche hoch. Dafür ging der Pullover noch mal runter.

Das war dem Händler wiederum zu wenig. Er zeigte nach oben: Zwei Pullover für die Tasche. Hatte Viktor nicht, also Tasche wieder runter und Pullover hoch.

Jetzt Fotoalbum und Sandalen noch mal hoch und dafür Khakihose und Nylonhemd wieder runter.

Dem Händler zu wenig, das Nylonhemd gefiel ihm immer noch nicht. Er gab uns zu verstehen, dass man darin ganz fürchterlich schwitze.

So ging das bald 45 Minuten hin und her: Kamelsattel, Sitzkissen, Spielzeugauto, Lüfter, alles, was der Händler so im Boot hatte – und „extra special for you“ ein Pornoheft.

Es ging immer rauf und runter mit den Sachen. Viktor hatte auch noch einiges in petto: Uniformhosen und -jacken, Khakihemden – und als kleinen Gag noch zwei lange Unterhosen.

Am Ende war der Araber von dem Handel so begeistert, dass er unserem Viktor die von Anfang an gewünschte Tasche für den dicken, dem Matrosen zu kleinen Pullover, eine Schachtel Zigaretten der Marke Carmen (East german Chesterfield, nannte sie der Händler) und eine lange Unterhose überließ und zu ihm hoch rief: „You very good!“ sowie ihn nach einer kurzen Pause mit dem Kompliment „... you german kanaker“ beehrte.

Dafür ertete er großes Gelächter und Viktor hieß für einige Zeit „You German Kanaker“.

Bei diesem Handel verging wenigstens die Zeit und wir hatten noch unseren Spaß daran.

Kontraste am Great Europa Point

Als noch nicht von Hafen zu Hafen gehetzt wurde, um Blechkisten auszutauschen, war die Seefahrt bei der DSR eine relativ beschauliche Angelegenheit. Schön, diesen letzten Hauch von Seefahrerromantik noch miterlebt zu haben. Auf Heimreise unterwegs zu stoppen, um von einem DSR-Entgegenkommer Ersatzteile oder einige Kisten frisches Bier zu übernehmen, war eine fast völlig normale Angelegenheit. Es kam auch vor, dass nach Auslaufen das Schifflein gestoppt und die Gangway gefiert wurde. Baden war angesagt. Kapitäne setzten, bedingt durch die Genauigkeit der damaligen Navigation, oft ihre Kurse so ab, dass auf der Überfahrt markante Landmarken zu sehen waren. Oftmals handelte es sich um allgemein interessierende Punkte. Der Seemann wurde zum Seemann.

Als ich einmal beim Passieren von Cabo do Vicente/Portugal versuchte, das „Nonnenkloster“ durchs Fernglas zu fotografieren, bot mir Kapitän S. auf der WEISSERITZ an: „Funker, eine Flasche Sekt, dann drehe ich um und laufe dichter unter Land“. Schwer zu glauben, dass solche Angebote heute noch gemacht werden und die Verkehrstrennungsgebiete das überhaupt erlauben. Ein solch markanter Sightseeing-Point war auch der Felsen von Gibraltar. Aus dem Mittelmeer kommend, wurde oftmals der Kurs auf den Leuchtturm *Great Europa Point* abgesetzt. Verständlich, dass dann kein Fernglas mehr frei war und so manches Dia mit dem Teleobjektiv geschossen wurde. Der Affenfelsen war immer wieder sehenswert.



Die riesigen Antennenanlagen und Wasserauffangflächen beeindruckten.

Viel Historisches ist über Gibraltar zu lesen. Über die seinerzeitigen Verhältnisse, wenn der Seemann des Felsens ansichtig wurde, wusste er oft nur das, was spärlich in den Zeitungen stand oder aus dem Radio kam. Um einen aktuellen Brennpunkt der Weltpolitik handelte es sich nicht. Meistens betrafen diese Nachrichten die bereits Jahrhunderte währenden Besitzstreitigkeiten zwischen Spanien und Großbritannien. Sich ein eigenes Bild zu machen, blieb den meisten Seeleuten verwehrt. Gibraltar, einer dieser weltweit strategisch gut platzierten kolonialen Stützpunkte des British Empire, stand in keiner DSR-Segelliste. Eine Chance zum Landgang erhielt Hein Seemann nur beim Anlaufen als Nothafen.

MS MULDE/DDVF gab am 23. Juni 1970 in Rotterdam eine Buchse der Hauptmaschine zur Überholung ab und setzte die Reise ins Mittelmeer fort. Gibraltar wurde am 1. Juli gegen 3 Uhr passiert. Um 18 Uhr hieß es: „Maschine stopp“. Das Ergebnis der Suche nach dem Grund der Unregelmäßigkeit: Buchse gerissen! Keine Reserve mehr an Bord. Nach Mitteilung an die DSR kam von dort die Order, Gibraltar als Nothafen anzulaufen. Mit minimalen Umdrehungen wurde der Felsen nach 24 Stunden erreicht. Wie so oft, herrschte in der Meerenge von Gibraltar pottendicker Nebel. Gut, dass das Radargerät reibungslos funktionierte. Kaum hatten wir die Strömungsgrenze des Wasseraustausches zwischen Mittelmeer und Atlantik passiert, herrschte herrlichster Sonnenschein! Die Nebelwand stand senkrecht. Auf dem Schiff lagen die Back im schönsten Sonnenschein und die Aufbauten im dicken Nebel. Dieses meteorologische Ereignis habe ich nur einmal während meiner langjährigen Musterungszeit erlebt.

Wir hatten Glück und bekamen einen Liegeplatz an der *Western Arms Mole*. Die Einklärung ging problemlos vonstatten und unser Landgang war auf diesem militärstrategisch genutzten Fleckchen Erde erstaunlicherweise auch erlaubt. Wäre er aus politischen Gründen für uns „rote“ Seeleute nicht möglich gewesen, wie es bei besonderen politischen Großwetterlagen in verschiedenen Häfen vorgekommen ist, hätten wir es auch akzeptieren müssen. Allein, die Aussicht, diesen Flecken Erde aus allernächster Nähe bestaunen zu dürfen, war schon lohnenswert.

Wie sich herausstellte, schien so mancher am „roten“ Verkehr prächtig zu verdienen. Wenn sich, wie vom Schiffshändler berichtet, eine Walfangflotte der Sowjetunion hier für ihre Reise mit Proviant ausrüstete, dann stand eine gewaltige Summe auf der Rechnung. Auch die meisten sowjetischen Tanker auf der Fahrt aus dem Schwarzen Meer nach Kuba verproviantierten sich in Gibraltar. Beim Landgang wurden auch Geschäfte mit kyrillischen Schriftzügen entdeckt. Dieses Phänomen kannte man schon aus Antwerpen und Rotterdam.

Nach dem ersten Anblick des Felsens aus nächster Nähe konnte als weiteres Ereignis gegen 20 Uhr quasi nebenan die Landung der täglichen Passagiermaschine beobachtet werden. So ein Flieger würde auch das Transportmittel für das benötigte Ersatzteil sein, denn eine passende Buchse war natürlich nicht zu bekommen. Das Schiff musste auf die in Rotterdam an Land gegebene Buchse warten. Und das konnte ein paar Tage dauern. Schlecht für die Company, gut für interessierte Landgänger. Die Maschinenmenschen hingegen waren nicht zu beneiden. Sie durften die Zylinderstation auseinandernehmen und alles für den Einbau der überholten Buchse vorbereiten.

Den Funkoffizieren war zu damaliger Zeit noch die Gestaltung des Arbeitstages und des Arbeitsumfanges während der Hafenliegezeiten freigestellt. Hauptsache, die Schiffspresse und die Telegramme kamen an. Wartungsplan, Lebenslaufakte, Ersatzteilkartei waren noch nicht erfunden worden. So konnte ich mir meine Landgänge einteilen. Ganz nach dem Motto: Wann ist der Beruf des Seemannes im Offiziersrange am unbeschwertesten? In der Werft als Nautiker, auf See als Chief und im Hafen als Funker.

Also am nächsten Tag nach dem Mittagessen los. Der Weg führte mich zuerst zum Flughafen

mit seiner doch nicht alltäglichen Landebahn. Auf der Ostseite begann sie unmittelbar am Wasser und das andere Ende war sogar ein Stück in die Bucht von Algeciras hineingebaut worden. Landeverhältnisse wie auf einem größeren Flugzeugträger! Quer über die Landebahn führte die *Winston Churchill Avenue* zum landseitigen Zugang der britischen Kronkolonie. Das Tor wurde in jenen Tagen jeden Morgen in britischer Manier pünktlich geöffnet. Die spanische Seite hingegen blieb verschlossen. Spanien erhob wieder einmal Besitzansprüche, die selbstredend durch die Briten abgelehnt wurden. Das war auch die Ursache dafür, dass das Leben auf diesem Fleckchen gemächlich über die Bühne ging. Die zivilen Bewohner und die britischen Militärangehörigen lebten in relativer Isolation. Kein hektischer Verkehr, sehr wenig Leute unterwegs. Offensichtliche Touristen ließen sich im Straßenbild nicht erkennen. Die Kolonie besaß sogar eine eigene Währung in Parität zum British Pound. Gleichwohl wäre Gibraltar auf den Ansturm von Touristen schon damals bestens vorbereitet gewesen. Keine historische Stelle, an der nicht ein Schild verriet, wie dieser Ort hieß und was hier Bedeutsames passiert war, stellte ich bald fest.



Zugang zu den Kasematten

Wer es vorher nicht gewusst hatte, bekam umgehend mit, dass Gibraltar über Jahrhunderte hinweg, gemäß dem Abkommen von Utrecht 1713, eine militärische Festung und auf Dauerverteidigung eingerichtet war. Gewaltige Verteidigungsanlagen und Bastionen mit alten Kanonen, besonders in Richtung Spanien, bestimmten den ersten Eindruck, den diese Verteidigungsformen der Vergangenheit hinterließen. Die Antennenanlagen, einschließlich Radar, auf dem Kamm des Felsens zeugten von dessen Verteidigungsbereitschaft in der Gegenwart.



Ich betrat durch das große *Casemates Gate* die „Innenstadt“. Mein Weg führte mich über den *Casemates Square* in eine der Nebenstraßen. Hier bot sich für den Besucher ein ungewöhnliches Bild. Auf einem geparkten Auto saß ein schwanzloser Affe und pflückte sich seelenruhig Blattwerk aus einem Gebüsch. Etwas weiter saß eine Affenmama auf einem Haustürsims und flöhte ihren Nachwuchs.

Als Zivilist bekam ich auch bald die Grenzen meiner Bewegungsfreiheit offenbart. Auf dem Weg zum Great Europa Point an der Südspitze des „Affenfelsens“ verriet mir ein Schild vor dem *Keighley Way Tunnel*, dass das Weitergehen verboten ist. Von Montag bis Sonnabend nur frei für militärisches Personal. Na gut, dann eben nicht.

In der Literatur über Gibraltar erfährt der interessierte Leser den Grund dieser Einschränkung, wenn er mehr über „the rock“ und seine über- und unterirdische Nutzung liest. Dann erfährt er, dass neben zivilen Versorgungseinrichtungen und einer *Underground City* mit Hospital, Bäckerei, Telefonzentrale für den militärischen Ernstfall im Inneren des Felsens auch rund 30 Meilen Straßen auf unterschiedlichen Ebenen existieren.

Also zurück ins Zentrum und die nächstbeste Straße bergan gestieft. Die Ruine des *Moorish Castle* war mein Ziel. Seine Befestigungen wurden um 1160 gebaut. Von hier aus bot sich ein schöner Ausblick über Stadt, Befestigungsanlagen und Hafen. Das angrenzende Spanien ließ sich ebenfalls von oben besehen. Allerdings war dieser Ausblick nur für 50 New Pence zu haben.

Da ich mich nun schon einmal auf dieser Höhe befand, führte der Weg weiter zu den Galleries. Das sind in den Felsen getriebene Kasematten mit Schießscharten für Kanonen, ein imposantes Verteidigungssystem, mit einfachsten Mitteln gegraben während der großen Belagerung von 1779 bis 1783. Aus dieser erhöhten Position ließen sich die spanischen Angriffe, die sich in schöner Regelmäßigkeit wiederholten, trefflich abwehren oder attackieren. Es kamen dabei auch Kanonen zum Einsatz, die nach unten schießen konnten.

Auf gleicher Anhöhe wanderte ich wieder südwärts in Richtung *Great Europa Point*. Auf dieser Strecke ließ sich der restliche Teil der Stadt von oben besehen. Die Bergstation der Drahtseilbahn, die erst vier Jahre vorher in Betrieb genommen worden war, wurde passiert und ich traf auf den Fressplatz der Affen. Das war sozusagen ihr Speisezimmer. Ein Offizier vom Gibraltar Regiment war für ihre Versorgung offiziell zuständig. Wie die Berber-Affen von Nordafrika auf diesen isolierten Felsen gekommen sind, ist nicht überliefert.



Der Autor und die Affen, 1970

Es wird erzählt, dass die Herrschaft Großbritanniens über Gibraltar endet, sobald der letzte Affe den Felsen verlassen hat. Eine andere Geschichte berichtet, dass die Berberaffen bei einem nächtlichen Angriff der Spanier die Briten „gewarnt“ haben sollen. Seither sind sie Angehörige der United Kingdom Army. Daher also die königliche Obhut. Aus purer Undankbarkeit darüber tun sie sich mit der Uniformordnung und dem Exerzieren immer noch reichlich schwer.

Die Affen ließen sich in keiner Weise stören, nahmen kaum Notiz von „Open-Zoo-Besuchern“ und bedienten sich auch kurzerhand bei ihnen, falls die etwas Fressbares oder Interessantes in der Hand hielten.



„Affenfütterungsverbot“ mit Blick auf die spanische Seite der Bucht von Algeciras

In heutigen Tagen wird eindringlich davor gewarnt, Lebensmittel, die für die Affen sichtbar sind, mitzuführen. Das Füttern ist streng verboten. Die Affenbande wird offenbar zu fett, zu träge oder verschmäh die royale Verpflegung. Die Strafe für das Füttern der Affen beträgt satte 500 Pfund. Also selber das Mitgebrachte fressen, heißt es für die ebenso fetten Touries. Nach der unterhaltsamen Begegnung mit den Affen in Handreichweite und ohne Gitter ging mein Spaziergang weiter. Ich erreichte den Eingang der St. Michaels Höhle. Sie ließ sich betreten, ohne Eintritt entrichten zu müssen. Die Höhle war damals und ist noch heute durch ihre raffinierte Ausleuchtung ein interessantes Ausflugsziel. Ein Podium verriet, dass sie auch als einzigartiger Konzertsaal dient. Kulturelle Unterhaltung war in der Kolonie offenbar kein Problem.

Auf dem wieder stadtabwärts führenden Weg war *Great Europa Point* nur von weitem und von oben herab zu sehen. In der Nähe der Trockendocks wurde die *Napier of Magdala Battery* besichtigt. Sehr imposant die viktorianische 100-Tons *Armstrong-Gun* von 1879 an der *Nelson Anchorage*. 35 Mann und zwei Stunden Arbeit waren nötig, um dieses Monstrum feuerbereit zu machen. Eine Schwester davon steht heute noch auf Malta.

Stadteinwärts wurde der *Trafalgar Cemetery*, auf dem lediglich zwei Tote der Trafalgar-Schlacht beerdigt wurden, besichtigt. Weiter ging es quer durch die Stadt und durch ein weiteres historisches Gate zum Liegeplatz zurück.



Touristenblick vom Leuchtturm am Great Europa Point zum Felsen

Abends wurde wieder zur Landebahn geschaut, um die Landung der Linienmaschine und die Ankunft der Buchse nicht zu verpassen. Die ließ glücklicherweise noch auf sich warten. Am nächsten Tag führte der Landgang nicht in die Stadt, sondern Richtung Mittelmeergebiet. Mal sehen, wie weit man hier auf dem Weg zum *Great Europa Point* kam. Am Rondell, das eine überdimensionale Sonnenuhr darstellt und von dem die Straße quer über die Landebahn führte, befand sich ein weiteres Memorial, das *Cross of Sacrifice*. Die Inschriften und Jahreszahlen hinter Tobruck, El Almain, Trafalgar erinnerten an die glorreichen und weniger glorreichen Soldaten und Schlachten des *British Empire*. Nicht weit davon auf dem *North Front Cemetery* lagen auch die Kriegsgräber der einstigen Gegner. So mancher Grabstein eines auf dem Affenfelsen verstorbenen Deutschuniformierten wurde entdeckt. Vielleicht handelte es sich um die sterblichen Überreste eines an die Küste geschwemmten deutschen U-Boot-Mannes oder um einen Gefangenen von El Almain. Oft genug schockierte deren junges Alter.

Auf dem Weg nahm ich rechter Hand die steil aufragende Wand des Felsens in Augenschein. Die großen Schießscharten der *Galleries* erschienen nun relativ winzig. Eine Müllverbrennungsanlage an der *Eastern Beach Road* mit der Möglichkeit zur Gewinnung von Strom und Haushaltschrott minderte die Folgen der Zivilisation und der Isolation. Nach dem Passieren des *Catalan Bay Village*, gegründet von genuesischen Fischern im 18. Jahrhundert, stand ich vor der riesigen, weiß gestrichenen Betonfläche, der größten der *Water Catchments*, die jeder aus dem Mittelmeer kommende Seemann schon von weitem sah. Sie gehörte zur autarken Wasserversorgung, denn die spanische Blockade war manchmal total. Auf dem weiteren Weg entlang der *Sir Herbert Miles Road* kam ich wieder an eine Tunnelöffnung, den *Dudley Ward Tunnel*. Stopp für mich als Zivilisten. Eine Umrundung des Felsens sollte einfach nicht gelingen. Also brav in der Juli-Sonne zurück an Bord.

So mancher kurze Landgang führte noch zu diversen anderen historischen Sehenswürdigkeiten. Wer weiß, ob sich jemals wieder eine Chance dazu bieten würde, dachte ich mir dabei.

Eines Abends traf unsere Buchse an Bord der Linienmaschine ein. Nach Einbau und Probe-
lauf verließ das Schiff am 8. Juli 1970 um 19 Uhr den Liegeplatz und setzte seine Reise fort.
Gibraltar, du warst ein sehr interessanter Aufenthalt, lautete das private Resümee der
Liegezeit.

Auf der Rückreise und bei späteren Passagen sah ich den Affenfelsen jetzt mit ganz anderen Augen. Er war mir nun aus eigenem Erleben vertraut. Ich hatte quasi schon hinter den Felsen, von ihm herab und sogar aus ihm herausgeschaut. Diese Vertrautheit war selbst nach Jahren bei der Passage mit MS GÖRLITZ/Y5RV am 30. Oktober 1995 nach Achladi/Griechenland noch vorhanden. Im Stillen winkte ich „meinem“ Felsen ein letztes Mal zu. Wusste ich doch, dass mit dem Absteigen in Ravenna aller Voraussicht nach auch für mich die aktive Seefahrt beendet sein würde.

Doch es ging in diesen politisch turbulenten Zeiten kurzzeitig noch einmal günstig für mich aus. Während meiner letzten großen Freizeitabteilung erreichte mich am 12. April 1996 ein Anruf der Arbeitskräftelenkung. „Für Sie ist ein Einsatz auf MS PHAROS/DDQS, ein OBO-Frachter der Laeisz-Reederei Hamburg, in der Kwermer-Werft in Gibraltar vorgesehen“. Nun, warum nicht? Außerdem hatte ich keine andere Wahl mehr. Die Schiffsbesatzungen fuhren künftig ohne Funkoffiziere zur See.

Am 22. April 1996 nahm mich der Shuttle-Service vor meinem Rostocker Heim in Richtung Hamburg Fuhlsbüttel auf. Via London führte der zweistündige Flug direkt nach Gibraltar. Nun saß ich selbst in der vollbesetzten Linienmaschine mittlerer Größe, die um 20.15 Uhr zur Landung ansetzte. Kurz vor dem Aufsetzen hätte man ins Wasser greifen können. Gebremst wurde auch rechtzeitig.

Aussteigen aus dem Flieger und zum Abfertigungsgebäude gestapft. Warten auf den Koffer. Dann ein kurzer Blick der Immigration ins Seefahrtsbuch und schon war der Seemann wieder in, auf Gibraltar. Den Neuankömmling begrüßte ein Schild „Welcome to Gibraltar, Territory of Europe“. Gegen diesen Trick konnte Spanien seinen Besitzanspruch auf einen Teil des geeinten Europas wohl schlecht weiterhin aufrechterhalten.

Das Auto der Agentur brachte mich zur Werft. Ab sofort erlebte ich ein wahres Kontrastprogramm zu meinem ersten Aufenthalt auf dem Felsen anno 1970. Was bereits während dieser Fahrt auffiel, war sowohl der dichtere Fahrzeug- als auch Personenverkehr auf den Straßen. Mit dem Landgang konnte ich mir Zeit lassen. Drei Wochen Aufenthalt sollten mir dafür bleiben. Nach einigen Tagen führte mich der Weg wieder Richtung Great Europa Point. Diesmal stand kein Schild vor dem Tunnel. Nach wenigen hundert Metern war der passiert und ich befand mich fast vor dem Leuchtturm. Alte Geschützstellungen waren offensichtlich außer Betrieb. Auf dem Gelände der Barracks war nicht viel los. Auf freien Flächen wurde gebaut. Europa, wie hast du Gibraltar verändert!? Das neue Fluidum bestätigte sich auch, als ich den ersten Angler mit seinem spanischen Moped am Strand an der *Europa Advance Road* an der Ostseite des Felsens sah. Am Duddley Ward Tunnel befand sich ebenfalls kein Passier-Verbotsschild mehr. Also weitermarschiert. Im Tunnel ein Abzweig ins Felseninnere. Aber dort hinein wollte ich nicht. Hätte auch nicht gewusst, wo ich gelandet wäre. Eventuell an einer eingemotteten Kommandozentrale? An der *Sandy Bay*, einem der drei östlichen Strände, herrschte reger Badebetrieb.

Vorbei führte der Weg an der großen Wasserauffangfläche. Ihr baulicher Zustand ließ den Schluss zu, nicht mehr gebraucht zu werden. Auf der Straße Autos mit spanischem

Kennzeichen. Die Müllverbrennungsanlage schien außer Betrieb zu sein. Wer nahm nun den Abfall der Bewohner und Touristen ab? An der Nordseite grüßte ich hinauf zu den *Galleries*. Auf der Straße quer über das Rollfeld des Flugplatzes herrschte ein reger Grenzverkehr. Das Tor der spanischen Seite stand weit offen. Allerdings wurden die Fußgänger zur Handgepäckkontrolle durch das Abfertigungsgebäude geleitet. Die Einfuhr von unverzollten Zigaretten und Schnaps nach Spanien war begrenzt. Die sechzehnjährige totale Blockade hatte 1985 geendet. Es war vorbei mit der Beschaulichkeit und der Jahre zuvor noch von mir erlebten Idylle.

Wieder durch das *Casemates Gate* gehend sah ich die Bescherung in vollem Ausmaß. Touristen en masse, viele gut besuchte Duty Free Shops mit normalen, aber auch exklusiven Angeboten (Whisky „Blue Label, 60 Jahre alt“ oder Cognac, für 340 DM), überreichlich Souvenirläden, keine Militärs, dafür aber überfüllte Parkplätze, die sich zum Abend wieder leerten. Mich führte der Weg durch die *Main Street* in Richtung Arbeitsplatz zurück. An der alten Stadtmauer, die einstmals den Felsen teilte, grüßte ich am Tor in der *Trafalgar Road* still hin zum *Trafalgar Cemetery*. Am Kwerner-Werfttor, der ehemaligen *Royal Navy* Werft, war diesmal meine Felsumrundung vollzogen.

In den nächsten Tagen führte mich der Landgang zur Seilbahnstation. Zu einem nun leicht bezahlbaren Preis, der Seemann war ja nicht mehr vom knapp bemessenen Handgeld abhängig, fuhr ich mit der Bahn auf den Kamm des Felsens. Nordwärts führte der Weg nicht sehr weit. Die vielen Radar- und anderen Antennen waren demnach noch voll in Betrieb. Wem wird nun immer noch nicht so recht getraut oder welcher zivilen Nutzung taten sie nun gute Dienste? Der Weg führte wieder südwärts. Am südlichsten Punkt des Kammes waren zwei Geschütze des 20. Jahrhunderts nebst ihrem Maschinenraum zu besichtigen. Welchen Eindruck mögen die in 100 Jahren beim Besucher hinterlassen?

Am Eingang zur *St. Michaels Cave* befand sich ein Souvenirstand und die Besichtigung war nun nur noch gegen Bares möglich. Es gab ja genügend Touristen, die die Kasse füllten. Bei weiteren Landgängen konnte ich viele andere Veränderungen zu meinem Aufenthalt 1970 feststellen. An den alten Hafenanlagen und Umschlagplätzen waren Wohnhäuser, Einkaufsmöglichkeiten und Hotels entstanden. Ein Teil des Hafens war aufgefüllt worden, zwei großzügige Marinas, *Ocean Village* und *Queensway Quay*, für die gut betuchten Wassertouristen entstanden. Gibraltar besaß nun ein Kreuzfahrt-Terminal. Die Zufahrt zur *Western Arms Mole* umfasste nicht mehr nur die Straßenbreite. Auch hier war Landgewinnung betrieben worden. Affen inmitten der Stadt konnte ich nicht mehr entdecken. Der touristische Trubel hatte sie wohl vertrieben.

Beim ersten Anlauf Gibaltars hatte ich noch nicht die Alameda Botanischen Gärten unter die Füße bekommen. Das wurde nun nachgeholt. Es handelt sich um eine idyllische Parkanlage, die man auf dem dicht bebauten Felsen so nicht vermutet.

Am 10. Mai 1996 war die Werftliegezeit vorüber. Bis zum 18. Mai wurde auf Reede die nächste Ladeorder erwartet, die das Schiff zu türkischen Ölladeplätzen und zum Löschen in eine italienische Raffinerie führen sollte. So mancher Blick durchs Fernglas ging noch zum Felsen hinüber, erfasste von mir erlebte Sehenswürdigkeiten und wanderte vergangene Wege entlang. Dieser Werftaufenthalt hatte sich nach 26 Jahren der Abwesenheit als ein schönes und kontrastreiches Wiedersehen erwiesen.

Gibraltar, wie haste dir verändert! Verändert hat sich deine politische Umgebung und damit dein urbanes Leben. Du darfst dich nun auch mit Touristen und Tagesbesuchern sowie ihren positiven und negativen „Abfällen“ abplagen.

Nichts würde mich heute mehr daran hindern, diesen felsigen Sporn an der Südgrenze Europas noch einmal zu betreten, wann auch immer ich es möchte. Diesmal wohl in der dritten der möglichen Varianten – von Land her.

Die Weltumsegelung des MS FRIEDEN

Am späten Abend des 16. März 1974 verließ das Motorschiff FRIEDEN wieder einmal den Heimathafen. Wenn auch keine Reise wie die andere verläuft, so sollte diese doch aus dem Rahmen fallen. Mindestens im Hinblick auf die Reiseroute und die anfangs nicht vorhersehbare Dauer dieses Törns standen uns außergewöhnliche Erlebnisse bevor.

Nach der Beladung in Rostock wurden in Hamburg, Antwerpen und Rotterdam weitere Stückgüter und Chemikalien in allen fünf Laderäumen gestaut. Abschließend übernahmen wir im letzten Hafen 60 Pkw und drei Omnibusse als Decksladung für Nordkorea. Nach dem Laschen der Fahrzeuge an Deck und auf den Luken konnte für das Schiff und seine 49-köpfige Besatzung die Seereise starten.

Bald war der Englische Kanal passiert und es begann endlich das geregelte Bordleben. Ungewöhnlich für eine Ostasienreise waren jedoch die zu steuernden Kurse. Aufgrund der kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Israel und seinen Nachbarstaaten war der Suezkanal gesperrt, sodass wir uns an die wochenlangen Seereisen um das Kap der Guten Hoffnung schon gewöhnt hatten. Auf dieser Fahrt steuerten wir jedoch zunächst die Azoren an. Die letzten Frühlingsstürme auf dem Nordatlantik beherrschten uns bis weit hinter dieser Inselgruppe. Schwer war die Arbeit jetzt besonders für unsere Stewardessen und Köche. Beim Transport der Speisen von der Kombüse zur Offiziersmesse im Vorschiff halfen oft die Matrosen. Trotz der nassen Tischtücher war zuweilen die Rutschgrenze überschritten. Geschirr und manches Gericht landeten auf dem Teppich und nicht gelaschte Sessel versammelten sich krachend samt ihrer Benutzer irgendwo. Das ständig überkommende Spritzwasser überzog unser Schiff und die Decksladung mit Salz, welches im Sonnenschein glitzerte. Die immer wieder nachgelaschten Autos hatten das schlechte Wetter gut überstanden. Mit nachlassendem Seegang wurden bald Großkreiskurse zur Karibischen See gesteuert. Wir entschieden uns auf unserem Weg nach Colon an der Atlantikseite des Panamakanals für die Monapassage zwischen Haiti und San Juan.

Die ersten Löschhäfen in Asien hießen Nampo und Chungjin in Nordkorea. Dorthin ist der Weg um das Kap der Guten Hoffnung erheblich weiter. Aber auch auf unserer Route mussten wir große Distanzen zurücklegen: Von Rotterdam zum Panamakanal 4377 Seemeilen (12 Tage). Vom Panamakanal bis zu den Hawaii-Inseln 4660 Seemeilen (13 Tage). Von Hawaii bis Chungjin in Korea noch einmal 4940 Seemeilen (14 Tage).

Am 13. April machten wir an der Pier in Colon fest. 200 Tonnen Frischwasser und etwas Frischproviant wurden übernommen, außerdem musste Schmieröl beschafft und gebunkert werden. Daher blieb uns auch etwas Zeit zum Landgang. Die Freude darüber wurde jedoch getrübt. Gruppen junger Straßenräuber überfielen am helllichten Tag unsere Besatzungsmitglieder in den Straßen der Stadt. Das passierte, obwohl niemand alleine an Land gegangen war. Diese Attacken erfolgten blitzschnell. Alles Greifbare wurde geraubt, nur die F6-Schachteln konnten unsere Raucher anschließend wieder aufsammeln.

Nach der Ausrüstung des Schiffes begann frühmorgens die Reise durch den Panamakanal. Zuerst wurden die drei hintereinander liegenden Gatunschleusen zum 26 Meter höher gelegenen Gatunsee passiert. Nach der Fahrt über diesen künstlichen Süßwassersee führte die Reise durch den teilweise ins Gebirge gegrabenen Kanal (Gaillard Cut) zur Pedro-Minguel-Schleuse. Hier ging es 9,4 Meter abwärts zu einem kleineren See. Später wurde das Schiff in der zweistufigen Mirafloresschleuse weiter hinab auf das Niveau des Stillen Ozeans geschleust. Das Klima war heiß und feucht. Teilweise reichte der Dschungel wie eine grüne Mauer bis an den Kanal heran. In den Schleusen hatten unsere Matrosen nicht viel Arbeit.

Eine einheimische Festmachercrew erledigte alles. Bugsiert und gehalten wurde das Schiff jeweils durch elektrische Lokomotiven, Elektromulis genannt, die sich auf Zahnradspuren über die Schleusendämme bewegten. Noch eine Besonderheit im Panamakanal: Hier ist der Lotse nicht Berater des Kapitäns, sondern weitgehend verantwortlicher Schiffsführer. Am späten Nachmittag erreichten wir den Stillen Ozean in der Nähe von Panama Stadt. Nun wurde ein Kurs in Richtung Hawaii gesteuert.

Auf halbem Weg dorthin ereignete sich ein Unfall im Maschinenraum. Ein Mann war aus größerer Höhe auf die Flurplatten gestürzt. Nun wurde die oft als Bestandteil eines Manövers geübte „Bergung eines Verletzten aus dem Maschinenraum“ zum Ernstfall. Wir hatten keinen Arzt an Bord und waren auch für Hubschrauber nicht zu erreichen. Jetzt war für mich als damals verantwortlicher „Medizinmann“ das eingetreten, was ich unter keinen Umständen erleben wollte. Aber gemeinsam haben wir auch nach funktärztlicher Beratung richtig gehandelt. Der Zustand des Verletzten besserte sich und bald hatten die Sorgen und schlaflosen Nächte ein Ende.

Am 28. April bekamen wir eine der Hawaii-Inseln an Steuerbordseite in Sicht. Doch dieser Anblick war kein Postkartenmotiv: Hier war die Küste kahl und steil zum Meer abfallend, ohne den erwarteten weißen Strand. Als wäre das unsere Schuld, wurden natürlich mal wieder die Fähigkeiten der Nautischen Offiziere angezweifelt. Aber wir beherrschten ja auch noch die astronomische Navigation. Hawaii blieb bald achteraus und wir steuerten weiter nach Westen. Die erste Woche im Mai konnten wir um einen Tag verkürzen. Mit westlichen Kursen wird an der Datumsgrenze (180. Längengrad) ein ganzer Tag übersprungen. Mittwochs feierten wir den 1. Mai und der nächste Tag war Donnerstag, der 3. Mai.

Dann ereilte uns das nächste Ereignis in Form des Taifuns „Carla“. Die Warnungen vor dem Wirbelsturm kamen für uns so spät, dass wir der Sturmzone nicht mehr ausweichen konnten. Durch Fahrt- und Kursmanöver erreichten wir jedoch einen relativ großen Abstand zum Zentrum des Taifuns. Windstärke 11 sowie Böen der Stärke 12 und darüber machten uns mal wieder das Leben schwer. Es wurde in üblicher Weise mit geringster Fahrt zur Erhaltung der Steuerfähigkeit „abgewettert“. Natürlich lebten wir in den vorderen Aufbauten und auf der Brücke gleich hinter der Luke 1 wie in einem Fahrstuhl. Typ IV-Fahrer werden das bestätigen. Es gab Seeleute, die von achtern zur Wache auf die Brücke kamen und erst hier seekrank wurden. Unsere größte Sorge galt natürlich den Omnibussen und Pkw auf dem Hauptdeck. Nach Wetterbesserung konnten wir dann feststellen, dass unser Schiff, die Besatzung und die Ladung (sogar die Decksladung) alles gut und ohne Schäden überstanden hatten. Das erste Land in Sichtweite waren dann zu Japan gehörende Inseln. Wir steuerten bald darauf direkt in die Koreabucht hinein.

Wir erreichten den ersten Löschhafen und gingen zunächst auf der Reede von Nampo am Ostchinesischen Meer vor Anker. Der auf See verunglückte Mann konnte endlich geröntgt und untersucht werden. Wir hatten ihn richtig behandelt, nur professionelle Physiotherapie in den Häfen war noch erforderlich. Nach dem Löschen der Decksladung und weiterer 2000 Tonnen Stückgut ging die Reise um die koreanische Halbinsel herum durch die Koreastraße nach Chungjin am Japanischen Meer. Dort wurde schon die erste Teilladung für Europa übernommen, vorwiegend Tabak und Blei, das als drei Tonnen schwere Barren. Der Hafen war zum offenen Meer kaum geschützt. Bei schlechtem Wetter kam die See über die Mole hinweg und die Dünung im Hafen führte immer wieder zum Brechen von Leinen. Mehrmals musste auf Reede verholt werden. Außerdem wurde der Umschlag oft durch Regen unterbrochen. Viel Zeit ging hier verloren.

Die nächsten Häfen hießen Hsinking und Schanghai in China. Auch hier kam es zu längeren Reedezeiten. In Schanghai kamen vier Passagiere an Bord, die ihren langjährigen Dienst an der tschechoslowakischen Botschaft in Peking mit einer Seereise in die Heimat beenden

wollten. Dadurch bekamen wir eine Ärztin an Bord, die gerne vom Zweiten Offizier das Hospital übernahm. Es wurden außer Obst und Gemüse auch Wurst und alkoholfreie Getränke eingekauft. Das hätten wir besser lassen sollen, besonders die Wurst war kaum zu genießen. Der nun folgende Reiseabschnitt führte in den Golf von Thailand nach Bangkok. Nach zwei Tagen auf Reede ging es vier Stunden den Chao-Praya aufwärts zum Hafen. Im Gegensatz zu den Häfen in China und Korea war Bangkok natürlich in mancher Hinsicht ein Lichtblick für die Besatzung. Diesmal ging es für die begeisterten Landgänger viel zu schnell weiter nach Port Kelang in Malaysia. Diesen Hafen erreichten wir am 1. August. Nach dem ursprünglichen Reiseplan hätten wir jetzt schon wieder im ersten Hafen in Europa ankommen sollen. Port Kelang war der letzte Löschhafen auf der Ausreise, den wir nun mit vier Wochen Verspätung erreichten. Die für Malaysia bestimmte Ladung wurde gelöscht und gleichzeitig in anderen Luken Holz und Kautschuk für Rotterdam und Hamburg geladen. Das sorgfältige und fachgerechte Stauen der Kautschukballen erforderte die fast ständige Anwesenheit des Wachoffiziers und der Matrosen in den Luken. Durch die verschieden großen Holzbündel musste immer wieder auf beste Raumausnutzung geachtet werden. Die Ladung wurde aus Schuten mit dem eigenen Ladegeschirr übernommen.

Das Ladungsangebot reichte nicht für eine ordentliche Auslastung des Schiffes, also kam aus Rostock die Order, zusätzlich Colombo auf Ceylon und Cochin in Indien anzulaufen. Nach vier Tagen ging die Reise weiter durch die Malaccastraße in den Indischen Ozean. Die lange Dünung durch den Südwestmonsun brachte unser Schiff wieder mal ordentlich ins Rollen. Colombo stellte sich wieder als ein angenehmer Hafen für die Besatzung heraus. Das Schiff lag an Festmachertonnen weit entfernt von der Pier. Landgang war jedoch durch bereitliegende Boote zu jeder Zeit gesichert. Busfahrten nach Kandy im Landesinneren boten eine schöne Abwechslung. Indische Elefanten konnten als Arbeitstiere beobachtet werden. Sie wurden früher sogar angebetet, werden aber auch heute noch verehrt und geschützt. Auch den Teeanbau an den Hängen des Hochlandes und die Verarbeitung der Blätter konnten wir erleben. In diesem größten Hafen am Indischen Ozean wurde vorwiegend aus Schuten und kleinen Segelschiffen geladen, von denen oft bis zu dreißig wie Küken um die Glucke unser Schiff umringten. Kautschuk, Tee, Kokoserzeugnisse und Holzkohle waren die wichtigsten Partien für die Löschhäfen Rotterdam, Hamburg und Stettin.

Durch die lange Reise wurden einige Dinge an Bord schon knapp. Da kam es uns sehr gelegen, dass die BLANKENBURG ebenfalls im Hafen lag. Wie üblich wurden natürlich Filme getauscht. Doch auch etwas Proviant und technische Ausrüstung konnten unsere Kollegen an uns abgeben. Nach zwanzig Stunden Überfahrt und zwei Tagen auf Reede hatten wir endlich am 18. August unseren letzten Hafen, Cochin in Indien, erreicht. Wie schon in Colombo, brachte uns der Monsun frische, kühle Luft. Kühl empfanden wir Temperaturen von 28 Grad Celsius nach der feuchten Hitze in Thailand und Malaysia! Eine Klimaanlage gab es auf unserer FRIEDEN ja noch nicht. Auch Cochin war bei den Seeleuten ein beliebter Hafen: Im Garten des Malabarhotels, bei einem Drink unter Palmen in der frische Seebrise, kam mal wieder die Erkenntnis: Seefahrt ist schön!

Auch hier wurde wertvolle Ladung übernommen: Tee, Pfeffer, Cashewnüsse, Garnelen in Dosen, Rosenholz, Kautschuk und vieles mehr. Wir hatten viel Zeit zum Landgang und der private Tauschhandel, zum Beispiel Seife gegen Früchte, blühte auch wieder. Fünf Tage nach unserer Ankunft in Cochin begann in den frühen Morgenstunden endlich die Heimreise. Nun lag ein Seetörn von knapp dreißig Tagen vor uns. Durch die anhaltende Sperrung des Suezkanals hatten wir den Indischen Ozean bis zum Kap der Guten Hoffnung zu bewältigen und anschließend mit nördlichen Kursen den Atlantischen Ozean in seiner größten Ausdehnung. Vor dem Auslaufen füllten wir die Trinkwassertanks. Frischproviant und einige Medikamente wurden ebenfalls eingekauft.

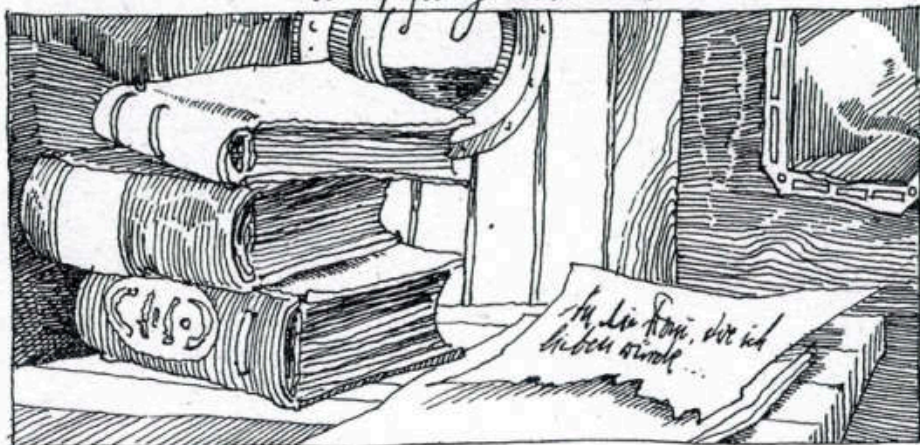
Auf der Seereise gab es bis zum Kap kaum Besonderheiten über die in diesem Rahmen zu berichten wäre. Wie immer in diesen südlichen Regionen konnten wir den Albatros beobachten. Diese herrlichen Tiere mit einer Flügelspannweite von bis zu drei Metern schwebten nahe der Brückennock, den Auftrieb über den Wellen nutzend, oft stundenlang ohne einen einzigen Flügelschlag. Das „Kap der Stürme“ und die südlichen Breiten, auch als „brüllende Vierziger“ bekannt, ließen unser Schiff nicht passieren, ohne uns ihre Namen eindringlich zu bestätigen. Ein Oststurm, der auf dem freien Atlantik riesige Wellenberge aufgetürmt hatte, zwang uns zu verschiedenen Kursen und verminderten Fahrtstufen, um Schäden am Schiff und in den Laderäumen zu vermeiden. Besonders heftig litten unsere tschechischen Passagiere, die in den vorderen Aufbauten ihre Kammern hatten: „Ich werde mein Prag nie wiedersehen“, jammerte unsere Schiffsärztin auf Zeit. Aber bald hatten wir den südlichsten Punkt Afrikas, das Kap Agulhas, passiert. Das Wetter besserte sich mit jedem Tag, der uns weiter nach Norden in die tropischen Regionen brachte. Nachdem nochmals der Äquator passiert war, näherten wir uns nun den heimatlichen kühlen Breiten. Die Zeit der Herbststürme auf dem Nordatlantik war noch nicht ganz erreicht. Zu Beginn der Reise hatten wir noch einen letzten Frühlingssturm erlebt!

Am 21. September 1974 schloss sich auf der Position 48 Grad 32 Minuten Nord und 5 Grad 16 Minuten West der Kreis unserer „Weltumsegelung“. Auf dieser Position am Westausgang des Englischen Kanals setzten wir am Beginn der Reise unseren Kurs in Richtung Panamakanal ab. Nun brachten die übliche Routine in den Löschhäfen Antwerpen, Rotterdam, Hamburg und Stettin sowie die kurzen Versegelungszeiten zwischen den Häfen viel Arbeit für die ganze Besatzung. Die Passagiere reisten von Hamburg aus in ihre Heimat. Nur kurze Landgänge waren bei stürmischem Wetter mit viel Regen möglich. Oft blieben die Luken geschlossen, um die Ladung nicht zum Schluss noch zu beschädigen.

Als unsere FRIEDEN im Oktober in den Heimathafen einlief, wehten die Nationalflaggen aller besuchten Länder an der Saling. Jeder an Bord konnte auf eine insgesamt schöne und erlebnisreiche Reise zurückblicken. Nun wussten wir es nicht nur aus den Schulbüchern: Unsere Erde ist tatsächlich eine Kugel!



Wolfgang Müller



Aus: „Wirklich ist nur der Ozean - Eine maritime Sonate“, VEB Hinstorff Verlag, Rostock 1984

Wolfgang Müller

In die Heimat

Hinter jedem Meer beginnt ein anderes, ist, hört auf, und ein neues fängt an und endet. Und wieder von vorn.

So oder ähnlich hatte er es irgendwo gelesen. Er erinnerte sich nicht mehr, wie das Buch geheißen hatte. Jedenfalls war es gedruckt gestanden, und nicht alles Gedruckte war Lüge, das wusste er schon. Nicht alle logen wie gedruckt.

Das hatte er gespürt, als er das Buch vom Weißen Wal gelesen hatte. Er war auf Quiquegs Seite gewesen und hatte auch Ahab verstanden. Aber der Wal war das Recht gewesen, und das Recht hatte sterbend gesiegt.

Er hatte auch verstanden, dass die barfüßigen Piraten, die an den Rahen der Kriegsschiffe gehängt worden waren, ehrlicher zu Tode kamen als der gierige Drake, den man geadelt hatte. Sir Francis Drake, über den mehr Bücher zusammengelogen worden waren, als es in der Seegeschichte Zeilen für die zerlumpten Besitzlosen gab, die sich den Ozean hatten erarbeiten müssen. Die Großen waren nicht so groß, wie man sie nannte, und die Namenlosen hatten die Taten getan.

Nachdem er zum ersten Mal in einem Kinderferienlager an der See gewesen war, hatte er in der Volksbibliothek seines Dorfes gefragt: Haben Sie etwas über das Meer?

Meinst du die Ostsee oder das Schwarze Meer?

Nein, mehr so alles, hatte er zögernd und unsicher zur Antwort gegeben.

Das Meer, hatten sie gedacht ... Das Meer. Was will der Junge damit? Aber sie hatten ihm lächelnd einige von den alten Geschichten gegeben und den schönen Bildband „Unsere Küste“ obendrauf gelegt. Was in dem schönen Bildband abgedruckt war, hatte er in diesen Ferien schon gesehen. Nur war das Wetter schlechter gewesen, als es auf den farbstichigen Offset-Tafeln des Buches aussah. Aber er blätterte alles gewissenhaft durch.

Das war noch in dem schiefergedeckten Fachwerkhäuschen gewesen, das vom Abhang jahrzehntelangsam in den Mühlbach sackte. Da lebte seine Mutter in der Kammer mit dem Puppenstubenfenster noch, konnte nicht weiter aus dem Bett als bis zum Herd, weil in ihr alles hin war. Der Vater war Jahre vorher schon in einem Schacht des Erzgebirges geblieben. Verschollen im Stollen. Nicht ungewöhnlich, damals im Bergbau. Da wurde nicht viel erklärt, wenn einer nicht mehr nach Hause kam. Verschütt gegangen, fertig, aus. Rumpeldipumpel, weg war der Kumpel.

Vom Mühlbach war er später jeden Morgen mit dem Schichtbus in die Stadt gefahren. Er sollte nichts im Bergbau machen, hatte die Mutter gewollt, und ihm war es recht gewesen. Die Busse waren schon am Morgen warm gewesen, anders als zu Haus die feuchten Kammern. Hoch über die windigen Bergrücken und hinab in die tiefen, bewaldeten Täler und wieder hinauf, als ob es keine Mühe machte. Das hatte ihm gefallen, so fing der Tag gut an.

In der Kreisstadt waren sie alle unter dem massigen Felsen ausgestiegen, auf dem die alte Burg stand, die das Museum beherbergte und die Büros der Kreisregierung. Auf der anderen Seite des Flusses, der um den Fuß des Felsens schäumte, stand die Fabrik, in der die Arbeiter Fahrräder gebaut hatten, deutsche Wertarbeit für die Welt, später Bombenmäntel und jetzt Zulieferteile für den schweren Kettenfahrzeugbau. Dort übte Helmut Ruhland täglich bohren, fräsen, drehen, bis er ausgelernt hatte.

Nach dem Feierabendbus, in seiner Kammer, deren Fenster auf den Mühlbach gingen, las er, wenn er die Mutter versorgte und seine Tasche für die Schicht des nächsten Tages gepackt hatte, in Büchern über das Meer. Zu seiner Freude gab es viele davon. So wie es viele Meere gab, und immer war ein neues zu entdecken. Was die anderen jungen Männer um den Mühlbach trieben, interessierte ihn kaum. Er brauchte kein Motorrad, und der Anblick der Mädchen, die zu zweit oder zu dritt über die Dorfstraße gingen, trieb ihn nicht aus dem Haus. Als er allein Maschinen bauen durfte und vollen Männerlohn dafür bekam, war er in jedem Jahr zum Meer gefahren. Drei Wochen Urlaub an der See. Die drei Wochen, die man ihm bezahlte, damit er sich für den Maschinenbau erholen sollte. Es war nicht einfach gewesen, in jedem Jahr den Platz am Meer zu kriegen, dort wollten viele hin. Er hatte sich das immer etwas extra kosten lassen müssen. Aber das war es ihm wert, und notfalls wäre er sogar zu Fuß dorthin gegangen, denn ohne das Meer wollte er nicht mehr sein.

In dieser Zeit lebte er anders. Gespannt und erleichtert zugleich. Er ging meist nachts zum Strand, wenn die anderen Urlaubsgäste schon beim Bier saßen, oder im Morgengrauen, wenn im Ferienheim noch alles schnarchte. Er sog den Anblick des endlos scheinenden Wassers in sich, hörte dem Schlag der Wellen zu, den Möwen und dem Wind, der den Sand zum Rieseln brachte. Dieses Meer, das so weit zu sein schien, wenn man von der Küste darauf schaute, aber so winzig und so eingeschlossen, wenn er mit der Fingerkuppe auf den Globus tippte, den er sich gekauft hatte. Gepresste, buntbedruckte Pappe. War hohl und quietschte misstönend, wenn er kein Öl auf die Pole tropfte. Fiel um, wenn man daran stieß. Aber: Die Marianen. Feuerland. Kamtschatka. Der Tschagos-Archipel.

Er war sicher, dass keiner das erfunden hatte, obwohl es nur gedruckt war, und er glaubte fest, dass es die Osterinsel wirklich gab. So etwas Schönes konnte keiner lügen.

Auf dem kurzen Abbruch, den sie Steilufer nannten, hatte er lange und einsam zwischen den Sanddornbüschen gesessen und hinausgesehen. Alles andere war weg. Nur das Meer im Mondlicht. Das Meer im Sturm, bei Regen und im Sonnenglast. Da kannte er die Fernsehbilder von den Wellenreitern in der langen Dünung des Pazifiks vor Hawaii schon und hatte die Berichte der Überlebenden gelesen aus den Eisnadelorkanen vor Kap Hoorn. Und er dachte: Irgendwas entsteht wohl immer neu da draußen. Eine Welle nach der anderen. Eine weg, eine drauf. Ein altes Schiff, eins neu. Sehnsucht entstand in ihm.

Aber irgendwas am Strand des Urlaubsheimes war anders, als es in den Büchern stand, und er wusste nicht, was. Das Meer musste doch überall gleich sein, denn es war eins. Und hinter den Patrouillenbooten, die im Nachtlcht dichter an das Land heranfuhrn, so dass man ihre Kette sehen konnte, musste mehr sein als nur wieder Wasser und wieder Land.

Als er Mitte Zwanzig war und der Mutter das Grab gerichtet hatte, ging er weg aus den erstarrten Wellen des kleinen Gebirges. Er hatte sich beworben, und die nahmen ihn zum Dienst an der Maschine eines Schiffes, das aufs Meer hinaus fahren würde. Er hatte gute Zeugnisse gebracht und war, ein stiller, ordentlicher Arbeitsmann, nirgendwo aufgefallen. Auch in der Zeit nicht, in der er schießen lernen musste, die verschiedenen Arten, einen Menschen mit der bloßen Hand zu töten, und wie man ein zerschossenes Kettenfahrzeug für den nächsten Einsatz repariert. Die Militärzeit hatte ihn so gelassen, wie er schon war.

Draußen zeigte sich dann alles so, wie er es gelesen hatte in den Büchern, die nicht gelogen waren. In den alten, überlebten Schwarten, die nur von wenigen ernst genommen wurden in der neuen Zeit. Hinter jeder See die andere. Die neue, die alte. Grau oder grün. Wie Milch oder wie Blei. Die See. Das Schiff, das einen trug, war nicht das Wichtigste. Es war totes Holz und Eisen. Öl und Gummi. Stahl, Asbest.

Die vielen tausend Meter Wasser unter einem, die tausend Meilen See umher. Rund und ohne Ende. Das war der Ozean.

Als er, nach der Anlernzeit, Maschinenführer wurde, las er noch mehr in den Büchern. Las über Mord und Sühne. Über den Tod und die Unendlichkeit des Universums. Über den Kampf gegen das Unbekämpfbare und über die Wahrheit, die gelogen werden musste.

Sie brachten Container von Leningrad nach London, Walzstahl nach Havanna oder verplombte Kisten nach Luanda. Den Dienst an der Maschine tat er zuverlässig, exakt und ohne Emotionen, wie die Maschine es benötigte. Er wusste, was man mit Maschinen machen kann, was nicht.

Die Kommandobrücke war oben im Licht, das hatte seinen Sinn, und der Maschinenleitstand lag unter der Wasserlinie, was ebenfalls nötig war. Helmut's Kammer hatte kein Fenster, aber das störte ihn nicht. Wann immer es das Wetter zuließ, saß er an Deck, schaute aufs Meer und las. Andere Beschäftigungen, Freunde etwa, fehlten ihm nicht. Es war wie am Mühlbach. Nur das mit der Mutter war weg.

Nach ein paar Jahren, ein paar Schiffen, ein paar hunderttausend Meilen, begann er den Ozean zu spüren, aber er hätte nicht sagen können, wie das war. Er las nicht mehr, er wusste. Es gab nichts mehr zu lesen für ihn. Da war er schon weit über die Dreißig hinaus und zählte nichts mehr. Reisen, Schiffe, Jahre. Er sah sich nur noch alles an. Die Häfen, in denen er nur selten an Land ging, die Küsten, die er so oft schon gesehen hatte. Die kleinen Boote vor den heißen Palmenstränden, die drohenden Schlachtschiffe, die den Riesentankern Kurs machten, und die unscheinbaren Trawler, die dort dümpelten, wo niemals Fisch sein konnte.

Aber obwohl er so viel kennengelernt und immer mehr sich als Lüge erwiesen hatte, war er noch immer sicher, dass es die Osterinsel wirklich gab. Die Andamanen, die er nie gesehen hatte. Kiribati. Und Crueby's Lucky Island in der gemiedenen Timor-See. Es genügte ihm zu wissen, dass es noch unendlich viel gab, außerhalb der Liniendienste. Dass da kein Ende war. Niemals. Der Himmel, der Schaum und die Korallenriffe. Die Albatrosse, die vom Kap der Guten Hoffnung nach Australien fliegen konnten und noch weiter und noch weiter über den nächsten Ozean. Und die Tiefen, die noch keiner kannte, wo die Wracks vergessener Weltumsegler faulten und die Knochen der kriegführenden Parteien. Er dachte: Man sollt es Das Große Wasser nennen. Noch immer hatte er nicht Frau noch Kind.

Für so einen wie Sie haben wir hier nichts mehr, sagte die Bibliothekarin, es war immer noch dieselbe, als er nach Jahren wieder mal am Mühlbach, wo er noch die Kammer hatte, war. Sie können sich doch alles kaufen, sagte sie. Was fragen Sie, was wollen Sie bei uns? Bringen Sie uns was mit von draußen, damit die Leute ein Stück Welt zu sehen kriegen.

Ja, was wollte er bei denen? Ruhland konnte sich keine Antwort geben. So zupfte er also eine Stunde lang am Unkraut auf dem Grab der Mutter. Es auszureißen, dazu konnte er sich nicht entschließen. Wozu? Er gab die Kammer einem, der sie haben wollte.

Danach kam er nie wieder in das kleine Stückchen Blaugrau seiner Heimat. Schiefer, altes Holz und dunkle Tannen. Seinen Urlaub machte er hinfort auf anderen Schiffen ab, die eine Linie fuhren, die er noch nicht kannte. Massengut von Murmansk nach Havanna, Erdöl aus Bahrein nach Aden, Immer, wenn er ankam, schwamm er gleich wieder weg.

Der Globus war nicht mehr aus Pappe. Schwarze, gelbe, rote Leute. Das machte keinen Unterschied, wenn man gemeinsam Arbeit tat. Cape Town und Shanghai. Alles klappte, nicht erklärbar. Wenn du mich nicht, dann ich dich nicht. Jeder machte seine Sache. Manches ging zusammen, nicht alles musste sein. Der eine konnte reden, der andere nur sein Messer zeigen. Normal. Und manchmal musste auch gestochen werden. Jeder für seine Sache. Jedem sein Stück von der Welt. Der Ozean gehörte allen, jeder war ihm ausgeliefert, und keiner hatte recht.

Eines Tages war Helmut Ruhland Ingenieur geworden. Er hatte Verantwortung gezeigt, und sie hatten ihm Vertrauen erwiesen. Es war ihm nicht schwergefallen, das Patent zu machen. Seitdem wohnte er oben im Licht. Er fühlte sich endgültig frei, weil er alles geschafft hatte, was man in den Büchern schaffen konnte: Seeoffizier zu sein. Noch wusste er nichts von der Gefangenschaft, in die er geraten war, von dem Netz, in das er sich hatte treiben lassen. Das Gefängnis, das er sich gebaut und mit dem Schlussstein des Offizierspatents gekrönt hatte, war geschlossen. Die letzte Gefangenschaft, die Sklaverei aller Sklavereien: Die See. Denn jedes Mal, wenn er dorthin zurückkam, wo er abgefahren war, in die Heimat, wurde ihm das fremder, was er sah.

Die Menschen redeten nicht selbstverständlich über Selbstverständlichkeiten. Sie kicherten heimlich schadenfroh, wenn in der Welt Gelächter erscholl. Viele sah er huschen, wo man hätte gehen können. Sie schrien nicht, wenn ihnen danach war. Sie knurrten nur.

Nikobaren. Fidschi. Pescadores Islas. All das war ihm vertrauter. Sein Bild vom Vaterland, im Stollen verschollen, das waren die kleinen Boote, die hinter dem auslaufenden Schiff das Land wieder zuschoben und mit ihren hochgezogenen Motoren hektische Schleifen vor die Küste legten. Zu groß für sie der Ozean.

Doch schließlich holte ihn die Heimat zu sich, ein bisschen wenigstens. Ruhland, in tadelloser weißer Uniform, ging eine Ehe mit der Ladungsschreiberin Marianne Dinser ein. Und die Frau war prima, fand er. Sie war seine erste, denn er kannte nur Bordelle in Kobe, Kalkutta, und das war's ihm nie gewesen. Da hätte noch was sein müssen. Etwas, das vielleicht der Mutter ähnlich war, nur noch mehr.

Nach dem Fest, das sie an Bord gefeiert hatten, machte Ruhland wieder eine Reise Südatlantik, und Marianne richtete die kleine Neubauwohnung dicht am Hafen ein. Sie schrieb ihm viele Briefe dazu.

Ruhland dachte, wenn er das, nachdem es schon geschehen war, gelesen hatte: Ja, sie wird es richtig machen, die Marianne. Einen festen Ort braucht jeder Mensch.

Und wenn er seinen Urlaub jetzt im Heimathafen verbrachte und jeden Tag mit ihr einkaufen gegangen war und jede Nacht auf ihr gelegen hatte, fragte er sich heimlich: Was soll ich hier? Sie braucht nur Geld zum Kaufen und dass sie mich hat. Und wieder etwas kaufen kann. Und vielleicht hat sie damit sogar recht. Ich würde gerne lieben, dachte er dann weiter und schwamm wieder weg.



Grafiken von Peter Muzeniek

Marianne zog ein Kind auf, und Helmut musste in der Welt die Dinge kaufen, die in der Heimat nicht zu haben waren. Der Junge sollte überhaupt das Beste kriegen, das für Geld erhältlich war. Marianne war da hinterher.

Ruhland blieb auf See allein, wie immer. Freunde hatte er auch jetzt noch nicht. In den einsamen Briefen, die er in allen Hafenorten vorfand, stand nichts Neues drin. Die farbstichigen Fotos seines Sohnes. Wie im schönen Bildband „Unsere Küste“. Es ging ihn nichts an, wenn er die neuesten Möbel- oder Bungalowsprospekte mit den Kostenvoranschlägen aus dem rosafarbenen Briefpapier nahm. Was will meine Frau von mir, dachte er. Wozu habe ich eine Frau? Was ist ein Kind?

Wellenberge, Wellentäler. Die Sturmseeschwalben. Die Straße von Singapur. Die Kurbelwelle der Maschine, ohne Pause rauf und runter, rund. Das Meer, das über den Mann kam, der noch immer einsam vor den gesammelten Atlanten hockte und mit dem Finger neue Routen suchte, die er niemals fahren würde.

Neue Brief kamen, er las schon lange nur noch jeden dritten, vierten und legte die anderen ungeöffnet ab. Drin stand: Hör auf, Helmut. Wir haben doch genügend auf dem Konto. Wir können es uns gemütlich machen, weil wir jetzt alles haben. Nimm eine Stellung an, an Land, dann können wir richtig leben.

Seitdem las Ruhland keinen der Briefe mehr. Er hatte sich die alten Bücher, die ersten wieder hergenommen und las sie alle neu. Das ging. Die Männer und das Meer. Hinter jedem ein anderes. Genauso und neu. Vom Buch auf, eines Tages, sah er in den Spiegel der Kajüte, erblickte sein versteinertes Gesicht: ein Knecht.

Die Freiheit der Meere, dachte er und las weiter. Süd-Andamanen, Nord-Andamanen. Freiheit. Ein Lied fiel ihm ein. Wie ein Wal vom Grund der See tauchte es aus der Erinnerung. Seinen Vater hatte er es singen hören, so lange war das her. Und er hörte jetzt auch die dünne Stimme seiner Mutter, die in den Refrain eingefallen war, schüchtern, aber mutig.

Da stellte er sich vor den Spiegel, sah fest in das Abbild seiner dunkelbraunen Augen, in denen die Pupille nicht zu erkennen war, und sang mit krächzender, ungeübter Stimme: In der Heimat, in der Heimat, da gibt's ein Wiedersehn. Sein Gesicht fiel auseinander, und er sah sich weinen, was er noch nie gesehen hatte.

Ordentlich wie immer legte er die alten Bücher in die Kiste.

Als sie ihn suchten, fanden sie einen angefangenen Brief in der ihm eigenen Steilschrift: An die Frau, die ich lieben würde ... Der Rest des Papiers war abgerissen.

Im Logbuch des Schiffes blieb der Vermerk: 1. Technischer Offz. Helmut Ruhland zwischen (Längen- und Breitengrad) vermisst. Ruhige See. Suche erfolglos durchgeführt. Keine Spuren. Fahndung eingeleitet. Wieder auf Heimatkurs gegangen. Kauwick. Kapitän.



Wildschweinjagd im Seekanal

Ende September 1985 nachmittags. Die Tage wurden schon kürzer, als unser Lotsenboot mit Lotse Zieske dem MS KARL-MARX-STADT entgegenlief, welches von großer Reise kam. Weit ab von den Molen, westlich vom Kanal, kletterte der Lotse an Bord, begrüßte den Kapitän, holte sich von der Verkehrsleitstelle die Anlaufgenehmigung und das Schiff lief in den Seekanal ein. Sie passierten Tonne 10, Back und Achterschiff wurden besetzt und zum Schlepperfestmachen klar gemacht. Da erscholl ein Ruf vom Achterdeck: „Wildschwein im Kielwasser“. Kapitän und Lotse griffen zu den Ferngläsern, um richtig sehen zu können. Sollte es ein Scherz sein oder hatte sich der II. Nautische Offizier verguckt, knapp einen Kilometer vor den Molen von Warnemünde?

Doch es war ganz deutlich zu sehen, ein Wildschwein kreuzte das Kielwasser. Der Lotse gab eine Meldung an die Verkehrsleitstelle ab. Das Kontrollboot SEEFahrtsamt 9 unter dem Kommando von Kapitän Uwe Kröger kam gerade von einer Kontrollfahrt zurück und wurde auf das Wildschwein angesetzt. Sie trieben den „Meisterschwimmer“ vor sich her, immer in Richtung der alten Moleneinfahrt und wollten mit dem Schwarzkittel in den Alten Strom von Warnemünde. Wiederholt wurde versucht, dem Tier eine Schlinge um den Hals zu werfen, aber alle Versuche scheiterten an der Wendigkeit des Wildschweins.

Sonst lief alles gut. An die Verkehrsleitstelle wurde die Passage der Molen durch das Borstenvieh gemeldet, doch als es in den Alten Strom gedrängt werden sollte, witterte es wohl die Gefahr. Mit einer harten Kursänderung nach Backbord entwich es zwischen Dalben und alter Mittelmole in den neuen Strom. Schnell hatte die Sau die Stelle an der neuen Mittelmole erreicht, wo das Bollwerk niedrig ist und die schräge Form beginnt. Sie zog sich flink hoch, lief die Schräge rauf und war auf der anderen Seite verschwunden. Jetzt jumpete sie von der Mole in den Seekanal. Als der „Jäger“ endlich vom Neuen Strom um die Mole in den Seekanal einlief, war die Sau schon um den Ostmolenturm herumgeschwommen, Richtung Markgrafenheide. Auch das Lotsenboot BUTT mit unserem, als bewährtem Jäger bekannten Kollegen Matlawski musste kurze Zeit später die Jagd einstellen. Der „Meisterschwimmer“ näherte sich dem Strand, das Wasser wurde flacher und es bestand die Gefahr der Grundberührung für das Lotsenboot. Ade – du schöner Wildschweinbraten!

Übrigens, schon im Januar 1985 als die Ostsee total zugefroren war und die Lotsen mit unserem Eisbrecher STEPHAN JANTZEN zu den wartenden Schiffen vor Warnemünde gebracht wurden, entdeckten wir nachts, knapp eine Seemeile vor den Molen im Scheinwerferlicht einen Meister Reinecke, wie er geschickt über die dicken Eisschollen und um die hohen Eissprassungen herumlief. Sicher hatten ihn der Hunger und die zu erwartende leichte Beute angetrieben, sein Jagdrevier auf die Ostsee zu verlegen. Wildenten und Haubentaucher verhungerten und erfroren damals zu Hunderten auf dem Eis.

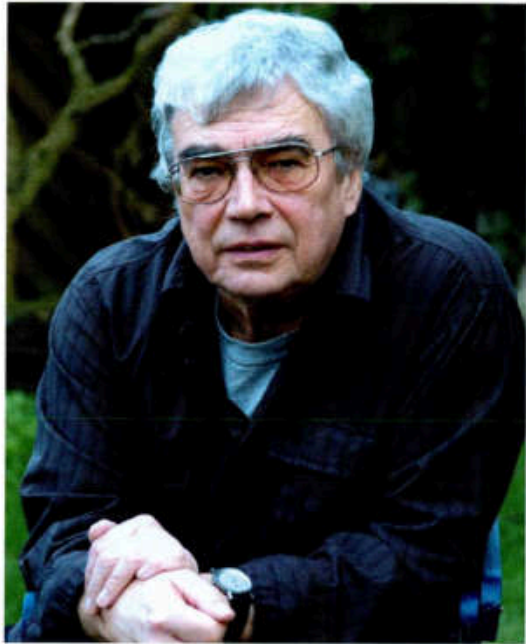


Ein aufmerksamer Zeitzeuge

Der Bildreporter Jürgen Sindermann

„ADN-ZB/Sindermann“ galt in den Presseorganen des Landes viele Jahre als ein Markenzeichen für interessante, informative Schnappschüsse aus Rostock, Wismar oder Warnemünde und speziell aus dem Überseehafen Rostock mit seinen ein- und auslaufenden oder an den Liegeplätzen festgemachten Schiffen der Deutschen Seereederei.

Jürgen Sindermann, Jahrgang 1943, gebürtiger Dresdner, startete seinen beruflichen Werdegang als junger Bildreporter bei Zentralbild in der Rostocker Redaktion der Nachrichtenagentur ADN (Allgemeiner Deutscher Nachrichtendienst). Nach seinen Lehren als Schiffbauer und Fotograf sowie der Armeezeit bei der Volksmarine konzentrierte er sich als Fotoreporter auf die rasante Entwicklung der maritimen Wirtschaft im Ostseebereich.



An der Hochschule für Grafik und Buchkunst in Leipzig absolvierte er neben seiner beruflichen Arbeit erfolgreich ein Fernstudium als Diplom-Fotografiker.

Seine beeindruckenden Nachrichtenfotos, welche dem Betrachter wirkungsvoll die Geschäftigkeit der Häfen an der Mecklenburger Ostseeküste vermittelten, brachten die Seefahrt aus Rostock den Lesern zwischen Kap Arkona und Fichtelberg näher und machten auch die Schiffe der DSR im In- und Ausland bekannter. Mancher jugendliche Betrachter wurde vielleicht durch sie angeregt oder in seinem Wunsch bestärkt, den Schritt auf die Planken dieser Schiffe zu wagen und dort eine berufliche Karriere zu starten.

Die besten Fotos von Jürgen Sindermann waren auf Ausstellungen in der DDR und im Ausland zu sehen, erhielten Anerkennungen und zahlreiche Preise. Er konnte einen Winterabend im Überseehafen ebenso gut ins Bild setzen wie das Auslaufen eines Frachters in der Morgendämmerung vor der Kulisse von Warnemünde. Er war dabei, wenn auf den Rostocker Werften Schiffe für die DSR vom Stapel liefen und vermittelte Einblicke in die Arbeit der Schiffbauer. Seine Bilder über die Ausbildung zum Vollmatrosen bei der DSR oder von Studierenden an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde künden heute von längst vergangenen Zeiten. Eine historische Aufnahme des Küstenmotorschiffes WOLGAST, aufgenommen an einem Liegeplatz im ÜSH am 20. November 1967, und ein Panorama des Hafenbeckens B vom Heiligabend 1967 belegen im Bundesarchiv die Anfänge seiner dokumentarischen Arbeit in diesem Genre. In der heutigen Zeit sind sie ein besonderes Abbild der Geschichte der Handelsflotte der DDR. Ehrlicherweise ist zu bemerken, dass die DSR-Schiffe dabei öfter lediglich die Kulisse für die Erfolgsmeldungen im Hafenumschlag darstellten.

Besonders widmete sich Jürgen Sindermann der schweren Arbeit der Rostocker Hochseefischer auf ihren Fangplätzen im Nordatlantik. Die Themenpalette seiner Rostock-Fotos reicht vom Ostseestadion über die Eisbärenzucht im Zoologischen Garten bis zur Entdeckung des geheimen Waffenlagers der IMES Import-Export GmbH in Kavelstorf vor den Toren Rostocks im Dezember 1989, strategisch vorteilhaft in der Nähe des Überseehafens gelegen, dessen Bestände vermutlich auch auf DSR-Schiffen in die Krisengebiete dieser Welt verschifft wurden.

Sindermann blieb dran – bei den Donnerstagsdemos durch Rostock bis zum Auftritt Willy Brandts in der Rostocker Marienkirche.

Auch nach dem gesellschaftlichen Umbruch blieb Jürgen Sindermann als freier Fotograf ein aufmerksamer Zeitzeuge. Er arbeitete für den Springer-Verlag und half bei dpa (Deutsche Presse-Agentur) -zentralbild mit, ein Bildarchiv mit geschichtsträchtigen Fotos aus der früheren DDR aufzubauen.

Seit 1991 ist ein Großteil seiner Fotos im Bildarchiv des Bundesarchivs gespeichert (www.bild.bundesarchiv.de). Eine Suche zum Stichwort „Jürgen Sindermann“ ergibt dort mehr als 1000 Treffer und mancher frühere Seemann dürfte dem Fotografen dankbar sein, wenn er dort sein ehemaliges Brotschiff wiederfindet.

Sindermann hat bisher zwei Bildbände mit seinen Arbeiten gefüllt. Im Band 7 der Edition „Rote Brause“ des Steffen-Verlages erschien im März 2009 sein Bildband „Rote Brause – Rostock 1967 bis 1990“ mit Einblicken und Sichten in den Alltag der Hansestadt. Im März 2010 erschien sein Bildband „Hievt up, Jungs“ mit dramatischen wie stimmungsvollen Fotos über die Rostocker Hochseefischerei. Porträtiert werden in diesem Buch Kapitäne, Offiziere, Maschinenassistenten, Fischer, Produktionsarbeiterinnen – eine fotografische Würdigung der international anerkannten Rostocker Hochseefischerei.

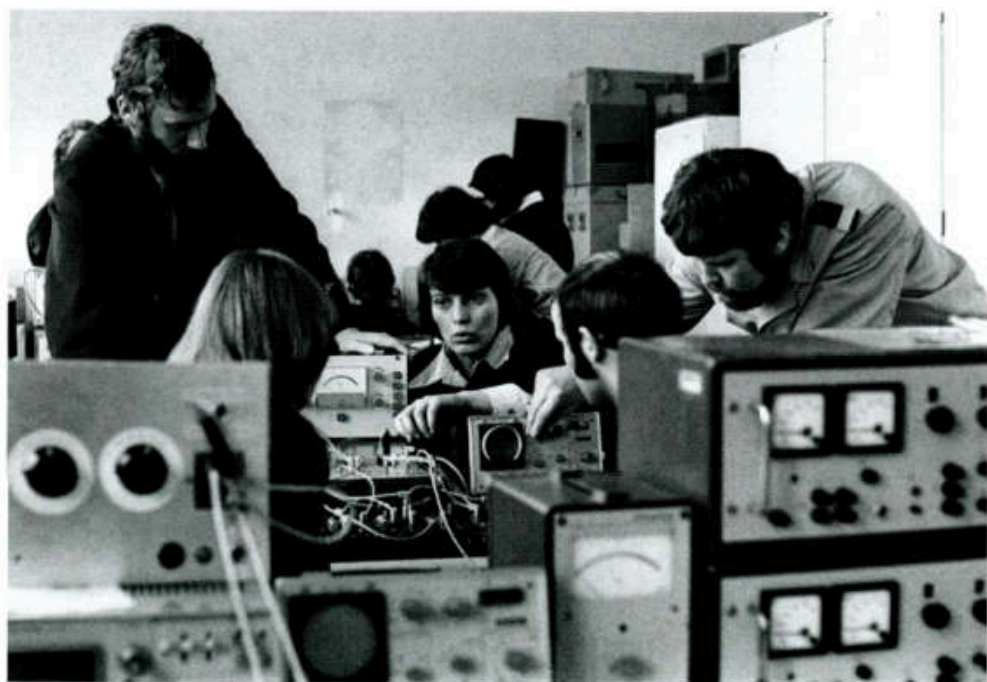
Die Redaktion bedankt sich bei Jürgen Sindermann, dass er die nachfolgenden Fotos den BORDGESCHICHTEN zum Abdruck zur Verfügung stellte.



Das Lehr- und Frachtschiff GEORG BÜCHNER nimmt Sackgut und Traktoren für Kuba an Bord (1968)



Heike Reh (r.), bald die erste Nautikerin der DDR-Seefahrtsgeschichte, hier mit der künftigen Funkerin Helena Henning beim Selbststudium im Studentenwohnheim der Seefahrtsschule Wustrow (März 1979)



Ausbildung zukünftiger Schiffsoffiziere, Diplomingenieure für Schiffselektronik/Nachrichtendienst, im Forschungslabor der Hochschule Warnemünde/Wustrow (1985)



Nach „Einkleiden“ und „Seesackempfang“ gehen die neuen Vollmatrosenlehrlinge zur praktischen Ausbildung auf die GEORG BÜCHNER (1981)



Lehrlinge beim Spleißen von Drahttauwerk während der Ausbildung (GEORG BÜCHNER, 1981)



Seenotrettungsübung im Warnemünder Wellenbad



Medizinische Grundausbildung für Nautiker an der IHS durch Dr. Ebert



Kesselwasseruntersuchung im Komplexlabor der IHS, Sektion Schiffsbetriebstechnik (1986)



Vor dem Auslaufen des MS ARKONA mit den DDR-Medaillengewinnern der Olympischen Winter- und Sommerspiele 1980



Achterdeck MS ARKONA beim Auslaufen Rostock zur ersten Fahrt nach Riga und Leningrad am 15.10.1985



Soldaten der NVA und Hafenarbeiter beim Befreien der Transportwege im ÜSH Rostock von Schneemassen (1985)



Unter extremen Winterbedingungen verschiffen Umschlagarbeiter des ÜSH Rostock gemeinsam mit Monteuren des VEB Waggonbau Bautzen Reisezugwagen für Ghana (1985)



Alt Bundeskanzler Willy Brandt am 16.03.1990 auf der Kundgebung in Wismar



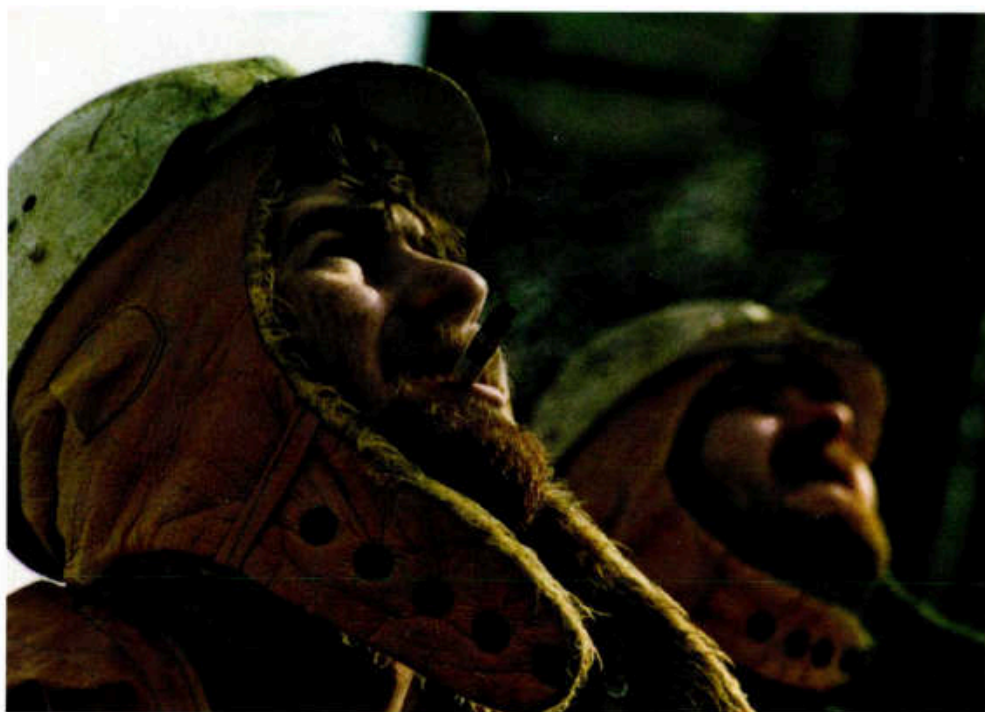
Das moderne Containerschiff vom Typ Saturn WALTER ULBRICHT fährt seit 13.08.1990 als MS THÜRINGEN um die Welt



Verschiffung von 80 Kampfpanzern im ÜSH Rostock infolge des Truppenabzuges der in der DDR stationierten sowjetischen Divisionen am 07.09.1990



Sowjetische Panzersoldaten beim Warten auf die Rückreise in die Heimat (ÜSH Rostock, 07.09.1990)



Auf dem Zubringer-Trawler PHILIPP MÜLLER auf Fischfang im Nordwestatlantik bei Labrador bei eisiger Kälte (Februar 1977)



Das einzige Verbindungsfahrzeug zwischen den Schiffen am Fangplatz ist ein Schlauchboot (Februar 1977)



Lotse Lothar Kühne steigt auch bei Windstärke 8 sicher auf MS ASCHBERG (Reede Rostock, Januar 1990)

Das wechselvolle Leben des Kurt Schütt

„Er wurde geboren, fuhr zur See und starb.“ Diese Kurzbiografie könnte auf manchen Seefahrer aus der Kriegs- und Nachkriegsgeneration zutreffen. Diese Jünglinge trafen bei ihren ersten Schritten auf den Planken eines Schiffes Ende der 1950er, Anfang der 1960er Jahre mitunter auf gestandene Männer in der Blüte ihrer Jahre, deren bisherige Biografie im Dunkeln lag und auch über alle Jahre dort bleiben sollte, die aus dem Nichts gekommen zu sein schienen. Tatsächlich standen diese Männer in ihrem Leben mindestens einmal vor dem Nichts, aus dem sie kamen. Unter ihnen Kapitän Kurt Schütt.

Geboren 1912 in Pruchten, einem kleinen Fischerdorf am Barther Bodden gegenüber der Halbinsel Zingst, wurde ihm die Seefahrt fast schon in die Wiege gelegt. Die dörflichen Gemeinschaften in Zingst, Wustrow oder auch Pruchten unterschieden sich von anderen ländlichen Gemeinden an der deutschen Ostseeküste. In diesen Orten gab es sowohl freie Bauern als auch selbstständige Fischer. Seit langer Zeit wohnten dort Kapitäne mit ihren Familien. Der erklärte Wunsch Kurt Schütts von Jugend an, Kapitän zu werden, erfüllte sich allerdings erst nach 42 Jahren.

Schon sein Vater, der Zingster Seemann Heinrich Christoph Schütt, hatte ein recht bewegtes Leben hinter sich. Er wurde kurzzeitig berühmt, als er sich am 25. Februar 1895 als Freiwilliger, auf einem hölzernen Floß festgebunden, an einer Fangleine zu einem im stürmischen Nordatlantik in Seenot geratenen amerikanischen Schoner treiben ließ und dem Kapitän sowie sieben amerikanischen Seeleuten das Leben rettete. Dafür bekam er vom Präsidenten der USA Grover Cleveland eine Rettungsmedaille überreicht. Danach arbeitete er für die Kieler Baggerfirma Holzmann vierzehn Jahre in Tsingtau (China). Aus dem Ersten Weltkrieg heimgekehrt, kaufte er zwei kleine Passagierdampfer und betrieb mit ihnen während der Sommermonate in den Boddengewässern und in der Küstenfahrt so recht und schlecht Fahrgastschiffahrt. Im Winter versuchte er, durch das Schleppen von Schuten – in der Regel von Stettin in andere Häfen der deutschen Ostseeküste – Geld zu verdienen. Die kleine Reederei ging Pleite und der Vater von Kurt Schütt fuhr nach einer kurzen, aber erfolglosen Episode als selbstständiger Segelmacher in Pruchten als Bootsmann wieder zur See. Er starb 1930, nachdem er von seinem aufgelegten Segelschiff SS ALEXANDRIA in ein Hamburger Hospital gebracht worden war.

Sein Sohn Kurt Schütt ging nach acht Jahren in der einklassigen Volksschule 1926 aus dem Haus. Ausgerüstet mit Seekiste, Öltüch, Buscherump, dicken Unnerbüxen und Seestäwel heuerte der Vierzehnjährige in Stralsund auf dem Segelewer MARGARETE an. Mit der See war er von Kindesbeinen an verbunden. Das Leben am Bodden und am kleinen Fischerhafen, der Umgang mit Booten, Segeln und Peiksläden im Winter auf dem zugefrorenen Bodden, dazu die Reisen auf den Schiffen des Vaters hatten seinen Wunsch, zur See zu fahren, geprägt.

Die Lehre auf dem Segelschoner war keine Kleinigkeit, denn der Moses war zu jeder Tages- und Nachtzeit für alles und alle zuständig. Er machte die Arbeit an Deck und in der Takelage, musste kochen, einkaufen, Reinschiff machen. Zudem war er auch für den nachträglich eingebauten Flautenschieber, eine „Glöhhkoppschinn“, also einen Zweizylinder-Glühkopfmotor, verantwortlich, den der Alte nicht bedienen konnte und auch nicht wollte.

Aber Kurt Schütt wollte richtig zur See fahren, die weite Welt sehen, frei und ungebunden sein und letztlich Kapitän werden. Das war sein festes Ziel, welches er mit bewundernswerter Ausdauer verfolgte. Alles ordnete er diesem Ziel unter. Er schob freiwillig zusätzliche

Wachen, auch an Sonn- und Feiertagen, um jeden Pfennig zu sparen, damit er nach der Segelschiffzeit die Seefahrtsschule bezahlen konnte.

Also machte sich der 17-jährige Leichtmatrose 1928 nach Hamburg auf, um auf große Fahrt zu gehen. Tausende deutsche Seeleute lagen zu der Zeit arbeitslos auf der Straße.

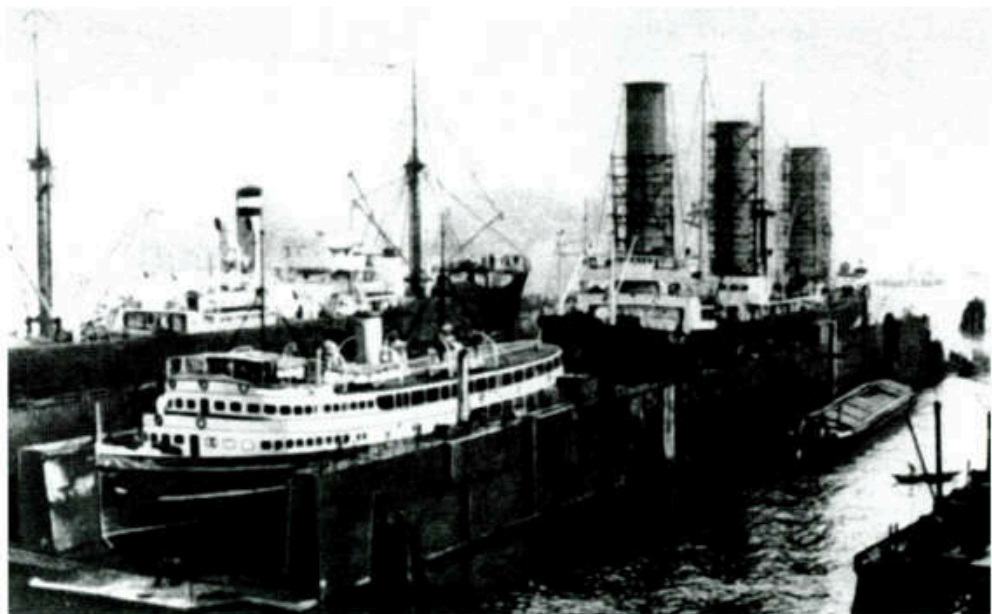
Kurt Schütt fuhr also zunächst nicht zur See, bemühte sich auch nicht unter diesen schwierigen Umständen um eine Heuer, sondern mietete sich im Altonaer Seemannsheim ein und war fortan verschollen. Er amüsierte sich vielmehr in Hamburg königlich, flanierte über den „Dom“ und die Reeperbahn, genoss das freie Leben in der Weltstadt Hamburg und widmete sich den freizügigen Deerns.

Seine Mutter geriet in Sorge und sein Vater ließ seinen Sohn von der Hamburger Polizei suchen. Keiner wusste, wo Kurt Schütt abgeblieben war, denn auch die Musterlisten der abgehenden Schiffe hatten keinen Kurt Schütt an Bord. Die Polizei fand ihn nicht. Das Seemannslogis in Altona gehörte nicht zum Stadtgebiet von Hamburg. Den Vater kostete die erfolglose Suche 20 Reichsmark.

Vom schlechten Gewissen getrieben und im Angesicht der sich nähernden Ebbe in der Geldbörse, meldete sich Kurt Schütt bei seiner Tante in Hamburg. Dort traf er auf seinen Vater, der aber für seinen Filius viel Verständnis aufbrachte. Er war eben auch ein echter Seemann, der das freie, unabhängige und ungezügelte Leben liebte.

Kurt Schütt weilte nun wieder unter den Lebenden und begann ernsthaft nach einer Heuer zu suchen. Er fand durch den bekannten Heuerbaas Julius Brand eine Stelle als Matrose auf dem Dreimastschoner GERTRUD, auf dem er dann zehn Monate fuhr. Diese Zeit brauchte er, um seine Segelschiffzeit von 24 Monaten voll zu machen, denn nur dann konnte er sich an einer Seefahrtsschule bewerben.

Danach fuhr er auf verschiedenen Dampfschiffen bei der Reederei Slomann. Das Rotorsschiff BARBARA war das letzte zivile Kauffahrteischiff (Handelsschiff), auf dem Kurt Schütt zunächst als Seemann tätig war, denn nun begann ein neues, gänzlich anderes Kapitel in seinem Leben.



Rotorsschiff BARBARA

Vom ersten Tag seiner Seefahrt an hatte er einen großen Teil seiner schmalen Heuer mit eisernem Willen per Ziehschein zurückgelegt. Das Geld wurde vom Reeder nach Hause geschickt. Es sollte das Geld für den Besuch einer Seefahrtschule sein. Seine Mutter verwaltete sein Sparbuch in Pruchten, so nahm er an. Die machte ihm bei einem Besuch in der Heimat dann das Geständnis, dass sie das Geld an ihren Bruder verliehen hatte, der sich nach seiner Pensionierung in Barth ein Haus gekauft hatte. Einen Teil hatte sie für den Haushalt verbraucht. Also waren die Träume von der Seefahrtschule auf einen Schlag geplatzt. Ein schwerer Schicksalsschlag nach jahrelanger Schufferei.

Er fuhr wieder zur See oder versuchte es, denn die Arbeitslosigkeit war in der Weltwirtschaftskrise inzwischen auf ihrem Höhepunkt angelangt. Nun sah Kurt Schütt für sich keine Perspektive mehr. Das Geld bekam er zwar später vom Onkel zurück, aber jetzt war es erst einmal weg. Die Mutter in Pruchten musste fünf Kinder ernähren und kleiden und der Vater war inzwischen verstorben.

Der Seemann Kurt Schütt suchte nach einer Beschäftigung mit Zukunft. Das Herumlungern als arbeitsloser Seemann lag ihm nicht. Die Seefahrtschule war passé.

Aus der aktuellen politischen Situation Deutschlands ergab sich für ihn eine Chance. Deutschland war nach dem Ersten Weltkrieg der Versailler Vertrag aufgezwungen worden. Danach durfte die Weimarer Republik nur ein Heer von 100.000 Mann unterhalten, eine beschränkte Marine, aber keine Luftwaffe aufrüsten. Für dieses „100.000-Mann-Heer“ wurden junge Leute gesucht, darunter 15.000 Marinesoldaten, bevorzugt Berufsseeleute.

Kurt Schütt sagte sich: „Das Maul halten hast du gelernt. Als Moses, Leichtmatrose und Matrose hast du auch nur parieren müssen, gesunde Knochen hast du auch, sportlich bist du und zwölf Jahre versorgt sein und dann als Zwölfender eine Beamtenstelle. Das ist was, da machst du mit und kannst sicher umsonst auf die Schule gehen. Dann wirst du eben Marinekapitän, basta.“

Gesagt, getan. Nach einer Aufnahmeprüfung auf dem Dänholm in Stralsund gehörte Schütt zu den 100.000 Männern, die das deutsche Vaterland verteidigen sollten.

Er tauchte eines Tages als schneidiger Marinesoldat in Pruchten auf, wo er von den Dörflern gebührend bestaunt wurde, vermachte seiner Mutter sein Sparbuch mit dem Geld, das er inzwischen vom Onkel wiederbekommen hatte, und nabelte sich endgültig von seinem Elternhaus ab, um sich unabhängig eine Zukunft aufzubauen.

Nun begann die militärische Karriere von Kurt Schütt. Vom Frühjahr bis zum Herbst war er auf dem Linienschiff HESSEN als Signalgast eingesetzt, denn im Winter fuhren diese alten hölzernen „Krieger“ wegen der Eisgefahr nicht. Im Winter bot die Marine den Leuten, die weiterkommen wollten, Schulbesuche an, um zum Beispiel die Mittlere Reife oder das Abitur nachzuholen. Also ging Kurt Schütt im Winter zur Schule.

Eines Tages wurde er zum Kommandanten beordert. Der schlug ihm vor, zur Marineschule nach Friedrichsort, einem Stadtteil im Norden von Kiel, zu gehen, um Unteroffizier bzw. Marineoffizier zu werden. So landete Schütt in bemerkenswert kurzer Zeit von nur einem Jahr auf der Marineschule Friedrichsort. Hier profitierte er wieder von seinen seemännischen Erfahrungen aus seiner Kindheit, der Fahrzeit auf Segelschiffen und seinem Willen, etwas zu leisten, etwas zu werden.

Plötzlich ergab sich wieder eine entscheidende Wendung im Leben des Kurt Schütt. Deutschland hielt sich nach und nach nicht mehr an den Versailler Vertrag und bildete heimlich mehr als die erlaubten 100.000 Mann aus, rüstete also fleißig auf.

Die Marine benötigte für die Zukunft Flieger. Kurt Schütt wurde zu seinem damaligen Kommandeur Freiherr von Lepel gerufen, zu dem er ohnehin einen guten Kontakt besaß. Die „dicke Nummer“ oder die besondere Aufmerksamkeit seines Ausbildungsoffiziers verdankte er seinem seemännischen Können beim Segeln, Rudern und Fahren von Motor-

booten und Dampfpinassen, aber auch dem Umstand, dass die Mutter des adligen Marineoffiziers auf den jährlichen Reisen von Mecklenburg nach Prerow regelmäßig in Pruchten im Schütt'schen Gasthof übernachtete.

Von diesem Marineoffizier wurde ihm unter dem Siegel strengster Geheimhaltung vorgeschlagen, sich zum Marineflieger ausbilden zu lassen und zwar speziell zum Fernaufklärer über den Ozeanen. Das reizte ihn sehr und er sagte zu.

Seine theoretische Flugausbildung erhielt er an der Seefliegerschule in Warnemünde und machte dann in Travemünde auf dem Priwall seinen ersten Flug. Zunächst wieder nach Warnemünde zurückgekehrt, ging es dann nach Pütznitz bei Damgarten, um größere Flugboote fliegen zu lernen. Dieser Flugplatz wurde nach 1945 von den Russen als Militärflugbasis benutzt und ist heute ein Flugplatz für Sportflieger. In Pütznitz flog er große Flugboote. In Parow ließ er sich auf eigenen Wunsch auch zum Piloten für große Landflugzeuge ausbilden. Kurt Schütt konnte also 1936 alles fliegen, was damals in der Luft war.

Er wurde weiter systematisch zum Fernaufklärer ausgebildet, wozu auch der Lebensabschnitt beim „Südflug“, einer Postfluglinie der LUFTHANSA über den Südatlantik, gehörte. Deutschland durfte nach dem Versailler Vertrag keine Luftwaffe besitzen, wollte aber heimlich Piloten für Fernflüge und Fernaufklärung ausbilden. Kurt Schütt wurde formal aus der Marine entlassen und bei der LUFTHANSA als Pilot angestellt. Deutschland hatte gerade eine Postfluglinie von Deutschland nach Südamerika bis Chile aufgebaut. Das war die Gelegenheit für das Militär, Langstreckenpiloten, getarnt als Zivilisten auszubilden.



Die damaligen Flugzeuge konnten die Strecke nicht ohne weiteres bewältigen. Deshalb führte die Flugroute in Etappen von Berlin, Frankfurt am Main, Paris, Lissabon, Casablanca zu den Kapverdischen Inseln. Diese Strecken flogen Landflugzeuge. Es musste immer umgeladen werden. Dann ging es weiter mit Flugbooten nach Gambia. Dort lag ein deutsches Katapultschiff, welches die notgelandeten Flieger aus dem Atlantik fischen sollte. Die Strecke der Atlantiküberquerung flogen die verkappten Marinepiloten zusammen mit den Piloten der LUFTHANSA. Auf der südamerikanischen Seite lag ebenfalls ein Katapultschiff. Von Gambia setzten die Flugboote bis zur südamerikanischen Küste über und landeten, wenn sie nicht vorher in den Atlantik gefallen waren, in der Nähe von Recife auf einem Fluss. Dort hatte man eigens einen Wasserflugzeug-Stützpunkt eingerichtet. Mit Landflugzeugen ging es dann weiter nach Rio de Janeiro und über die Anden nach Chile.

Der Flug über den Atlantik bedeutete damals noch ein Wagnis. Zweimal musste auch Kurt Schütt auf dem Atlantik notwassern und auf Rettung durch die Katapultschiffe warten. Die Maschinen der Piloten wurden auf das Schiff aufgewünscht, repariert, wieder katapultiert und konnten danach den waghalsigen Flug fortsetzen. Das liest sich einfach, aber jeder Seemann weiß, wie schwer und gefährlich es ist, ein zerbrechliches Wasserflugzeug aus bewegter See anzuschlagen und aufzuheben.

Ausschlaggebend für die Rückkehr zur Marine war sicherlich das Erlebnis seiner zweiten Notlandung nachts auf dem Südatlantik. Zwei Tage und Nächte wartete er auf das Rettungsschiff. Der Seegang hatte schon schwere Schäden an den Schwimmern verursacht und die Ruderblätter weggeschlagen. Dazu kam ein total betrunkenen Chefpilot, der sich an der aufgeschlagenen Cognacflasche auch noch schwer verletzt hatte.

Das damit verbundene Chaos wurde natürlich von den Offizieren des herbeigeeilten deutschen Schnelldampfers BREMEN und des später eintreffenden Katapultschiffes beobachtet und nach Deutschland gemeldet. Es war nur dem Co-Piloten Schütt zu verdanken, dass Besatzung und Flugzeug gerettet wurden. Die Gunst der Stunde nutzend, stieg er als Co-Pilot auf ein anderes Flugzeug um, das Richtung Afrika flog. In Gambia schiffte er sich auf

der MONTEROSA ein und gelangte über Portugal und Antwerpen nach Hamburg. Im Kriegsministerium in Berlin wurde er für seine Verdienste mit dem EK I ausgezeichnet.

Er ging nun als Fluglehrer nach Parow. Inzwischen hatte er im Dezember 1937 geheiratet. Seine Tochter wurde im März 1938 geboren. Die Familie besaß eine Wohnung in Stralsund. Den Schütt ging es blendend.

Als junger schneidiger Flieger leistete er sich so manches Bravourstück. Er unterflog Brücken im Kaiser-Wilhelm-Kanal und sauste über sein Heimatdorf im Tiefflug, um zu zeigen, was für ein toller Kerl er geworden war. Der Wunsch, Kapitän eines Handelsschiffes zu werden, war zunächst in Vergessenheit geraten.

Im spanischen Bürgerkrieg trug man Schütt an, bei der Legion Condor einzusteigen. Er konnte dies aber mit Verweis auf seine junge Familie verhindern. 1939 sollte er im Zuge der Kriegsvorbereitungen seine Erfahrungen an andere Marinefliegerstaffeln weitergeben. Er hatte beim Südflug katapultieren gelernt, führte in der deutschen Marinefliegerei den Blindflug ein, war ein begehrter Spezialist und inzwischen auch zum Major befördert worden. Er schaute sich die Standorte der deutschen Marinefliegerstaffeln von oben an und entschied sich für Kamp bei Kolberg. In Deep, einem kleinen Ort direkt an der Ostsee, wurden Offizierswohnungen gebaut. So landete die inzwischen fünfköpfige Familie in Deep, Kreis Greifenberg, und blieb dort bis zur Flucht vor den Russen.

Er diente an der Front in Norwegen als Fernaufklärer und kundschaftete englische und amerikanische Geleitzüge aus. Die letzten Kriegstage war er auf dem Balkan eingesetzt und geriet Anfang 1945 auf tschechischem Gebiet in die Hände der Russen.

Zusammen mit Tausenden deutschen Soldaten wurde er als Kriegsgefangener in Richtung Osten in Marsch gesetzt. Mit einem Kumpel fasste er den fast tödlichen Entschluss, die Flucht zu ergreifen. Die gelang, obwohl die Russen hinter ihnen her schossen. Beide schlugen sich vorwiegend nachts nach Westen durch, tagsüber versteckten sie sich in den Wäldern. Von tschechischen Milizen aufgegriffen, sollten sie erschossen werden, aber wieder gelang die Flucht. So kamen beide halb verhungert und zerlumpt nach Bayern und begaben sich in amerikanische Kriegsgefangenschaft.

Von den Amerikanern wurde Kurt Schütt dank seiner Schlitzohrigkeit bald darauf entlassen. Seine Familie war nach Stralsund geflüchtet, ohne dass er bis 1947 von ihr Nachricht bekam. Zu den Russen nach Mecklenburg konnte er nicht, denn ab dem Grad eines Majors wurden deutsche Wehrmachtsangehörige als Kriegsverbrecher behandelt. Nachdem er anfangs bei einer Offizierswitwe in München unterkam, wurde ihm eine Stellung bei einem bayerischen Bauern zugewiesen. Dort arbeitete er zwei Jahre als Landarbeiter. Schließlich fand er den Kontakt zu seiner Familie und musste nun den schweren Entschluss fassen, zu den Russen in die Ostzone zu fahren. In Stralsund wohnte die Familie mit den drei Kindern und einem Opa in einer kleinen Zwei-Zimmer-Wohnung und stand vor dem Nichts.

Nach kurzer Zeit als Lkw-Fahrer konnte er sich Arbeit im Elektrizitätswerk beschaffen. Dort schaufelte er anfänglich als Hilfsarbeiter Kohlen und kam so an legale Ausweise. Und nach kurzer Zeit gelang ihm zum dritten Mal in seinem Leben ein unvergleichlicher Aufstieg.

Als er einem Meister verriet, dass er im Krieg Pilot gewesen war, setzte dieser ihn als Hilfsschlosser ein. Aus Kriegsschrott schweißte er nützliche Dinge des täglichen Bedarfs zusammen.

Schließlich fand Kurt Schütt eine Anstellung bei einem in Stralsund ansässigen Tauchereibetrieb, dem späteren VEB Schiffsbergung und Taucherei. Zunächst arbeitet er als Pumpenmann, besuchte einen Lehrgang und gehörte fortan zu den schweren Tauchern, die jahrelang die deutschen Küsten von Hunderten Wracks befreiten. Seine seemännischen

Kenntnisse und ein zusätzlicher Lehrgang zum Sprengmeister in Barth machten ihn zu einem geachteten Mann.

Plötzlich suchte man einen gewerkschaftlichen Vertreter für diesen Betrieb. Taucher Schütt sollte das machen. Die Kapitäne, Seeleute und Taucher vertrauten ihm. In der Folge wurde er Betriebsleiter des VEB Schiffsbergung und Taucherei Stralsund. Da er kein nautisches Patent besaß, glaubte er, sich gegenüber den Schiffsführern seines Betriebes im Nachteil. Er besuchte die Seefahrtsschule Wustrow, erwarb das Patent A3 und wechselte zum Seehydrographischen Dienst. Dort fuhr er unter anderem den Tonnenleger DS DORNBUSCH als Kapitän. Damit war nun doch noch sein Lebenstraum in Erfüllung gegangen. Es gab einen Kapitän Kurt Schütt.

Im Jahre 1957 floh die Tochter Eva, die als technische Zeichnerin beim VEB Projektierung Küste arbeitete, in den Westen, mit schlimmen Folgen für ihren Vater. Zwei junge Offiziere der Staatssicherheit hielten ihm vor, dass neben seiner Tochter auch seine beiden Brüder mit ihren Familien in den Westen geflohen waren. Man wolle darüber hinwegsehen, wenn er als IM für sie spionierte. Schütt sagte konsequent ab, schrieb gleichzeitig seine Kündigung und kam somit dem Rausschmiss zuvor.

Mit diesem Kainsmal gezeichnet, war es nicht einfach, als Kapitän oder Schiffsoffizier wieder eine Arbeit zu bekommen. Doch er hatte das Glück des Tüchtigen und konnte bei der gerade im Aufbau befindlichen Deutschen Seereederei Rostock auf dem Dampfer ROSTOCK als vierter nautischer Offizier anfangen. Plötzlich fuhr er wieder zur See und es begann ein Lebensabschnitt, der wieder einen erstaunlichen Verlauf nahm.

Auf dem DS ROSTOCK stieg er in kurzer Zeit vom IV. Nautischen Offizier zum Kapitän auf. Nach mehreren Reisen ins Mittelmeer musste er zunächst wieder die Seefahrtsschule Wustrow besuchen. Er machte unter den günstigen Konditionen eines Sonderstudiums zunächst A4, dann einige Jahre später A5 und bekam nach den eingereichten Beobachtungen und der nötigen Fahrzeit das Patent A6 – Kapitän auf großer Fahrt. Schütt sollte nun auf der ROSTOCK unter dem von der Partei begünstigten Kapitän Franz Macht als Chiefmate fahren. Er lehnte ab.

Wieder brachte der Zufall eine neue Wendung in das Leben des Kurt Schütt. Er wurde aus dem Urlaub zurückgeholt, in Anklam heimlich auf ein Binnenschiff geschmuggelt und ab ging es schwarz über die Oder nach Stettin. Es folgte eine unglaubliche Geschichte.

Vor der Ostseeinsel Oie war im Herbst 1959 der griechische Dampfer ARCHON GABRIEL gestrandet und von DDR-Schleppern abgeborgen worden. Der mit Eisenerz beladene Dampfer war dann zum Löschen nach Stettin gebracht worden. Die Bergungskosten der ARCHON GABRIEL waren so hoch, dass der griechische Reeder auf das Schiff verzichtete. Kurt Schütt fungierte dort etwa vier Monate als Kapitän, obwohl ihn keiner offiziell dazu ernannt hatte. An Bord befanden sich noch ein deutscher Chief und etwa zehn Mann der ursprünglichen Besatzung. Für die polnischen Behörden vertrat er die DDR als Bezugsperson, ohne dass diese wussten, wie dieser Kapitän nach Polen gekommen war. Das Schiff wurde mit aufgerissenem Boden von deutschen Schleppern nach Danzig in die Werft geschleppt.

Beim Eindocken liefen beträchtliche Mengen schweres Heizöl in den Hafen und verdreckten etliche Kilometer Strände bis Sopot, obwohl polnische Taucher den Schiffsboden vor dem Docken untersucht und ihr OK gegeben hatten. Kapitän Kurt Schütt wurde verhaftet und im Schnellverfahren vor einem polnischen Gericht zu einer hohen Geldstrafe verurteilt. Nach vier Monaten wurde er endlich nach Rostock beordert. Die Familie hatte

diese Monate über kein Geld erhalten. Kurt Schütt war von der ROSTOCK abgemustert worden und existierte in der Buchhaltung der Reederei nicht mehr. Anfang 1959 wurde er dann für eine Reise Erster Offizier auf MS THEODOR KÖRNER, einem Fracht- und Lehrschiff, das in der Levante eingesetzt war. Auf dieser Reise fuhr er zum ersten Mal mit seinem ältesten Sohn Jochen zusammen, der inzwischen eine Lehre zum Vollmatrosen bei der DSR begonnen hatte. Nach dieser Reise übernahm er die THEODOR KÖRNER als Kapitän.

1961 reisten Otto Groß, der Direktor der Betriebsschule Flotte, und Kurt Schütt nach Frankreich, um ein neues Lehrschiff zu kaufen, die J. G. FICHTE, ex CLAUDE BERNARD. Dieses Schiff lief am 7. August 1962 als größtes Lehrschiff in Deutschland unter dem Kommando von Kapitän Kurt Schütt nach Kuba aus.



Kapitän Schütt in der Nock der J. G. FICHTE im Hafen Havanna, Januar 1964

Diesen Höhepunkt in seiner Karriere als Kapitän vermässelte er sich, als er mehr Geld für seine Offiziere forderte und auch weiterhin auf die Aufnahme in die Partei der Arbeiterklasse verzichtete. Er wurde als Kapitän der J. G. FICHTE abgelöst und bekam das Kommando über die KARL-MARX-STADT, die nach China auslaufen sollte.

Die Besatzung hatte sich unter dem vorangegangenen führungsschwachen Kapitän etwas daneben entwickelt und revoltierte gegen den korrekten Kapitän Schütt.

Dieser räumte gleich in den ersten Tagen auf und stieg beim Auslaufen schon auf Warnemünde Reede wieder ab. Vielleicht befürchtete man eine Meuterei auf der langen Reise nach China.



Kpt. Schütt auf dem MS WERNER SEELENBINDER

Härte und Konsequenz wurden belohnt. Schütt wurde auf dem modernen MS WERNER SEELENBINDER als Kapitän eingesetzt. Er besaß einen gewichtigen Fürsprecher, den ehemaligen Führungsoffizier der Wehrmacht, Vizeadmiral der Volksmarine und nunmehrigen Präsidenten der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft, Heinz Neukirchen.

Kurt Schütt ging 1970 an Land und wurde in der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft zum Havarie- und Nautischen Inspektor berufen. Gleichzeitig fungierte er beim Rostocker Seeamt als Beisitzer, Sachverständiger und Gutachter. Nach der Kombi-natsbildung 1974 arbeitete er als Havarieinspektor in der Chefinspektion der Deutschen Seereederei. Hin und wieder vertrat er noch Kapitäne, die in Urlaub gehen wollten. 1977 schied er mit dem Erreichen des Rentenalters aus dem Berufsleben aus.

Kurt Schütt segelte unter fünf deutschen Flaggen und folgte immer seiner Lebensmaxime, wie die Plattsnacker klok sagen: „Dat du de Näs jümmers in de Snut behölst.“ Er blieb, unter welcher Fuchtel auch immer, ein aufrechter Mann. Als Vater hat er seinen Kindern immer gesagt: „Hol di fuchtig und lot di nich argern.“ Kapitän Kurt Schütt hat sich immer fuchtig gehalten, bis zu seinem Tod. Er starb im Februar 2006 im Alter von 93 Jahren.



Heinz Neukirchen, Präsident der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft

Die letzten Minuten des MS FIETE SCHULZE

Die Dokumente zum Verlust der FIETE SCHULZE/DEVO werden heute zusammen mit anderen zur Geschichte des Bezirkes Rostock zwischen 1952 und 1990 im Landesarchiv Greifswald, einer Außenstelle des Mecklenburgischen Staatsarchivs Schwerin, aufbewahrt. Bei den Schriftstücken zum Untergang des Schiffes handelt es sich um Situationsberichte aus Rostock, Protokolle zum Havarieverlauf, Stellungnahmen der Deutschen Post zum Ausrüstungsstand der Seefunkstelle, Sofortmaßnahmen zur Beweissicherung, Klärung der Hinterbliebenenansprüche, Gutachten über den Seenotfunkverkehr und die Vernehmungsprotokolle des I. Offiziers Hans-Dieter Ernst, des einzigen überlebenden Nautikers, vor der Seekammer der DDR am 19. Oktober 1967.

Den folgenden Schilderungen liegen diese Dokumente zugrunde.

MS FIETE SCHULZE, in Dienst gestellt am 12. November 1966, lag vom 8. bis 13. September 1967 im Überseehafen Rostock zum Löschen der Restladung der vorangegangenen Reise. Am 11. September fand zur Vorbereitung der kommenden Reise eine Beratung der Schiffsführung statt, in der vom Nautischen Inspektor, Kapitän Schröder, angewiesen wurde, dass die Beladung des Schiffes mit 8000 Tonnen Roheisen in Masseln entsprechend der an Bord vorhandenen Beladungsempfehlungen für schwere Ladung durchzuführen ist. Unter anderem sollten die Ladung gegen Verschieben gesichert und die in Fachbüchern enthaltenen Hinweise über Eisenladungen beachtet werden. Dabei blieb offen, wie das Sichern konkret erfolgen sollte. Eisenmasseln sind schwer zu dirigieren.

In Rotterdam tauschten sich Kapitän und I. Offizier während der Beladung darüber aus, dass man Masseln in stabilitätsmäßiger Hinsicht als gefährliche Ladung ansehen kann und deren Trimmen sowie ihre oberflächlich gleichmäßige Verteilung notwendig ist. Die Eisenmasseln wurden dann auf Veranlassung der Schiffsführung und entgegen der ursprünglichen Absichten der Stauerei so geladen, dass sie mit Hilfe von Bulldozern und anderem schweren Gerät in den Unterräumen über die gesamte Fläche gleichmäßig verteilt und in den Zwischendecks getrimmt wurden. Hierzu bedurfte es vieler Anrufe nach Rostock, um die Arbeiten in dieser Form ausführen zu lassen. Eine darüber hinaus gehende Sicherung unterblieb, da niemand über Erfahrungen mit einer solchen Ladung verfügte.

Die vom II. und IV. Nautischen Offizier unabhängig voneinander erstellten Berechnungen ergaben für diesen Fall eine ausreichende Stabilität.

Die Beladung war am 16. September mittags beendet. Am Morgen des 18. September war das Schiff seeklar. Die Bäume waren abgetoppt und laufendes Gut war befestigt. Die Luken wurden geschlossen und verkeilt. Die Lüfterklappen wurden geschlossen ebenso wie die Einstiege zu den Luken. Wegen einer noch notwendigen Reparatur an einem Hilfsdiesel lief das Schiff erst am Abend des 18. aus.

Schon vor dem Auslaufen Rotterdam stand fest, dass das Schiff den Weg nach Japan über die Azoren und den Panama-Kanal wählen würde. Ursprünglich sollte ein Kurs gesteuert werden, der durch die westlich liegenden Inseln der Azoren führte. Der Kapitän änderte diesen Kurs aber am 19. September abends nach Einsicht in Wetterkarten von Washington Radio und Quickborn Radio und in Wetterberichte von mehreren Wetterstationen. Auf beiden Karten war der Wirbelsturm CHLOE eingezeichnet. Dadurch sah sich der Kapitän veranlasst, beim Eintritt in die Biscaya ab Quessant einen südlicheren Kurs zu steuern.

Die Rollzeiten lagen immer bei zehn Sekunden. Am 20. September kam die Dünung aus Süd bis Südwest und ab 8 Uhr nahm das Schiff Spritzwasser über. Zu dieser Zeit war bereits an Backbord ein Strecktau gespannt worden. Später wurde auch an der Steuerbord-Seite

ein Strecktau gespannt. Das Schiff krängte stark. Der größte Ausschlag nach jeder Seite betrug am Neigungsmesser etwa 27 Grad. Der Tagestörn war lediglich damit beschäftigt, die bordeigenen Gummistiefel von Farbe zu säubern. Andere Arbeiten waren bei dem Wetter nicht mehr möglich. Am Nachmittag des 20. September wurden von Bootsmann und Zimmermann alle Schotten und Einstiegsluken nochmals kontrolliert und mit einem Hammer nachgeschlagen. Bis 20 Uhr war während der Schiffsrundgänge durch Wachmann und Ronde des Wachoffiziers nichts Besonderes festzustellen. Eine Information der Besatzung, dass sich ein Wirbelsturm im Atlantik befindet, erfolgte nicht.

Nach seiner Runde ging der I. Offizier schlafen. In der Nacht wurde er durch den III. Offizier telefonisch geweckt. Er sagte: „Kommen Sie sofort auf die Brücke, es ist Ladung übergegangen.“ Der I. Offizier zog sich in seinem Wohnraum an und stellte dabei fest, dass das Schiff nach Steuerbord überlag. Das fiel ihm besonders an der Stellung der Gardinen auf. Während des Anziehens vernahm er die Durchsage des Kapitäns: „Hier spricht der Kapitän. Achtung, Besatzung! Unsere Ladung ist übergegangen, es wird jede Hand gebraucht.“

In diesem Moment ließ sich auch ein Poltern vernehmen, als ob eine Steinlawine ins Rollen kommt. Dieses Geräusch dauerte einige Sekunden, gerade als der I. Offizier beim Anziehen seiner Jacke war. Er riss danach die Tür zum Gang auf, weil er befürchtete, dass sich die Tür mit zunehmender Schiefelage des Schiffes verklemmte. Das Schiff hatte sich inzwischen bis auf 45 Grad übergelegt, erkennbar daran, dass der Fußboden und die Seitenwand etwa die Form eines Trichters bildeten.

Der I. NO lief auf den Gang. Dort sah er den IV. Offizier, der in Schlafanzug und Schwimmweste Richtung Bootsdeck eilte. Auf dem Gang traf er auch den Funkoffizier, lediglich mit Hemd und Hose bekleidet, wie er auf die Brücke wollte. Es folgte eine kurze Unterredung, in etwa folgenden Inhalts: Der Funkoffizier fragte den I. Offizier, was es jetzt noch bringe, auf die Brücke zu gehen. Der I. Offizier antwortete: „Nun mal los, sieh mal zu.“ Seine Schwimmweste übergab der I. NO der Stewardess Elke Klingenberg, die keine bei sich trug.

Während der I. Offizier sich auf die Backbord-Seite des Bootsdecks bewegte, bekam der Funkoffizier als Letzter der Besatzung noch einmal das Heft aktiven Handelns in die Hand. Für den Rest der Besatzung waren die seemännischen Worte über die eine Hand für das Schiff und die andere für die eigene Sicherheit längst obsolet geworden. Das Schiff war nicht mehr zu retten. Es ging nur noch um das Überleben.

Der Funkoffizier konnte nach der Katastrophe nur tot geborgen werden, so dass nie geklärt werden konnte, was er noch im Funkraum tat. Auch der Funkinspektor Peter Volk konnte sich in seinem Gutachten zum Seenotfunkverkehr nur auf Vermutungen stützen.

Angeblich wurde der Funkoffizier mittels Kommandolautsprecher etwa gegen 0.30 Uhr aufgefordert, SOS zu senden. Zu diesem Zeitpunkt muss sich das Schiff auf der ungefähren Position 45.35,5 Nord und 10.12,5 West mit einer Schlagseite nach Steuerbord von bereits etwa 60 Grad befunden haben. Unter diesen Bedingungen war ein planvolles Herangehen an das Absetzen einer Seenotmeldung und die Bedienung einer Morsetaste nicht mehr möglich.

Um 0.48 Uhr empfing die englische Küstenfunkstelle Land's End Radio/GLD auf der Frequenz 500 kHz eine Seenotmeldung, die lediglich aus dem Alarmzeichen, dreimal SOS, de DEVO DEVO DEVO, der Positionsangabe 45.8 north 009.57 west und einem Peilzeichen bestand.

Land's End Radio verständigte darüber Coruna Radio/EAR mit dem Hinweis, dass die Aus-sendungen automatisiert geklungen hätten oder möglicherweise von einem Rettungsboot-sender gekommen seien. Coruna Radio empfing um 1.05 Uhr nochmals diese Seenot-meldung der FIETE SCHULZE.

Sowohl die Folge der Seenotmeldungen als auch die darin angegebene verstümmelte und fehlerhafte Position geben Rätsel auf. Vermutlich wurde der Notzeichengeber nicht auf die aktuelle Position berichtigt. Er war so konstruiert, dass er beim Drücken der SOS-Taste sein Programm so lange wiederholte, bis die Stromversorgung unterbrochen würde, was nicht erfolgte. Das Bordnetz stand bis zur letzten Minute zur Verfügung. Es gibt keine Erklärung, warum der Notzeichengeber nicht auf Dauerbetrieb gesetzt wurde. Zeugen berichteten, dass sie den Funkoffizier, auf dem Tisch liegend, mit der Morsetaste arbeiten gesehen hätten. Gleichwohl blieb es bei diesen beiden automatisch ausgesandten SOS-Meldungen. Warum, darüber kann nur spekuliert werden. Rätselhaft bleibt auch, weshalb die Autoalarmzeichenempfänger der in der Nähe befindlichen Schiffe keinen Alarm auslösten. Vermutlich wurde für die Aussendungen eine falsche Betriebsart gewählt. Da auch Coruna Radio es versäumte, ein Alarmzeichen seiner Meldung voranzustellen, wurden alle Schiffe in der Biscaya erst um 8.15 Uhr über den Seenotfall der FIETE SCHULZE informiert.

Auf dem Bootsdeck waren vor dem I. Offizier schon drei oder vier andere Besatzungsmitglieder eingetroffen. Andere kamen hinzu, mit und ohne Schwimmweste. Man hatte bereits mit dem Lösen der Bootslaschings begonnen. Ebenso wurde versucht, die Backbord-Rettungsinsel klarzumachen. Durch die starke Schlagseite fiel sie aus der Halterung auf die Lotsenkammer und blies sich dort auf. Ob dies von allein passierte oder ob jemand an der Reißleine zog, ließ sich nicht ermitteln. Inzwischen war auch der Kapitän auf der Backbord-Seite erschienen. Vom Brückendeck aus ordnete er an, die Anwesenheit festzustellen. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich etwa 23 Personen auf dem Bootsdeck eingefunden. Davon besaßen neun eine Schwimmweste.

Der Kapitän ordnete an, die Reserveschwimmwesten zu verteilen. Daraufhin öffneten einige Leute, die auf dem Brückendeck standen, verschiedene Kisten, fanden jedoch keine Schwimmwesten. Einer sagte, die Schwimmwesten seien in einer Kiste auf der Steuerbord-Seite. Dorthin kam jedoch keiner mehr.

Als der Kapitän auf der Backbord-Seite des Brückendecks erschienen war, wurde er nach dem Steuerbord-Boot befragt. Er antwortete: „Das Boot haben wir nicht mehr herausbekommen, aber die Insel ist draußen.“ Dadurch konzentrierten sich die Leute nur noch auf die Rettungsmittel auf der Backbord-Seite.

Der Kapitän erklärte gegenüber dem I. Offizier, dass er das Tagebuch nicht sicherstellen konnte. Er sei nicht mehr in den Kartenraum gekommen und vier Mann hätten ihn aus der Brücke ziehen müssen.

Er ordnete an, dass der III. Offizier die Backbord-Insel mit den beiden Stewardessen und sechs anderen Personen, die keine Schwimmweste besaßen, übernehmen soll. Die Insel war vorher schon durch mehrere Personen wieder auf die hohe Seite gebracht und an der Bordwand heruntergelassen worden. Es bereitete große Schwierigkeiten, die aufgeblasene Insel unter dem noch in den Davits hängenden Backbord-Boot hindurch zu bekommen. Das gelang nur mit großen Anstrengungen, wobei eine Zelle der Insel zerriss. Das Floß lag dann auf der Außenhaut etwa in Höhe des Kimmganges. Man hatte zusätzlich die Lotsenleiter von der Höhe des Backbord-Bootes herab ausgerollt, sodass auf dieser Personen nach unten ins Floß gelangen konnten. Der Bootsmann Fritz Adloff kniete auf dem Wulst der Insel und war beiden Stewardessen, die beide Schwimmwesten besaßen, beim Einsteigen behilflich. Als dann ein Lehrling in die Insel stieg, rutschte diese von der Bordwand ab und fiel ins Wasser. Sie kippte dabei um und die vier Insassen fielen aus der Insel. Der Bootsmann und der Lehrling richteten die Insel wieder auf. Eine der Stewardessen wurde an die Insel herangeholt und alle drei kletterten wieder hinein. Nun wurde versucht, die Insel mit Hilfe der Paddel

in Richtung der zweiten Stewardess zu bewegen, an ihrem Licht auf der Rettungsweste erkennbar. Hierbei kenterte die Insel ein zweites Mal. Die drei Insassen fielen erneut heraus und die Paddel gingen verloren. Die zweite Stewardess ließ sich ohne die Paddel nicht mehr erreichen und die Insel trieb immer weiter ab, sodass vom Schiff bald nichts mehr zu sehen war.

Obwohl die Außenbeleuchtung auf dem Bootsdeck und den Masten noch brannte, ließen sich alle Einzelheiten nicht klar erkennen, als die Insel zu Wasser kam. Vor deren Abrutschen hatte sich schon eine Reihe von Besatzungsmitgliedern auf der Leiter zum Einsteigen bereitgehalten. Diese Leute rutschten nun, da das Schiff schon etwa 74 Grad Schlagseite hatte, auf der Backbord-Bordwand zum Schanzkleid des Hauptdecks.

In der Zwischenzeit lösten der II. Offizier und der Storekeeper die letzten Bootslaschings des Backbord-Bootes, nahmen die Persenning ab und klinkten die Taljen aus. Dann ordnete der Kapitän an, die Signalmittel aus dem Boot zu nehmen. Einige wurden sofort abgeschossen, der Rest wurde an die in der Nähe stehenden Leute verteilt.

Inzwischen hatte sich das Schiff weiter nach Steuerbord übergelegt und lag etwa mit einer Schlagseite von 80 Grad im Wasser. Dieses Überholen geschah nicht auf einmal, sondern in mehreren Etappen, wobei immer wieder das Übergehen der Ladung zu hören war.

Mit dem weiteren Überholen stiegen die restlichen Personen, die sich auf dem Bootsdeck befanden, an der Lotsentreppe weiter nach unten und verteilten sich von dort in Richtung Vorkante Brücke. Sie hielten sich alle in einer Reihe und saßen zuletzt in Höhe des Hauptdecks auf der Außenhaut von Vorkante Brücke bis zur Lotsentreppe. Insgesamt müssen es noch etwa fünfzehn Personen gewesen sein.

Der Kapitän versuchte allen Mut zuzusprechen, indem er erklärte, dass das SOS raus sei, das Schiff noch einige Stunden schwimmen würde, da der Verschlusszustand hergestellt worden sei und auch Schiffe in der Nähe wären. Er glaubte, dass bald Schlepper zu Hilfe

Motorschiff „Fiete Schulze“ überfällig Suchaktion durch Sturm erschwert

Berlin (ADN). Das Motorschiff „Fiete Schulze“ des VEB Deutsche Seereederei Rostock ist in der Nacht zum Donnerstag in Seenot geraten und offensichtlich gesunken. Das 10 300 tdw große Frachtschiff, das sich in der Biskaya auf dem Wege nach Ostasien befand, war nordwestlich vom Kap Finistère vor der spanischen Küste vermutlich in einen Ausläufer des tropischen Wirbelsturms Chloe geraten.

Wie von der Deutschen Seereederei mitgeteilt wird, sind die Suchaktionen nach dem DDR-Schiff und seiner Besatzung in vollem Gange. Nach bisher vorliegenden Meldungen wurde ein Teil der Besatzung des DDR-Schiffes von dem amerikanischen Tanker „Jasmina“ an Bord genommen.

Die Suchaktionen wurden ausgelöst durch SOS-Rufe der „Fiete Schulze“, die von der spanischen Küstenfunkstelle Coruna Radio aufgenommen wurden. An der internationalen Hilfsaktion beteiligten sich alle in der Nähe des Unglücksortes befindlichen Schiffe der Deutschen Seereederei Rostock sowie sowjetische, liberianische, amerikanische, niederländische und westdeutsche Schiffe. Die Suche nach dem vermißten DDR-Frachter und den Besatzungsmitgliedern wird durch die in diesem Gebiet tobenden orkanartigen Stürme auf das äußerste erschwert.

Auf Ersuchen der DDR hat das französische Marineministerium seine Bereitschaft zugesagt, die Suchaktionen durch den Einsatz von Seenotflugzeugen zu unterstützen.

Sonderkommission betreut Angehörige der Seeleute

23. Septe

Berlin (ADN). In der Biskaya wird nach den 24 noch vermißten Schiffsangehörigen weiterhin angestrengt gesucht. An der Aktion beteiligen sich die im Unglücksgebiet befindlichen Schiffe der Deutschen Seereederei Rostock „Mathias Thesen“, „Rhön“, „Stubbenkammer“, „Völkerfreundschaft“, „Freiligrath“ und „Lützkendorf“ sowie zahlreiche ausländische Frachter, Schlepper und Fischereifahrzeuge. Die internationale Suchaktion wird von ununterbrochen im Einsatz befindlichen französischen Seenotflugzeugen unterstützt, die vom französischen Armeeministerium auf Ersuchen der DDR bereitgestellt wurden.

Das dem amerikanischen Tanker „Jasmina“ am nächsten liegende DDR-Schiff „Rhön“ steht in Sprechverbindung mit dem USA-Schiff. Sobald es die Witterungslage zuläßt, werden unter Leitung des Kapitäns der „Rhön“ die Besatzungsmitglieder der „Fiete Schulze“ auf Schiffe der DDR übernommen.

Das DDR-Frachtschiff befand sich, von Rostock kommend und nachdem es in Rotterdam Ladung an Bord genommen hatte, auf der Fahrt nach Ostasien. Bei der „Fiete Schulze“ handelt es sich um ein auf der Warnowwerft gebautes, den modernsten Anforderungen entsprechendes Motorschiff des Typs X mit einer Tragfähigkeit von 10 500 t, das 1966 in Dienst gestellt wurde.

Die sich aus dem tragischen Unglück ergebenden Maßnahmen der DDR-Organen werden von einer Sonderkommission des Ministeriums für Verkehrswesen sowie von der Havariekommission in Rostock geleitet. Die Angehörigen der Schiffsbesatzung wurden durch Vertreter der örtlichen staatlichen Organe persönlich informiert und werden über den Fortgang der Rettungsarbeiten ständig auf dem laufenden gehalten. Ihnen wird alle erforderliche Unterstützung durch die zuständigen staatlichen Stellen zuteil. Die Ursachen, die zum Untergang des Schiffes führten, werden weiter untersucht.

kommen würden. Diesen Hinweis konnte er nur vom Funkoffizier erhalten haben, weil der holländische Schlepper UTRECHT/PICA sowie drei andere Schiffe die Aussendung der Seenotmeldung von Coruna Radio bestätigt hatten. Weiterhin gab er Empfehlungen, wie man das Backbord-Rettungsboot, falls es kieloben schwimme, umdrehen müsse, und er betonte laufend, dass jeder, der an Land kommt, sagen soll, dass das Schiff eine Besatzung von 42 Mann besaß.

Vorher hatte der Kapitän auf dessen Anfrage dem Storekeeper gestattet, nach achtern zu gehen und zu versuchen, die Barkasse zu lösen. Der Storekeeper versuchte darauf, mit dem II. Koch nach achtern zu kommen. Es gelang auch, die Laschings zu lösen. Als dann die Barkasse von einer See hochgeworfen wurde, kam sie zum Schwimmen, hatte sich jedoch mit dem Ruder an einem Draht verfangen. Dem Storekeeper und dem II. Koch gelang es, in die Barkasse zu kommen. Die war inzwischen durch die See von dem Draht freigekommen und begann abzutreiben.

Die noch an Bord befindlichen Leute saßen gemeinsam auf der Bordwand als plötzlich wieder Ladung übergang. Aus dem Schiff spritzten Brennstoff, Wasser und Luft mit sehr großem Druck heraus, sodass ein Festhalten am Schiff nicht mehr möglich war. Kapitän Wirbel rief: „Männer, alle in den Bach!“ Die Leute liefen über die Bordwand und sprangen ins Wasser.

Der I. Offizier wurde durch den Sog des sinkenden Schiffes mit einer unwahrscheinlichen Kraft in die Tiefe gerissen, dass die Knöpfe seiner Uniformjacke wegflogen. Der Druck auf seinen Körper war so groß, dass er fast das Bewusstsein verlor. Er war nur noch von einem Gedanken beherrscht, wieder nach oben zu gelangen. Als er die Oberfläche erreichte, lag 20 Meter vor ihm das umgeschlagene Backbord-Rettungsboot. Alle Versuche der Leute, welche das Boot erreichten, es wieder aufzurichten, misslangen, sodass keine andere Möglichkeit blieb, als sich auf dem kieloben treibenden Boot zu halten.

Von der Durchsage des Kapitäns bis zu diesem Zeitpunkt war etwa eine Stunde vergangen. Der Schiffsuntergang muss am 21. September 1967 um 1.36 Uhr eingetreten sein. Zu diesem Zeitpunkt blieb die Armbanduhr des I. Offiziers stehen.

Die Suchaktion im Katastrophengebiet wurde am 24. September gegen 19 Uhr eingestellt. Von der Besatzung konnten sieben Mitglieder nur noch tot geborgen werden, sieben weitere blieben verschollen.

Die Überlebenden wurden bei ihrer Rückkehr auf dem Zentralflughafen Berlin-Schönefeld durch Journalisten der Berliner Zeitung (BZ) zu den Ereignissen befragt. In der Zeitung stand später zu lesen:

„Das jetzt war unsere vierte große Fahrt (der FIETE SCHULZE – die Red.). Wir sind alle erschüttert vom Tode unserer Kameraden und nehmen innigen Anteil an der Trauer der Angehörigen.“

(...)

Bisher hatten wir Matrosen der DDR seit Bestehen der 1950 gegründeten Hochseeflotte noch nie Todesopfer zu beklagen. Das ist international ein Ergebnis, das für das Können der Kapitäne und Mannschaften und für die Qualität unseres Schiffbaus spricht. Unser Vertrauen ist ungebrochen und sicher werden die meisten von uns bald wieder zum Nutzen und zum Ruhm unseres sozialistischen Staates auf große Fahrt gehen.“

Im Spruch der Seekammer heißt es: „Der Untergang des MS FIETE SCHULZE ist darauf zurückzuführen, dass die aus Eisenmasseln bestehende Ladung beim Rollen des Schiffes übergang, eine starke Schlagseite eintrat und Wasser in das Schiff eindringen konnte, sodass eine zusätzliche Belastung des Schiffes entstand. Die Schiffsleitung trifft hierzu kein Verschulden.“

Nachruf

Zuletzt erschüttert erreichte uns die schmerzvolle Nachricht von dem tragischen Schiffsunglück des MS „Fiete Schulze“, bei dem in trauer Pflichtenfüllung im Dienste unserer sozialistischen Handelsflotte auf hoher See sieben Besatzungsmitglieder den Seemannstod fanden und sieben Besatzungsmitglieder verschollen sind.

Wir trauern um unsere toten Genossen Seeleute

Dr. Kurt Albrecht	Schiffsarzt
Heinz Basler	Zweiter nautischer Offizier
Rolf Gellert	Leitender technischer Offizier
Bernd Hoffmann	Vierter nautischer Offizier
Georg Pöper	Motorenwärter
Dieter Schulze	Motorenwärter
Ekke Thiesen	Funkstellenleiter

Wir gedenken unserer verschollenen Genossen Seeleute

Ekke Klingenberg	Stewardess
Ottel Löpke	Matrosenlehrling
Eberhard Neumann	Dritter nautischer Offizier
Friedhelm Radü	Matrose
Artur Richter	Maschinenassistent
Olaf Trautmann	Chefkoch
Siegfried Wirbel	Kapitän

Wir verlieren in ihnen hoffnungsvolle und mit der sozialistischen Seefahrt eng verbundene junge Menschen. Sie zeichneten sich durch ein hohes Pflichtbewusstsein und eine stete Einsatzbereitschaft bei der Erfüllung der Aufgaben der Handelschiffahrt unserer Deutschen Demokratischen Republik aus.

Ihr Andenken wird uns immer teuer sein.

VEB Deutsche Seereederei Rostock

Politabteilung	Generaldirektor
Zentrale Betriebsgewerkschaftsleitung	Zentrale FDJ-Legung

Die Trauerfeier findet am Mittwoch, dem 4. Oktober 1967, um 10 Uhr, im Volkstheater in Rostock statt.

Der Verlust des MS STRALSUND (I)

In der mehrfach ausgezeichneten Fernsehreihe „DDR ahoi!“ wurde – zwar mit einigen in den Zeiten nach dem gesellschaftlichen Umbruch üblichen Seitenhieben – die Notwendigkeit des Aufbaus der DDR-Fischerei- und Handelsflotte recht eindrucksvoll beschrieben.

Beispiele aus der Küsten- und Hochseefischerei, aus der Handels- und Technischen Flotte belegten die volkswirtschaftliche Notwendigkeit. Zeitzeugen berichteten aus eigenem Erleben über diese aufregenden Jahre der Überwindung der Kriegsfolgen, legten aber auch dar, mit welchen materiellen und personellen Schwierigkeiten die täglichen Aufgaben bewältigt werden mussten.

An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass die halbwegs einsatzfähigen Reste der Flotte des ehemaligen Deutschen Reiches unter den Siegermächten aufgeteilt worden waren.

Versenkte und danach gehobene Schiffe wurden auf den noch vorhandenen oder neu errichteten DDR-Werften mit erheblichem Aufwand für die Sowjetunion als Reparationsleistungen wieder instand gesetzt.

Nur langsam konnten Schiffbaukapazitäten für den Neubau von Fischereifahrzeugen sowie von Frachtschiffen für den Eigenbedarf freigesetzt oder neu geschaffen werden.

Hierzu gehörte das Herauslösen von zwei Dampfschiffen aus einer auf der Neptun-Werft laufenden Serie des Typs „Kolomna“.

Diese mit Kolbendampfmaschinen ausgerüsteten Frachtschiffe mit einer Tragfähigkeit von rund 4500 Tonnen, getauft auf die Namen ROSTOCK und WISMAR, waren die ersten Schiffsneubauten des am 1. Juli 1952 gegründeten VEB Deutsche Seereederei Rostock.

Wie bei der sehr betagten VORWÄRTS (ex JOHANN AHRENDTS) praktiziert, wurden keine weiteren symbolhaften politischen Schiffsnamen verwendet, sondern die bedeutendsten ostdeutschen Hafenstädte Rostock und Wismar standen für den Taufnamen Pate.

Diese reedereitypische Eigenheit wurde bei vielen anderen Schiffsserien weitergeführt. Küstenorte (z.B. Kümo 500, 615 und 840), aber ebenfalls Bezirksstädte (Typ IV) sowie Industriestandorte (Leuna, Lützkendorf, Lübbenau) lieferten Schiffsnamen, was in fast allen Fällen zu sehr gut funktionierenden Patenschaften zum Vorteil der Kommunen (Erhöhung des Bekanntheitsgrades) und der Besatzungen (Einladungen zu Stadtfesten, Erhalt von gemeinschaftlich benutzbaren Sachgeschenken) war.

Aus verschiedenen Industriebetrieben wurde am 27. April 1946 einzig zur Bewältigung von zugewiesenen Instandsetzungsaufträgen (speziell Reparationen) des Ministeriums für Verteidigung der UdSSR die Werft in Wismar gegründet.



Die Übergabe an die mecklenburgische Landesregierung erfolgte zum Anfang des Jahres 1947, was weitere Eingliederungen von anderen örtlichen metallverarbeitenden Betrieben zur Folge hatte.

Schiffsneubauten, vorwiegend im Rahmen der nur durch die ostdeutschen Länder zu erbringenden Reparationen an die Siegermacht UdSSR, sicherten den Aufschwung des Betriebes und die Arbeit vieler Werftbeschäftigten einschließlich die der Zulieferer.

Als erstes und einziges Schiff vom Typ I lief am 26. April 1954 das auf den Namen STRALSUND getaufte Motorschiff (1400 tdw) vom Stapel und wurde feierlich am 23. Dezember 1954 der jungen Rostocker Reederei übergeben.

Das Schiff besaß als Hauptantriebsanlage einen 4-Takt 6-Zylindermotor des Typs 6KVd 43 E mit einer Leistung von rund 1000 PS, gefertigt vom Dieselmotorenwerk in Rostock.

Nicht der heute sehr oft hämisch dargestellte Drang zum Eigenbau, sondern die Embargopolitik der westlichen Länder waren die Ursache dafür, dass viele Einzelkomponenten an schiffstypischen Anlagenteilen in DDR-Betrieben mit allen Schwierigkeiten und manchmal auch Unzulänglichkeiten entwickelt und produziert werden mussten. Es fehlte auch an speziellen Materialien, so auch an gutem Schiffbaustahl.

Bis auf einige festigkeitsbedingte genietete Längsnähte und Profilanschlüsse wurden mit dem Schweißen aller Platten und Verbände und viel persönlichem Engagement von Technologen, Ingenieuren und Facharbeitern völlig neue, zukunftsorientierte Wege beschritten.

Das Schiff wurde vorwiegend in den Relationen Ost- und Nordsee sowie Mittelmeer eingesetzt und erwies sich als sehr seetüchtig sowie betriebstechnisch gut beherrschbar.

Wie in der Rostocker Reederei im Allgemeinen üblich, herrschte an Bord eine gute, von Kameradschaft geprägte Atmosphäre.



Als Zeitzeuge beschreibt der Schiffsingenieur Dipl.-Ing. Jürgen Seier das Zusammenleben der „Gang“ wie folgt:

„Von Anfang 1956 bis zum Untergang des Schiffes war ich als Maschinen-Assistent gemustert. Diese Zeit gehörte mit zu den besonders persönlichkeitsprägenden Abschnitten in meinem Arbeitsleben. Das Besondere am Zusammenleben an Bord war der überwiegend

offene, ehrliche und kameradschaftliche Umgang miteinander. Unabhängig von Dienststrang und Alter.

In guter Erinnerung sind mir bis heute der fachlich versierte Leitende Ingenieur (Chief) Reinhold Oetken aus Stralsund, der Maschinist Harald Fischer sowie der Kapitän Wolfram Zuch geblieben.

Sprüche wie: ‚Das geht nicht‘, oder: ‚Das kann ich nicht‘, wurden nicht zugelassen.

Nur das tatkräftige und engagierte Zupacken, das Machen und nicht das Feststellen war gefragt und täglich von allen Besatzungsangehörigen gefordert. Als besonders hilfreich erwies sich für uns junge Burschen die Vermittlung von beruflichen Erfahrungen.

Gemachte Fehler wurden nicht verteufelt, sondern gemeinsam so ausgewertet, dass sie künftig vermieden werden konnten.

Ich erinnere mich noch an den Fall, wo auf Reede vor einem finnischen Hafen durch das unaufmerksame Lenzen des ölhaltigen Maschinen-Bilgenwassers angeblich von den Behörden eine bestimmte Menge des bereits ausgeflösten Papierholzes für unbrauchbar deklariert wurde. Die Zahlung eines Strafgeldes an den Hafen und seine Abnehmer wurde verfügt. Das überstieg die Möglichkeiten des Dienst habenden Maschinenassistenten.

Den Zusammenhalt der Maschinengang aus technischen Mannschaften, Unteroffizieren und Offizieren verdeutlichte das Zusammenlegen des Betrages.

Die Auswertung des Vorkommnisses und die unausbleibliche Strafpredigt erfolgte durch den Chief unter dem Motto: ‚Kleine Wäsche reinigen wir selbst, große die Reederei‘. Und diese muss ja nicht immer alles wissen!

Die auf dem Gebiet der DDR vorhandenen reichhaltigen Kaliumcarbonatvorkommen (nachfolgend kurz Kali genannt) deckten nicht nur den Eigenbedarf, sondern gestatteten auch den Export. Der sehr staubintensive Rohstoff für die Landwirtschaft und die chemische Industrie wurde bevorzugt als so genanntes Schüttgut von der Bahn auf die Schiffe umgeschlagen.

Das bedeutete das Füllen der Laderäume beispielsweise in Wismar über eine spezielle Kalikippanlage und das Löschen im Bestimmungshafen per Kran mit Greifern.

Nur wenn alle Bullaugen, Schotten und Lüfterklappen fest geschlossen waren, drangen die sehr feinen Staubpartikel nicht in die Wohnbereiche, Kombüse und technischen Arbeitsräume. Deck und Aufbauten mussten nach dem Ablegen komplett mittels Feuerlöschwasser von der sehr rutschigen Schmutzschicht gereinigt werden.

Am 6. Februar des Jahres 1957 wurde wieder eine Kalireise nach Middlesborough/Nordostengland unter Führung des an Bord sehr beliebten Kapitäns W. Zuch unternommen.

Das Schiff war in einem seetüchtigen Zustand, nach Seemannsbrauch ordentlich ausgerüstet und bemannt. In der Nordsee zwang ein Sturm das Schiff zum Abwettern. Erst nachdem sich die Windstärke bis auf 7 bis 8 Beaufort etwas gemindert hatte, wurde die direkte Fahrt zum Löschhafen fortgesetzt.

Am 8. Februar, nachmittags gegen 16 Uhr, wurde eine zunehmende Schlagseite nach Backbord (zum Bug schauend die linke Schiffsseite) festgestellt. Diese vergrößerte sich rasch bis auf rund 25 Grad.

Der anfängliche Verdacht ging in Richtung einer verrutschten Ladung im Laderaum I. Von der Ladeluke I wurden einige, damals noch aus Holz bestehende Deckel aufgenommen. Die anfangs zum Trimmen herbeibeordnete Besatzung einschließlich der Freiwachen sah, wie der Raum I bis zur Unterkante des Bb-Lukensülls unter Wasser stand und vom Kali eingeschlossene Luft an die Oberfläche sprudelte.

Wie bei Schüttgutladungen leider unvermeidbar, verstopfte die durchnässte und damit breiig werdende Ladung die Lenzgräben und -leitungen. Ein Einsatz der Lenzpumpen war dadurch nicht mehr möglich.

Der Kapitän entschied gegen 16.40 Uhr, da die Schlagseite und die Kopflastigkeit zunahmen, dass Schiff aufzugeben, einen SOS-Hilferuf vom Funkoffizier absetzen zu lassen und die Besatzung vorsichtshalber in die Rettungsboote zu beordern.

Beide nicht motorisierten Boote wurden zuerst in gebührendem Abstand zum Schiffskörper gebracht. Dann ruderten die Insassen des Bb-Bootes unter Kommando des Kapitäns zum auf der Stb-Seite befindlichen zweiten Boot.

Unerklärlich und nicht vorhersehbar war, dass das Schiff nach dem Verlassen seine eingenommene Lage scheinbar nicht veränderte. Mit langsam zunehmender Dunkelheit ergab sich daher die Gefahr der Kollision für andere, insbesondere die zur Hilfeleistung herbeieilenden Fahrzeuge.

Da der Hilfsdiesel noch weiter zuverlässig arbeitete und damit die Stromversorgung des Schiffes gesichert war, wurden zwei Freiwillige nochmals an Bord abgesetzt, um die Decksbeleuchtung und die Positionslaternen einzuschalten. Diese sehr wagemutige Aufgabe übernahmen der Gehilfe des Kapitäns (später Politoffizier) E. N. und der Matrose D. Das An- und Ablegen an dem Havaristen war ein seemännisch außerordentlich riskantes Manöver. Es wurde vom Kapitän und den hart rudern den Bootsinsassen bei Seegang, Nässe und Kälte bei schlechter Sicht vorbildlich gemeistert.

Bereits gegen 19 Uhr erreichte der britische Fischtrawler OLVINA den Unglücksort. Es dauerte wegen der schweren See rund eine Stunde, bis aus beiden Booten alle Seeleute übernommen werden konnten.

Während dieser Rettungsaktion richtete sich gegen 20.10 Uhr die STRALSUND plötzlich über Backbord drehend senkrecht auf und sank 27 Seemeilen vor der englischen Küste.



MS STRALSUND sinkend, 08.02.1957

Der Trawler lief seinen Heimathafen Hull an. Dort wurden die Geretteten nach international üblicher Seefahrtssolidarität freundlich aufgenommen und versorgt.

Alle wollten nur schnell und ohne Belästigung durch die eine große Story witternden Journalisten in ihre Heimatorte zu ihren Familienangehörigen zurückkehren. Klar, dass von dem Vorkommnis in den Zeitungen ausführlich berichtet wurde.

Nach Zwischenaufenthalten traf die komplette Besatzung rund vier Tage nach dem Totalverlust mit einer Maschine der skandinavischen Fluggesellschaft SAS erleichtert und wohlbehalten auf dem Flugplatz Berlin-Schönefeld ein.

Der Untergang des MS STRALSUND wurde von den gesamten Angehörigen der DSR mit großer Betroffenheit aufgenommen. Es war der erste totale Schiffsverlust in der Geschichte der DDR-Handelsflotte. Mit Freude wurde die Rettung der gesamten Besatzung zur Kenntnis genommen.

Die nach Seeunfällen übliche nachträgliche Untersuchung des Ereignisses und abschließende Havarieverhandlung am 3. und 4. April 1957 konnte – sicherlich zum Bedauern einiger im Hintergrund Bleibender – kein Fehlverhalten des Kapitäns feststellen. Der war jedoch nicht bei der Verhandlung anwesend, weil er es vorgezogen hatte, vorher die DDR zu verlassen. Er wurde durch den Anwalt Stein aus Stralsund vertreten.

Möglicherweise befürchtete er, in die zur damaligen Zeit übliche Verdächtigung eines von den westlichen Geheimdiensten gesteuerten Saboteurs zu geraten. Dass er dabei nicht so ganz falsch lag, dokumentiert der im Karl-Eduard-von-Schnitzler-Jargon in der Betriebszeitung der DSR veröffentlichte und in maritimen Sammlungen aufbewahrte Bericht des damaligen Gehilfen des Kapitäns E.N.

In einem Beschluss der Zentralen Parteileitung der DSR wurde unter anderem bestimmt: „Zuch hat durch seine Republikflucht bewiesen, dass er ein Feind der Arbeiterklasse und ein Feind der Partei ist.“ Bei der Reederei Slomann brachte es Kapitän Zuch bis zum Leiter der Inspektion.

Insidern ist bekannt, dass die auf der MTW gebaute STRALSUND nicht gerade vom Glück begünstigt war. Die ursprünglich auf zwölf Schiffe ausgelegte Serie wurde bald auf nur zwei Stück reduziert. Letztlich wurde nur ein Schiff, die STRALSUND, komplett fertig gestellt.

Ein in der Seefahrt als schlechtes Omen bekanntes Ereignis, nämlich ein misslungener Stapellauf, passierte auch diesem Schiff. Sicherlich bedingt durch starken Frost blieb der Schiffskörper auf der Gleitbahn hängen und konnte erst unter erheblichen Mühen zwei Tage darauf zu Wasser gebracht werden.

Ehemalige Besatzungsangehörige berichteten, natürlich nachträglich und unter dem Siegel der Verschwiegenheit, dass beim Löschen einer gesackten Zuckerladung in einem finnischen Hafen erhebliche Nässeschäden der untersten Reihe festzustellen waren.

Ballastwasser konnte durch einen nicht maschinenbauüblich fest angezogenen Mannlochdeckel in den Laderaum eindringen. Gab es seitens der Werft keine Druckprobe?

Damals kursierten aber auch Gerüchte, wonach es nach dem Auslaufen aus Wismar eine kurze, jedoch an Bord nicht weiter verfolgte kleinere Grundberührung gegeben haben soll. Könnte ein derartiges Vorkommnis möglicherweise zur Ursache des Unglücks beigetragen haben? Inwieweit hatten Schlechtwetterfahrten insbesondere im Atlantik Einfluss auf die Festigkeit der Schweißnähte?

Eine Antwort auf die vielen damals von einigen emsigen Kritikern gestellten Fragen wäre möglicherweise durch eine Taucheruntersuchung gefunden worden.

Gründe, dass die nicht erfolgte, waren die Lage des Wracks auf dem Meeresgrund in einer Tiefe von rund 65 Metern sowie die zu erwartenden Kosten für ein nicht mehr als bergungswürdig angesehenes Schiff.

Wie bereits angedeutet, befand sich weltweit das Vollschweißen im Schiffbau noch in seinen Anfangsjahren. Daher sollte bei der unentwegten Suche nach Schuldigen nicht immer

der Blick auf den Kapitän und seine Besatzung, sondern auch auf die Werften und deren maritime Zulieferindustrie gerichtet werden.

Bei einer in Auftrag gegebenen Modelluntersuchung in der damaligen Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau konnte die eigentliche Ursache des Wassereintrittes im Laderaum I auch nicht ermittelt werden.

Sehr aufschlussreich ist die im Abschlussbericht enthaltene Feststellung, dass „sich vor allem das Ladungsgut nicht so verhielt, wie allgemein vermutet wurde“.

Diese nachträgliche Erkenntnis lässt die Entscheidungen des Kapitäns sowie das zeitweilige Abstoppen des Krängungsvorganges und die nicht vorhersehbare Zeitdauer bis zum Sinken des Fahrzeuges in einem völlig neuen Licht erscheinen.

Der Verlust des ersten DSR-Schiffsneubaus war für die betriebliche Entwicklung der Reederei schmerzlich, konnte aber den weiteren Aufbau der Handelsflotte nicht entscheidend beeinträchtigen.

Die für das Jahr 1957 vorgesehenen Schiffsindienststellungen (Kümo 500, DS THÄLMANN PIONIER, MS FRIEDEN und MS FREUNDSCHAFT) verlangten von den Angestellten an Land und den unter großen Mühen zusammengestellten Besatzungen hohe Anstrengungen und viel Verzicht auf zustehenden Urlaub und die im Seebetrieb erworbenen freien Tage.

Jedem geretteten DSR-Seemann der STRALSUND wurde die Anmusterung auf einem anderen Schiff, der Besuch eines Weiterbildungslehrganges oder eine angemessene Tätigkeit an Land angeboten.

Eine schöne Geste an die Stadt Stralsund bedeutete die Indienststellung und erneute Namensgebung eines so genannten Gebrauchttonnageschiffes, des MS STRALSUND (II), ex LES COMORES, am 28. September 1962.

Harald Reischke

Auf Kühlschiffen der DSR vom VEB zur GmbH

Der Zeitraum von 1989 bis 1991 war für mich ein sehr bewegter und bewegender Abschied von meiner Seefahrtszeit beim VEB Deutsche Seereederei resp. VEB Deutfracht/Seereederei bzw. bei der DSR GmbH. Inzwischen habe ich viel über die ereignisreiche, geschichtsträchtige Zeit 1989/1990 in der DDR gelesen und mit meinen eigenen Wahrnehmungen jener Jahre verglichen.

Durch meinen Einsatz auf Kühlschiffen der DSR außerhalb der Heimat befand ich mich nicht immer so ganz auf dem aktuellen Informationsstand der politischen Entwicklung. Für mich schien anfangs alles den gewohnten alltäglichen Arbeitsgang zu gehen. Die Möglichkeiten für eine zufriedenstellende Information waren im Einsatzgebiet Kuba ohnehin stark eingeschränkt.

Die Reise von Anfang Februar bis Mitte März 1989 auf MS JOHN BRINKMAN verlief noch so wie die Einsätze zuvor. Das traf auch weitestgehend auf meine Anschlussreise von Ende März bis Mitte Mai 1989 auf MS THEODOR STORM zu. Während der anschließenden Wertzeit mit der THEODOR FONTANE in der Reparaturwerft in Stettin bis zum 4. August 1989 wurde ich erstmals direkt mit den sich anbahnenden Veränderungen in Osteuropa konfrontiert. Die polnischen Werftarbeiter zählten zu den Unterstützern oder Anhängern der 1980 gegründeten, 1982 verbotenen und nach der Verleihung des Friedensnobelpreises

an Lech Walesa „tolerierten“ Gewerkschaft Solidarność. Anfang 1989 begannen am Runden Tisch Verhandlungen zwischen der Regierung Polens und der oppositionellen Gewerkschaft. Zum Zeitpunkt unseres Werftaufenthaltes war allerdings noch nicht abzusehen, dass bereits Ende 1989 Parlamentswahlen in Polen stattfinden würden, deren Ergebnis der erste nichtsozialistische Ministerpräsident Polens nach dem Zweiten Weltkrieg sein sollte. Die immer wieder an uns gestellte Frage der Polen lautete: „Wann rafft ihr euch auf und zieht nach? Wir haben es euch doch vorgemacht.“ Wir wurden dadurch sehr nachdenklich oder waren zumindest verunsichert.

Am 4. August 1989 endete für mich der Werfteinsatz auf MS THEODOR FONTANE und ich kehrte nach Rostock zurück. Von einer Aufbruchsstimmung in der DDR habe ich in Rostock zunächst noch nichts wahrgenommen. Danach kam schon bald die nächste Reise von Ende August bis Mitte Oktober mit dem Kühlschiff THEODOR STORM – wiederum nach Kuba.



Laden der Südfrucht-Kartons

Von der ersten großen Massendemonstration für Reformen und Demokratie am 9. Oktober 1989 in Leipzig hörten wir erst nach unserer Rückkehr. Inzwischen hatte die Fluchtwelle schon nahezu unübersehbare Ausmaße angenommen. Sie fand ihren vorläufigen Höhepunkt in der Ausreisegenehmigung für die DDR-Flüchtlinge in der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Prag. Am 9. November erklärte das Politbüromitglied Günter Schabowski auf einer Pressekonferenz die neue Reiseregulierung für Reisen von DDR-Bürgern in die BRD. Mit den bekannten Folgen.

Für mich begann in dieser bewegenden Zeit am 16. November 1989 die nächste planmäßige Reise in der Südfruchtsaison mit dem Kühlschiff THEODOR FONTANE zum wiederholten Male nach Kuba und damit in ein Land, in dem die unabhängigen Informationsmöglichkeiten stark eingeschränkt waren.

Ich weiß nicht mehr genau, wann und wo wir erfuhren, dass die Volkskammer am 1. Dezember 1989 den Führungsanspruch der SED aus der Verfassung der DDR gestrichen hatte. Das traf auch für den nächsten Schritt zu – den Rücktritt des Politbüros der SED am 3. Dezember und die Umbenennung der SED in PDS unter Vorsitz von Gregor Gysi. Nach dem 7. Dezember wurde auch in der DDR ein Runder Tisch als zentrales Beratungsorgan eingeführt. Diese ganze Entwicklung ließ sich von uns leider kaum verfolgen.

Entgegen der ursprünglich festgelegten Hafenfolge endete unsere Rückreise von Kuba nicht in Rostock, sondern in Gdynia/Polen. Dort wurden wir von einem Vertreter der DSR offiziell über die neue Lage und die noch nicht vollständig erkennbaren Folgen für die Reederei informiert.

Wie auch immer, die Ladung wurde in Gdynia gelöscht. Ein Besatzungswechsel fand nicht statt. Ich musste anstelle der vorbereiteten Hafenreparaturliste eine „kleine Werftreparaturliste“ aufstellen, die auch unverzüglich in Gdynia abgearbeitet wurde. Die Leitung der DSR wusste ganz offensichtlich auch nicht genau, wie es weitergehen sollte.



Abschied von Cienfuegos und Kuba

Nachdem die Reparaturen durchgeführt waren, liefen wir zu einer erneuten Reise nach Kuba aus. Wir ankerten lediglich kurz auf der Reede vor Warnemünde, um zu bunkern und uns für diese Reise auszurüsten.

In Kuba hatte man die Entwicklung in der DDR natürlich auch registriert. Die bisherige freundschaftliche Behandlung war einer gewissen Reserviertheit gewichen.

Die Doppelrundreise endete erst am 22. Februar 1990 in Rostock, also nach drei Monaten und sechs Tagen.

Noch bevor man alle Eindrücke, Veränderungen und möglichen Entwicklungen nach der Wahl am 18. März 1990 erfassen und auswerten konnte, begann für mich die nächste Fahrt am 10. April erneut mit dem MS THEODOR FONTANE nach Kuba. Die Reise verlief scheinbar wie alle Kuba-Turns vorher, nur die Diskussionen gingen inzwischen in ganz andere Richtungen als früher: Wie geht es weiter?

Als wir am 2. Juli 1990 wieder den Heimathafen Rostock erreicht hatten, war aus dem VEB Deutfracht/Seereederei Rostock die Deutsche Seereederei Rostock GmbH geworden. Für die Kühlschiffe gab es keine Einsatzmöglichkeiten mehr. Sie sollten außer Dienst gestellt und möglichst verkauft werden. Dazu mussten sie aber zunächst ein Versicherungszertifikat der nun zuständigen Schiffs-Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd (GL) anstelle der vorhandenen DSRK-Klassifikationszeugnisse erhalten. Für diesen Zweck wurden die Schiffe in die Wohlenberger Wiek bei Wismar verholt, wo sie an den vorhandenen Betonbrückenanlagen im Päckchen festmachten. Die Bezeichnungen der Einheimischen für diese Anleger schwankten zwischen „Kartoffelpier“ und „Panzerpier“.

Anfänglich war ich der Chief des MS THEODOR FONTANE, dann zusätzlich von Motorschiff THEODOR STORM und schließlich auch noch zuständig für die Motorschiffe JOHN BRINCKMAN und FRITZ REUTER. Die Umklassifizierung erfolgte durch eine Gruppe von Mitarbeitern des GL, der ehemaligen DSRK und der Mathias-Thesen-Werft Wismar. Es wurden geringfügige Mängel beseitigt und unbedeutende Veränderungen vorgenommen. Hauptsächlich schien es mir um eine nicht unwesentliche Reduzierung der Reserveteile, Werkzeuge und Materialvorräte auf den von der Klasse vorgeschriebenen Mindestbestand zu gehen. Wahrscheinlich wurden diese abgerüsteten Teile gesondert verkauft. Da die Seeleute in der ehemaligen DDR-Handelsschifffahrt wie auch in der Hochseefischerei nahezu alle Reparaturen aus Devisenersparnisgründen während der Reise selbst ausführen mussten, war es aus ökonomischen Gründen sinnvoll und dringend erforderlich, einen ausreichenden Reserveteilbestand und die wichtigsten Materialien im Storaum vorrätig zu haben. Also mehr als den auch von der DSRK vorgeschriebenen Mindestbestand. Ab September 1990 wurden acht der zehn Kühlschiffe an Elmhurst Ship Panama und Full Moon Shipping Douglas verkauft. Der Schiffsleitung wurde angeboten, mit dem Schiff in die Dienste des neuen Eigentümers zu wechseln. Ich fühlte mich für das Abenteuer Panama auf einem zudem betagten Schiff nicht mehr jung genug. Außerdem wollte ich meiner Familie eine ungewisse Zukunft nicht antun.

So blieb ich auf den letzten beiden Kühlschiffen, dem MS THEODOR STORM und dem MS JOHN BRINCKMAN, die schließlich an Incom Ltd. London verkauft wurden.

Am 28. August 1990 musterte ich auf MS THEODOR STORM zur letzten Reise des Schiffes an. Die letzte Fracht war eine Tiefkühlladung von 3100 Tonnen Hähnchen, die wir von Brest in Frankreich nach Jeddah in Saudi Arabien verschiffen sollten.



im Hafen Brest, Frankreich

Nach dem Löschen dieser Ladung haben wir das Schiff zum Verschrotten nach Alang in Indien gefahren. Am 17. November wurde es bei Hochwasser mit voller Fahrt auf den flachen Sandstrand von Alang gesetzt, um danach ausgeschlachtet und verschrottet zu werden. Die Besatzung trat die Heimreise per Flugzeug ab Bombay nach Frankfurt/Main an. Die letzte Reise der THEODOR STORM ist im Band V der BORDGESCHICHTEN von Kapitän Joachim Meitzner ausführlich beschrieben worden.

Für mich endete die Seefahrtszeit am 31. Dezember 1991. Mein letzter Einsatz erfolgte auf dem Massengutschiff GOTHA der Deutschen Seereederei. Die GOTHA wurde am 22. März 1994 an Anoa Marine/Zypern verkauft.



Abwrack-Werftstrand von Alang, Indien



„Werfthalle“ in Alang, Indien

Feuer an Bord

Als ich als Koch anmusterte, hatte ich nach meiner Lehre gerade einmal ein Jahr Praxis hinter mir. Aber da die Deutsche Seereederei viele neue und auch alte Schiffe gekauft und in Dienst gestellt hatte, kam jede Arbeitskraft gerade recht, vor allem im Bereich Wirtschaft. Rundherum war ich also noch etwas unerfahren, vor allem in der Funktion als Bäcker, welche der Koch auf einem Kümo mit ausfüllen musste.

Ich hatte zum Zeitpunkt meiner Bordgeschichte schon mit dem Dampfer ROSTOCK zwei Ostseereisen gemeistert und fühlte mich an Bord richtig wohl. Wenn aber bei der DSR Not am Mann war, weil ein Schiff nicht auslaufen konnte, musste irgendein Ersatzmann gefunden werden. Diesmal fehlte ein Koch – und so war ich an der Reihe. Das hieß, alle persönlichen Utensilien in den Seesack packen und ab nach Wismar, um auf das Kümo aufzusteigen. Alle warteten schon gespannt auf mich, die Crew, die Ausklarierung und auch der Zoll. Ohne einen Koch ging es nun einmal nicht. Nicht umsonst wird davon geredet, dass nur zwei Männer ein Schiff führen, der Koch und der Kapitän.

Man sah mir den „Neuen“ wohl schon von weitem an. Und dann auch noch so ein dünner, ganz langer Kerl. Ich hingegen bekam den Eindruck, auf dem Kümo führen nur kleine Seeleute. Die kamen auch überall durch, hoch und runter. Mir gelang es gerade einmal, meinen Seesack an Bord abzustellen, schon wurde die Gangway gehievt ab ging die Reise. Der Bootsmann zeigte mir meine Kammer, erklärte mir danach die Kombüse und wo ich die Proviantlast fände. Dann hieß es: „Nun kümmer dich mal, die Zeiten für Backen und Banken kennst du ja.“

Also habe ich mir erst einmal einen Überblick verschafft, was so in der Last eingelagert war und mich mit der neuen Kombüse vertraut gemacht. Ein Kümo ist eben kein Salondampfer, alles klein, fein und vor allem sehr niedrig. Auch die Koje war nur 1,80 Meter lang und für einen 1,94-Meter-Mann sehr klein und eng. Wie viele Male ich mir damals meinen Lockenkopf angeschlagen habe, vermag ich nicht mehr zu sagen. Zurück geblieben ist aber, so glaube ich, jedenfalls nichts.

Die Tage vergingen und wir liefen in den ersten Hafen ein, um Holz zu laden. Zuvor fassten wir bei der Transitlast einige der begehrten Waren ab. Eines hatte ich schon in Erfahrung bringen können: In den nördlichen Ländern Europas (zur damaligen Zeit herrschte dort Alkoholverbot) wurde gerne mal eine Flasche Schnaps verkauft, um die Devisen etwas aufzubessern, was allerdings gemäß unserer „sozialistischen Moral“ verboten war. Unsere Devisen fielen damals nicht gerade üppig aus und wurden noch eins zu eins mit der Heuer verrechnet. Letztlich gehörte Schmuggel schon immer zur Seefahrt. Solange es die Seefahrt gibt, wird sich daran ganz sicher auch nichts ändern.

Eigentlich war es kein Hafen, in dem wir uns befanden. Wir lagen irgendwo im Norden von Schweden auf Reede, weit und breit keine Häuser oder Industriebauten zu sehen, nur im Wasser schwamm Holz, Holz, Holz und noch mehr Holz, soweit das Auge reichte. Für einen Neuling doch ein beeindruckender Anblick. Dann ging alles sehr schnell. Die Schauerleute kamen mit Booten. Holz wurde in die Luken und an Deck bis „zum Himmel“ geladen und ab ging der „Dampfer“ nach England und zurück und wieder retour. Als wir abermals auf Reede lagen, war Wochenende. Es wurde nicht gearbeitet und auch an Bord ließ man es etwas ruhiger angehen. Das Wetter war für die Jahreszeit richtig prima.

Da kam jemand auf die phantastische Idee, doch einen Lukendeckel – die waren wie Pontons, hatten also Hohlkammern – zu Wasser zu lassen und als Badepodest zu benutzen. Gesagt, getan und los ging der Spaß. Nun war jedoch Sonntag und zur Coffeetime sollte

es Kuchen geben, wie es der Seemannsbrauch vorsah. Da alles Gefrorene und länger Haltbare inzwischen aufgebraucht war, kam ich auf die Idee, für unsere kleine Besatzung einen schönen Rührkuchen zu backen, natürlich nur „vom Allerfeinsten“, mit Kakao und Schokoladenstückchen. Ein Rührkuchen war schnell zusammengemührt. Gedacht, getan und ab damit in den Ofen, welcher nicht über die Technik der heutigen Zeit wie Temperaturregler, Zeitschaltuhr oder allen anderen Schnickschnack verfügte. Alles Dinge, die man heute am kleinsten Küchenherd findet. Das Wetter war, wie schon beschrieben, so richtig geeignet, um schwimmen zu gehen. Die Besatzung fand sich fast vollzählig am Ponton ein oder war schon im Wasser. Jetzt schnell hinterher und rein in die kalten Fluten.

Die Zeit verging viel zu schnell und wir hatten riesigen Spaß. Auf einmal kam ein Ruf vom Schiff: „Feuer an Bord!“ Alle schauten gespannt nach unserem Kümo und jeder konnte es am Heck sehen – aus der Tür der Kombüse kam schwarzer Qualm!

Jetzt bemühte ich mich, den Schwimmweltrekord einzustellen und einen ordentlichen Kraul im Wasser hinzulegen, um als Erster an Bord zu sein, denn mir war schon klar, was da so unverschämt qualmte. Ran an die Jakobsleiter und hoch, klitsch-klatsch-nass in die Kombüse, den Herd abgestellt und die Tür vom Ofen aufgerissen. Es fehlte bloß noch, dass es durch den Sauerstoff anfang, richtig lichterloh zu brennen. Aber zum Glück im Unglück war dies nicht der Fall und ich konnte den doch schon recht schwarzbraun aussehenden Rührkuchen aus dem Ofen zerren. Dabei stellte ich fest, dass der eigentliche Kuchen gar nicht so stark verbrannt war, sondern, wie bei Rührkuchen so üblich, nur Teigmasse, wenn man vielleicht etwas zu viel Backpulver drin hat und durch die überschüssigen Triebkräfte alles übergelaufen ist. Die war am Boden der Herdröhre verbrannt. Mittlerweile befanden sich nun auch alle anderen wieder an Bord und standen um die Kombüse herum. Da hörte ich dann nicht die nettesten Worte: „Das kannst du gleich über Bord schmeißen, das ist für die Haie“. Und: „Wenn es heute keine Coffeetime gibt, dann holen wir dich kiel, aber längsschiffs.“ Da rutscht einem schon das Herz in die Hosen, so als Neuer. Aber ich dachte mir, das können die nicht machen, das ist in der „sozialistischen Seefahrt“ doch gar nicht erlaubt! Eine Blöße wollte ich mir aber auch nicht geben. Streng dich an und lass dir was einfallen, dachte ich. Das tat ich, nahm den Kuchen aus der Form, schnitt ganz vorsichtig die schwarze Hülle ab und entsorgte sie. Der Rest wurde in Scheiben geschnitten.

Aber wie nun weiter? Ich besaß noch eine Flasche von den feinen Spirituosen unserer Schiffsversorgung aus der Transitlast, welche eigentlich der Aufstockung meiner Devisen dienen sollte. Für meine Besatzung und für meinen guten Ruf war mir nichts zu teuer. Die Flasche aufgedreht und den in Scheiben geschnittenen Rührkuchen damit ordentlich getränkt, Schokolade flüssig gemacht, damit alles reichlich überzogen und mit bunten Zuckerstreuseln verziert.

Die Zeit der Coffeetime war nun gekommen. Alle schlichen um die Kombüse herum und warteten, was denn nun der Koch auf die Back zaubere. Ich muss zugeben, so richtig wohl war mir nicht dabei. Die Crew schaute meine kleinen Kostbarkeiten an, griff etwas zögerlich zu und probierte sehr vorsichtig. Ich stand in einigem Abstand, um eventuell sofort den Rückzug antreten zu können, obwohl ich vorher schon probiert hatte und mir mein Zauberwerk schmeckte. Aber als dann die ersten bestätigten, dass es ihnen sogar ganz hervorragend schmecke, habe ich mich zur Crew gesetzt und selbst mit Genuss meinen hochprozentigen Schokokuchen und den Kaffee genossen. Am Ende war ich mir nicht sicher, ob es vielleicht doch nur der Alkohol im Gebäck war, der alle zufrieden stimmte. Aber Ende gut, alles gut.

Den Rest aus der Flasche haben wir dann am Abend gemeinsam genossen und auf die schöne Kaffeezeit mit dem Feuersalarm angestoßen. Nur die „Zusatzdevisen“ für mich waren futsch. Eigentlich schade. Oder letztlich in Anbetracht dieser Geschichte zu verschmerzen.

Lohn der Angst

Wir schrieben Ende 1968. MS NAUMBURG befand sich während seiner dritten Indienreise nach Indienstellung auf Heimreise im Atlantik. Ich fuhr als II. Technischer Offizier und war zugleich der Vorsitzende der Schiffsgewerkschaftsleitung.

Vor zwei Tagen war Heiligabend gewesen. Alle an Bord hatten beim Auslaufen Rostock gehofft, dass unser Schiff zu Weihnachten oder spätestens zu Silvester wieder im Heimathafen sein würde. Leider kam es anders.

Wir bekamen in Calcutta, dem heutigen Kolkata, eine nicht aufholbare Verspätung. Das Schiff sollte hier Jute in Ballen laden. Zwischenzeitlich begann aber die Regenzeit. Der Transport der Juteballen aus den Anbauregionen am Fuße der Himalajaausläufer auf dem Wasserwege verzögerte sich, weil die Pegel der Flüsse angestiegen waren. Zudem musste die Jute in trockenem Zustand geladen werden, weil sie sonst im Laderaum zur Selbstentzündung neigte.

Zur Weihnachtsfeier wurde heftig diskutiert, bekamen wir doch einige Tage zuvor einen Funkspruch der Reederei, dass unsere nächste Reise nach Südostasien gehen sollte. Es war geplant, dass wir nach längerer Zeit als erstes Schiff der DSR wieder die Demokratische Republik Vietnam anlaufen sollten. Jeder an Bord wusste, dass dort Krieg herrschte und die USA sich nicht geschlagen geben wollten. Niemand konnte ahnen, was uns dort erwarten würde.

Vorerst konzentrierten wir uns alle an Bord aber erst einmal darauf, möglichst bis Silvester einen Hafen zu erreichen. Das sollte Bristol in Südwestengland werden. Wir schafften es. Silvester gegen 23 Uhr liefen wir in Bristol ein. Ungefähr zwei Wochen später erreichten wir Rostock.

Ich fuhr erst einmal in den verdienten Kurzurlaub nach Hause. Es war bereits abzusehen, dass wir Anfang Februar schon wieder auslaufen sollten.

Zwischenzeitlich verholte das Schiff nach Polen, ich glaube nach Gdansk, um Solidaritätsgüter für Vietnam zu laden. Die Kollegen an Bord staunten nicht schlecht, dass auch viele olivgrüne Kisten mit Solidaritätsgut in die Luken gingen.

Als unser Schiff erneut in Rostock lag, stieg ich wieder auf. Mehrere Besatzungsmitglieder berichteten mir beunruhigt, was in Polen geladen worden war.

Vor dem Auslaufen des Schiffes kam eine hochkarätige Abordnung der Partei- und Gewerkschaftsleitungen der Reederei an Bord. Die Besatzung wurde mit heroischen Parolen und den üblichen Phrasen zu ihrem Kampfauftrag nach Vietnam verabschiedet. Fragen von Besatzungsmitgliedern zum Kriegszustand zwischen Vietnam und den USA wurden unter den Tisch gekehrt. Stattdessen wurde an das sozialistische Bewusstsein der Besatzung appelliert. Die Parteileitung verneinte offiziell einen Krieg in Vietnam. Als SGL-Vorsitzender ergriff ich das Wort und erklärte, dass ich von der Besatzung beauftragt worden sei, zu fragen, was sich in den olivfarbenen Kisten, welche in Polen geladen worden waren, befindet. Meine Frage kam einer Provokation gleich. Ausweichend wurde beteuert, dass sich darin diverse Ausrüstungsgegenstände befänden und die Farbe der Kisten nichts mit dem Inhalt zu tun habe. Mit dieser Antwort wurden wir entlassen und traten unsere Ausreise an.

Über die europäischen Standardhäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen ging es nach Singapur – mit einem kurzen Zwischenstopp in Durban/Südafrika zum Bunkern von Treibstoff.

Noch im Atlantik fiel eine Tagesreise vor dem Äquator ein Lüftermotor der Klimaanlage aus.

Der Eisbär stellte die gesamte Klimaanlage auf den noch verbliebenen anderen Lüftermotor um. Leider fiel auch dieser eine Tagesreise nach dem Äquator durch Wicklungsschaden aus. Nun fuhren wir ohne Klimatisierung weiter und konnten ermassen, wie es Typ IV-Fahrern ergeht. Tag und Nacht herrschten in allen Räumen an Bord gleichbleibend hohe Temperaturen und extreme Luftfeuchtigkeit. Die Liegezeit in Singapur war zu kurz, um wenigstens einen Lüftermotor neu wickeln zu lassen. Wir bunkerten dort erneut Treibstoff für unsere Weiterreise, nahmen Trinkwasser an Bord und unser Koch kaufte frisches Obst und Gemüse nach.



Amerikanisches Kriegsschiff während des Vietnamkrieges in Hongkong

In Singapur sahen wir erstmals auch viele amerikanische Kriegsschiffe, deren Besatzungen sich offensichtlich in einer Kampfpause vom Vietnamkrieg befanden. Die Kreuzer und Zerstörer lagen in großen Päckchen dicht nebeneinander und die Flugzeugträger waren dicht umgeben von vielen kleinen Kriegsschiffen. Bei uns an Bord gab dieser Anblick allen zu denken.

Von Singapur aus fuhren wir erst einmal in Richtung Hongkong weiter. Auf dem Wege wurden wir mehrmals täglich von amerikanischen Fernaufklärern im Tiefflug überflogen.



Amerikanische Fernaufklärer über MS NAUMBURG
im chinesischen Meer

Sie flogen so tief, dass man die Flugzeugbesatzungen erkennen konnte. Wir wurden aus allen Richtungen fotografiert. Da wir auf offener See keine Staatsflagge gesetzt hatten und bei der HAPAG ebenfalls ein Schiff unter dem Namen NAUMBURG fuhr, waren die Amis verunsichert und wussten wohl nicht so recht, wohin wir eigentlich gehörten.

Kurz vor der chinesischen Insel Hainan bogen wir nach Backbord ab und strebten der nordvietnamesischen Hafenstadt Haiphong zu. Auf dem Weg dorthin patrouillierten viele amerikanische Kriegsschiffe. Ein Zerstörer zwang uns mit seinen Bordwaffen zum Stoppen. Er beabsichtigte, ein Prisenkommando auf unser Schiff abzusetzen. Dazu kam er bis auf etwa 250 Meter Abstand heran. Die Amerikaner machten schon eine Schaluppe zum Übersetzen auf unseren Dampfer klar. Der Zerstörer funkte uns aber vorher noch mit seiner Scheinwerfersignalanlage an. Er wollte von uns wissen:

- aus welchem Land wir sind – also unsere Nationalität,
- unseren Heimathafen,
- welcher unser letzter Hafen gewesen war,
- wohin wir jetzt wollten,
- was wir für Vietnam geladen haben und
- was nach Vietnam unser nächster Hafen sein würde.

In Abstimmung mit dem Kapitän teilte der Funker über unsere Scheinwerfersignalanlage dem amerikanischen Kriegsschiff alles mit. Dort herrschte nach unserem Signalspruch erst einmal Funkstille. Alle an Bord bei uns waren nun gespannt, was wohl weiter passieren würde. Plötzlich wurden wir wieder über Scheinwerfersignale aufgefordert, nochmals unsere Nationalität durchzugeben. Wieder Funkstille. Dann plötzlich die Erlösung. Der Zerstörer funkte uns über seinen Signalscheinwerfer ein „Tschüss und gute Weiterfahrt“ zu und wir nahmen wieder Fahrt auf. Langsam legte sich die Aufregung an Bord.

Am 27. März 1969 erreichten wir die Ha Long-Bucht, welche Haiphong vorgelagert ist. In dieser sehenswerten Bucht mit vielen kleinen Felsinseln ankerten wir. Alle Anlagen an Bord mussten seeklar bleiben und der Seewachtörn ging weiter. Erst am 7. April liefen wir in den Roten Fluss ein und fuhren flussaufwärts nach Haiphong.

Das Personal unserer Botschaft und Handelsvertretung aus Hanoi begrüßte uns nach dem Einklarieren. Es fand auch sofort ein Meeting an Bord statt, wo uns durch die Botschaft Verhaltensweisen für unseren Aufenthalt in Vietnam mitgeteilt wurden.

Das Löschen unseres Schiffes begann. Jeder Stauer hatte über seinem Rücken eine schussbereite Kalaschnikow hängen.

Da die Ladung nicht sofort abtransportiert werden konnte, wurde sie in einem großen Fußballstadion unter Tarnnetzen zwischengelagert. Nur ganz dringend benötigte Güter holte nachts ein riesenlanger Güterzug mit Dampflok ab. Uns interessierte die Lok des Güterzuges. Beim Nähertreten fanden wir ein Fabrikschild. Auf dem stand, dass die Dampflok 1937 in Deutschland von der Maschinenfabrik Henschel für Französisch-Indochina gefertigt worden war. Die Lok war für Bambusfeuerung ausgelegt. Bambus verbrennt so ähnlich wie bei uns die Birke auch im grünen Zustand und das noch ruß- und rauchfrei. Der Zug fuhr nur nachts und blieb somit fast unentdeckt. So lange es hell war, stand er irgendwo im Busch und wartete, bis es dunkel wurde. Tagsüber wäre er bombardiert worden. Den täglichen Halt in einem Versteck nutzten die Zugbegleiter, um neuen Bambus für die Nachtfahrt zu schlagen. Da der Energiegehalt von Bambus nicht hoch ist, waren hinter der Lok zwei Wagen mit Bambusvorrat angehängt.

Der Kapitän und die Besatzung hatten unsere Botschaft und Handelsvertretung aus Hanoi zu einem gemeinsamen Treffen an Bord eingeladen. Wir verbrachten nette Stunden mit den Botschaftsangehörigen. Daraufhin wurden wir nach Hanoi zu einem Gegenbesuch eingeladen. Die Fahrt dorthin führte über den Roten Fluss. Weil die große Eisenbahn- und Straßenbrücke durch die USA bombardiert worden war und die Stahlteile in die Fluten stürzten, überquerten wir den Fluss auf einer langen Pontonbrücke. Abwechselnd alle zehn

Minuten wurde die Richtung, in der der Verkehr den Fluss überquerte, geändert, um keine allzu großen Staus entstehen zu lassen.

Viele Häuser am Straßenrand in Richtung Hanoi waren bombardiert worden und überall lagen große Berge von Trümmern.

In Hanoi verbrachten wir angenehme Stunden bei der Botschaft und besichtigten gemeinsam den Präsidentenpalast von Ho Chi Minh, den Bahnhof, die Pagode auf einer Säule, ein Freilichtmuseum, in dem die abgeschossenen amerikanischen Flugzeuge aus dem Krieg zur Besichtigung lagen, und ein Kaufhaus, in welchem die Waren des täglichen Bedarfs nur gegen Bezugsscheine verkauft wurden.

Da unsere Botschaft nur Weißbrot zum Essen hatte, wurde angefragt, ob wir Mehl für Schwarzbrot an Bord hätten. Klar, hatten wir das und unser Bäcker hat für die Botschaft viele Schwarzbrote gebacken. Die Leute freuten sich riesig, endlich mal wieder anderes Brot essen zu können.

Auf den um uns herum liegenden sowjetischen und chinesischen Schiffen waren an Oberdeck vorn und achtern mehrläufige Fliegerabwehrkanonen montiert. Sie wurden auch bei Tieffliegerangriffen eingesetzt. Allerdings ballerten die Chinesen nicht direkt auf das Angriffsziel, sondern hielten teilweise weit daneben. Hauptsache, es knallte.

Wir trugen auch ein Fußballspiel gegen eine Armeeauswahl aus. Natürlich verkrachten wir gegen diese Profimannschaft. Es gab trotzdem allerhand Spaß.

Beim Entladen der olivfarbenen Kisten passierte es dann. Eine flog aus der Netzbroschüre heraus und der Deckel sprang auf. Da lagen nun unsere Solidaritätsgüter. Es handelte sich um Maschinenpistolen.

Auf Grund der drückenden Kriegsergebnisse wurde ich von der Mannschaft unseres Schiffes beauftragt, die Gewerkschaft unserer Reederei anzuschreiben und den wahren Sachverhalt zur Situation im Lande darzulegen. In Abstimmung mit dem Schiffsrat und der Schiffsgewerkschaftsleitung setzte ich ein Schreiben auf, welches öffentlich an Bord diskutiert wurde. Das Schreiben sandte ich an den FDGB-Vorsitzenden unserer Reederei, Genossen Götschmann. Der Bordfunker hämmerte es mit seiner Morsetaste über Rügen Radio an die Reederei.

Das Schreiben schlug in Rostock wie eine Bombe ein. Da der FDGB nicht entscheiden konnte, was passieren sollte, wurde es an die Parteileitung der Reederei weitergereicht. Dort war man schockiert. Das Schreiben zog weite Kreise bis zur Bezirksparteileitung in Rostock und eventuell noch darüber hinaus.

Es lautete:

MS „Naumburg“, an Bord, den 16. 4. 1969

Werter Genosse Götschmann!

Am 27. 3. gegen Abend erreichten wir die Außenreede des vietnamesischen Hafens von Haiphong. Hier lagen wir bis zum Abend des 7. 4. In dieser Zeit wurde über Haiphong ein unbemanntes amerikanisches Aufklärungsflugzeug abgeschossen.

Am 7. 4. machten wir als 1. DDR-Schiff seit 1963 wieder in Haiphong fest. Es wurde festgestellt, dass in Nordvietnam noch der Kriegszustand herrscht. Dies kam auch in einem Forum, welches an Bord durchgeführt wurde, eindeutig zum Ausdruck. An diesem Forum nahmen unser Botschafter aus Hanoi und der Handelsrat teil.

Auf Reede wurden der Kapitän und die Besatzung über folgende Punkte unterrichtet:

- 1. Nordvietnam befindet sich noch im Kriegszustand.*
- 2. Die Besatzung hat folgendes zu beachten:*
 - 2.1. Die Benutzung von optischen- u. funktechnischen Geräten ist verboten (Fotoapparate u. Ferngläser wurden eingesammelt; UKW-Sprechfunk u. die Funkanlage wurden versiegelt).*

- 2.2. Bei Fliegeralarm hat die Besatzung sofort das Deck zu verlassen.
- 2.3. Die Besatzung hat die Luftschutzsignale zu kennen (das Signal ist - 3 x kurz).
- 2.4. Bei Luftangriffen in der Stadt sind sofort die Straßenbunker aufzusuchen.
- 2.5. Den Anweisungen der vietnamesischen Genossen ist unbedingt und sofort Folge zu leisten

Jeder fremde Staatsbürger, der die DRV betritt, wird über diese Punkte belehrt und zeichnet mit seiner Unterschrift gegen. Sämtliche Reedereien, welche die DRV anlaufen, tragen dem dahingehend Rechnung, dass die Schiffsbesatzungen eine Gefahrenzulage von 50 bis 120 % ihrer Grundheuer gezahlt bekommen. Selbst die Botschaft und die Handelsvertretung unserer Republik in Hanoi bekommen eine Gefahrenzulage gezahlt. Beim Landgang, auf Freundschaftstreffen und bei Sportfesten wurden all diese aufgeführten und belehrten Punkte voll bestätigt gefunden.

Nordvietnam ist noch Kriegsgebiet, denn es herrscht zwischen der DRV und den USA kein offizieller Frieden. Bestehende Abmachungen werden von Seiten der USA nicht beachtet und dementsprechend nicht eingehalten. So kam es vor, dass am 14. 4. 1969 gegen 13.35 Uhr Ortszeit ein größeres amerikanisches Kampfflugzeug mit Düsenantrieb in einem Abstand von unserem Schiff ca. 500 m im Tiefflug von Flak-Batterien der vietnamesischen Luftabwehr beschossen wurde. Die Schussrichtung lag in Richtung Hafen und der Stadt Haiphong, da die Flak-Batterien vom jenseitigen Ufer schossen. Alles ging so schnell, dass kein Fliegeralarm mehr gegeben werden konnte.

In Nähe unseres Schiffes – ca. 30 m Abstand – schlugen Granatsplitter beachtlicher Größe ein. Dies bedeutet für uns als Besatzung äußerste Lebensgefahr. Kann nicht ebenso ein Granatsplitter an Deck unseres Schiffes einschlagen und Besatzungsmitglieder töten?

Auf den Bürgersteigen in der Stadt Haiphong sind etwa alle 5 m kleine Bunker (Betonröhren, welche von innen mit kleinen Deckeln geschlossen werden können) für jeweils eine Person in die Erde eingelassen. Bei Ertönen von Fliegeralarm (Signal - 3 x kurz), haben alle Passanten in Deckung zu gehen (Bunker). Dies ist ein weiteres Zeichen, dass hier noch kein Frieden, wie man es sich in der DDR vorstellt, herrscht.

Da mehrere Schiffe aus der UdSSR im Hafen liegen u. ebenfalls das polnische Frachtschiff „Kachanowski“, welches auch Solidaritätsfracht nach Vietnam transportierte und hinter uns liegt, kamen wir bei Sport und Spiel mit den Besatzungsmitgliedern in engeren Kontakt.

In Gesprächen stellte sich heraus, dass die UdSSR und die VR Polen ihren Seeleuten, wenn sie nach Vietnam fahren, mit Überqueren des Hoheitsgebietes (Seegrenze der DRV) eine Gefahrenzulage zahlen. Diese beträgt 50 % ihrer Grundheuer.

Ein englisches Schiff, welches an China verchartert war, zahlte ihren Besatzungsmitgliedern sogar 120 % Zuschlag innerhalb der DRV-Gewässer. In diesen 3 Ländern zählt die DRV also als Kriegsgebiet. Wir konnten uns persönlich überzeugen, dass es tatsächlich so ist.

Auf die Anfrage, ob ein Zuschlag beim Anlaufen der DRV gezahlt wird, wurde uns vom Genossen Engel die offizielle Mitteilung der Reederei überbracht, dass sich die DRV nicht im Kriegszustand befindet und deshalb keine Gefahrenzulage gezahlt wird.

An mich als SGL-Vorsitzenden wurde von Seiten der Besatzungsmitglieder die Frage gestellt, warum wir keine Gefahrenzulage bekommen. Da ich hierauf keine Antwort geben konnte, bitte ich Sie, Genosse Götschmann, dieses Problem in unserem Flottenbereich nochmals zu überprüfen und uns umgehend eine Antwort zukommen zu lassen.

Wie für uns die Sache aussieht, müssten wir ebenfalls eine Gefahrenzulage für die Dauer unseres Aufenthaltes in den Gewässern der DRV erhalten.



Die US-Navy erholt sich im Victoria Harbour von Hongkong vom Vietnamkrieg

In Anbetracht dessen, dass andere sozialistische Länder eine Gefahrenzulage zahlen, ist es meiner Meinung nach nicht richtig, auf unserem Schiff nur an das Bewusstsein der Besatzungsmitglieder zu appellieren.

Ich bitte Sie, das Ergebnis der Überprüfung mir telegraphisch mitzuteilen. Dies würde meine Arbeit an Bord als SGL-Vorsitzender unterstützen.

Nach drei Wochen Hafenliegezeit verließen wir Haiphong in Richtung Hongkong. Dort ließen wir uns einen der beiden ausgefallenen Lüftermotoren der Klimaanlage neu wickeln und das Leben an Bord wurde nach fast drei Monaten wieder etwas angenehmer. In Hongkong lagen noch viel mehr amerikanische Kriegsschiffe als in Singapur, die vorübergehend eine Kampfpause hatten.

Über Shanghai in China, Surabaya und Banjuwangi in Indonesien, erneut Singapur zum Bunkern von Treibstoff und die malaysischen Häfen Port Klang und Penang ging es dann wieder um Südafrika herum heimwärts.

Auf der Heimreise erhielten wir im Atlantik von der Reederei die lang ersehnte offizielle Stellungnahme auf mein Vietnam-Schreiben.

Im Ergebnis dessen bekamen die Besatzungen aller DSR-Schiffe, welche ab 1969 bis zur Einstellung der Kampfhandlungen der USA Mitte der 1970er Jahre die Demokratische Republik Vietnam mit Solidaritätsgütern anliefen, zusätzlich zu ihrer Heuer einen Gefahrenzuschlag von 20 Mark der DDR pro Tag und Person gezahlt.

So endete diese Reise für alle Kollegen an Bord doch noch recht zufriedenstellend.

Wo, zum Teufel, liegt „Spek en Eieren“?

Die Ablehnung, Erinnerungen an die Seefahrtszeit aufzuschreiben, war bei mir stets groß, denn ich hatte immer das Gefühl, nichts Besonderes erlebt zu haben. Beim Lesen der BORDGESCHICHTEN X stieß ich auf den Beitrag über die Gaststätte „Spek en Eieren“, an die ich tatsächlich besondere Erinnerungen knüpfen kann.

1962 begann ich meine Seefahrtszeit als Matrosenlehrling auf MS J. G. FICHTE. Wir hatten „gestandene“ Lehrmatrosen auf diesem Schiff, mit mächtig-gewaltigen Erfahrungen, die sie auch gern in Worte fassten. Später stellte sich heraus, dass einige von ihnen lediglich zwei Jahre Vorlauf von MS HEINRICH HEINE oder MS THEODOR KÖRNER besaßen. Aber wir waren gute Zuhörer. Unter anderem fielen bei der Erwähnung des Hafens Antwerpen immer die Worte von „Speck und Eier“. So weit, so gut.

Man wusste zwar auch als Neuling, dass alle Engländer „Ham and Eggs“ zu sich nehmen, aber mir war unklar, warum ausgerechnet die Antwerpener „Speck und Eier“ so berühmt sein sollten.

Meine erste Reise nach Antwerpen absolvierte ich auf der Jungfernfahrt der KÄTHE NIEDER-KIRCHNER nach Indien. Wir machten am Morgen des 22. August 1964 in Antwerpen fest. Ich hatte Freiwoche und beschloss, an Land zu gehen. In meiner gesamten Fahrzeit als Lehrling und Matrose habe ich nie wieder so viele Fußmärsche in den Häfen zurückgelegt wie während dieser Zeit. Ich sage nur: Devisenknappheit! In diesem Fall war es Devisengeiz. Denn eigentlich hätte jeder von seinem so genannten „Handgeld“ eine Busfahrt finanzieren können. Aber Devisen waren knapp und wir lebten zu Zeiten der Nylonmäntel und -hemden und mit Colgate wollte ich mir natürlich auch die Zähne putzen. Mein Landgang fand also im wahrsten Wortsinn als „Landgang“ statt. Ich begab mich per pedes in Richtung Antwerpen.

Die erste Erkenntnis, die ich dabei gewann, war, dass eine Gaststätte, die nicht weit vom Liegeplatz des Schiffes entfernt lag, den Namen „Spek en Eieren“ trug. In der Nähe befanden sich eine Werft und auch die Busendhaltestelle. Nachdem ich nun schon so viel von der Kneipe gehört hatte, war ich der festen Meinung, jeder Antwerpener kennt die Gaststätte „Speck und Eier“ (nur eben flämisch ausgesprochen).

Nach meiner Erinnerung führte eine relativ öde Straße in einem typischen Industrie-/Ölraffineriegebiet in Richtung der City. Ich hielt meine „Anhalterhand“ nach oben (eigenartiger Weise habe ich mich zu Hause immer geschämt, aber hier ging es) und nach kurzer Zeit hielt ein riesengroßer Mercedes mit einem freundlichen, älteren Herrn am Lenkrad. Auf meine Frage, ob er mich mitnehmen könne, folgte ein „Bitte steigen sie ein“. Er sprach deutsch mit flämischem Einschlag und ich erzählte ihm, dass ich zum ersten Mal hier und neugierig auf Antwerpen sei. Im Verlaufe der Fahrt kamen wir auch auf meine Heimatstadt Dresden zu sprechen und er erklärte mir, dass er die Stadt noch unzerstört kennen gelernt habe und aus welchen Gründen auch immer bis zum Kriegsende in Pirna lebte. Welcher Dresdner freut sich nicht, wenn er von seiner Stadt hört oder darüber berichtet wird! Mein Fahrer lud mich spontan zu einer Stadtrundfahrt in seinem Mercedes ein. Ich mit meinem P70/Wartburg 311-gestählten DDR-Dasein und dann in so einem von mir bewunderten und vor allem unerreichbaren Auto, das war schon ein Ding. Ich war begeistert, so viel Glück zu haben.

Ich bekam einen Überblick über Antwerpen und zum Ende setzte er mich am Bahnhof ab. Irgendwann kam der Entschluss, nach Hause an Bord zu fahren. Ja, aber wie hieß denn eigentlich dieser Hafenteil, diese Pier? Wo lag unser Schiff? Welche Buslinie war für diese Endhaltestelle zuständig? Wie hieß denn gleich mal diese Werft?

Scheiße, wie nun weiter?

Die ersten Leute, die ich fragte, ob sie deutsch sprächen, verneinten. Jetzt fiel mir die Gaststätte ein. Der Belgier, den ich nun anhielt, verstand mich zwar, aber auf meine Frage: „... wie komme ich zu Speck und Eier?“, erwiderte er in seiner sympathischen flämischen Aussprache: „... mein Herr, da drüben ist eine Gaststätte, da bekommen sie Speck und Eier“. Ich erwiderte, dass das der Name einer bestimmten Gaststätte sei, die wirklich so hieße und außerdem mein Schiff dort liege. Aber damit konnten er und weitere Gesprächspartner nichts anfangen. Ich traf jedenfalls an diesem Tag keinen Passanten, der in Antwerpen eine Gaststätte mit diesem Namen kannte. Letztlich verwies man mich zum Busbahnhof, aber selbst einem großen Teil der Busfahrer war diese Gaststätte in Antwerpen unbekannt. Sollte ich mir doch noch ein Taxi nehmen müssen? Nylonmantel adé!

Innerlich verfluchte ich meine Anhalterei und Unbedarftheit, dass ich mir nicht die Buslinie gemerkt oder mich danach erkundigt hatte.

Endlich kam ein Busfahrer, der kannte einen, der diese Linie befuhr und auch mit der Gaststätte etwas anzufangen wusste. Ich setzte mich in den Bus, erkannte aber die Stadtteile, die der Busfahrer nun befuhr, nicht wieder. Woher auch? „Mein Mercedesfahrer“ schien ganz andere Straßen benutzt zu haben. Dann war ich erleichtert, als der letzte Teil der Fahrt bis zur Endhaltestelle für mich einen gewaltigen Wiedererkennungswert bekam. Irgendwie hatte ich mir nun ein Getränk bei „Spek en Eieren“ verdient!

Seit dieser Zeit sprach ich den Namen dieser Gaststätte immer korrekt aus und vor allem erkundigte ich mich in jedem Hafen dieser Welt vor einem Landgang stets genau nach dem Liegeplatz und dem Standort meines Schiffes.

Martina Kiel-Kühn

Waltershof zum Nulltarif

Am Ende dieser Reise mit der MEYENBURG nach Fernost hatte ich nicht mehr viel vom Handgeld in Devisen übrig. Bei einem Einkaufsbummel in Hamburg kaufte ich noch verschiedene Mitbringsel. Am Ende meiner Tour fiel mir ein, dass ich für meine Sandalen unbedingt noch zwei kleine Schlüsselringe brauchte, da die Schnallen kaputt, aber die Schuhe an sich noch in Ordnung waren.

In einem Geschäft für Eisenwaren fand ich, was ich suchte. Als der Verkäufer den Preis für die beiden Schlüsselringe nannte, bekam ich einen Schreck, denn ich besaß nur noch eine einzige D-Mark. Die Dinger sollten aber 80 Pfennige kosten! Bei uns in der Republik hätte man für so etwas wenige Pfennige bezahlen müssen.

Aber ich wollte mich erstens nicht blamieren, wenn ich den Kauf rückgängig gemacht hätte, und zweitens brauchte ich diese kleinen Dinger. Also bezahlte ich und ging.

Nun hatte ich ein Problem. Ich musste mit der Barkasse von den Landungsbrücken zum Schiff und das lag auf der anderen Seite der Elbe in Waltershof.

Am Haltepunkt der Hafenbarkasse wartete ich eine ganze Weile, in der Hoffnung, jemanden von unserer Besatzung zu treffen, der auch zum Schiff zurückwollte.

Leider kam niemand. Da ich aber auf jeden Fall zurück musste, denn mein Dienst begann in 45 Minuten, entschloss ich mich, einfach erst mal einzusteigen.

Damals wurde das Fahrgeld noch von einem Kassierer eingesammelt. In der Hoffnung, dass man mich nicht „über Bord warf“, ging ich mutig auf diesen Kassierer zu und sagte ehrlich, dass ich von einem DDR-Schiff wäre und leider nur noch 20 Pfennige in der Tasche hätte.

Er antwortete: „Na, mien Deern, dann darfst du heute mal zum Nulltarif mitfahren“.

Ich bedankte mich mehrmals herzlich und kam gut in Waltershof und auf meinem Dampfer an.

Ein Zahnarztbesuch in Havanna

Während unserer Hafenliegezeit in Havanna hatte ich eines Tages das Pech, Zahnschmerzen zu bekommen.

Als ich mein Problem dem II. Offizier mitteilte, meinte er: „Kein Problem, die DDR hat ein Abkommen mit Kuba, dass unsere Seeleute hier und die kubanischen Seeleute in der DDR behandelt werden.“ Für meine Zahnschmerzen war ein gewisser Dr. Martinez zuständig, der seine Praxis am entgegengesetzten Ende von Havanna hatte.

Nachdem der „Zweite“ mir alle Formalitäten, die ich wissen musste, unterbreitet, mir den Weg zum Bus gezeigt und auch die Busfahrt beschrieben hatte, machte ich mich auf den Weg.

Nachdem ich endlich glücklich im Bus saß, hatte ich ungefähr eine Stunde Fahrt vor mir. Ich zählte aufmerksam die Haltestellen und wie das dann meistens so ist, man verzählt sich natürlich.

Ich war noch am Grübeln, da hielt der Bus erneut an einer Haltestelle und zu meinem Erstaunen stiegen alle Fahrgäste aus. Ich war der Einzige, der sitzen blieb, denn ich war felsenfest davon überzeugt, dass das noch nicht das Ende meiner Fahrt sein konnte. Doch es dauerte nur einen Moment, bis einige der eben ausgestiegenen Fahrgäste und der Busfahrer mir auf Spanisch zu erklären versuchten, dass der Bus kaputt sei und irgendwann ein Ersatzbus kommen würde. Bei meinen schlechten Spanischkenntnissen dauerte es einige Zeit, bis ich das kapiert hatte.

In dem ganzen Trubel hatte ein Fahrgast mitbekommen, wo ich eigentlich aussteigen wollte und es dem Busfahrer mitgeteilt, der mich wiederum freundlich darauf hinwies, dass ich mein Ziel erreicht habe und jetzt aussteigen könne.

Den Zahnarzt zu finden, war nicht allzu schwer. Er hatte seine Praxis gleich in der Nähe der Haltestelle. Als ich an seiner Tür klingelte, machte mich eine ältere Dame darauf aufmerksam, dass die Praxis erst ab 14 Uhr geöffnet habe. Das waren noch gut zwei Stunden Zeit, und meine Zahnschmerzen waren auch nicht besser geworden. So vertrieb ich mir die Wartezeit mit einem Bummel durch das Stadtviertel und den nahegelegenen Park. Als ich kurz nach 14 Uhr beim Doktor ankam, war der Warteraum schon voll von zahnschmerzgeplagten Menschen. Beim Eintritt kam mir der Arzt entgegen und begrüßte mich. Er hatte auf mich gewartet. Die ältere Dame hatte ihm offensichtlich mitgeteilt, dass ein Deutscher mit Zahnschmerzen kommt. Somit mussten die anderen Schmerzgeplagten mir den Vortritt lassen. Der Doktor nahm sich alle Zeit, so als wäre sein Warteraum vollkommen leer. Er sprach ein bisschen deutsch und machte mir klar, dass er ein deutsches Betäubungsmittel habe und lobte es als das Beste, das es gäbe.

Ob es allerdings aus der DDR oder der BRD kam, ging aus seinen lobenden Worten nicht hervor. Ich erklärte ihm, wo meine Schmerzen sitzen. Er verstand sofort, was da zu machen ist und spritzte mir das Betäubungsmittel rings um den Zahn. Er machte das mit etwa 20 Einstichen. Ich erinnerte mich, dass man bei uns zu Hause das mit ein bis zwei Einstichen zustande bringt. Nachdem der Doktor endlich seine Spritze beiseitegelegt hatte, lobte er nochmals das Betäubungsmittel und bot mir zu meinem Erstaunen eine Zigarette an. Ich machte ihn darauf aufmerksam, dass das nicht gut sein kann, aber er winkte ab und sagte, das sei okay. Der letzte Zug war gerade geraucht, da kam er auch schon mit der Zange, um den Zahn zu ziehen. Das war mir recht, denn der Zahn hatte ein Loch und wenn er raus war, wären sicher auch die Schmerzen weg.

Dr. Martinez steckte mir also die Zange in den Mund und nach einiger Zeit brachte er einen prächtigen Backenzahn zum Vorschein. Nach Betrachtung der drei wunderbaren weißen Wurzeln ging er damit in den Warteraum und zeigte den Zahn den wartenden Patienten. Ich hörte so etwas wie Beifall. Ich nutzte inzwischen die Zeit, um mit meiner Zunge festzustellen, wie groß wohl meine Zahnücke war. Zu meinem Entsetzen merkte ich, dass er den falschen Zahn gezogen hatte. Als er wieder herein kam, machte ich ihm ziemlich lautstark klar, dass er den Falschen erwischte hatte. Das machte ihm allerdings nichts aus. Er erwiderte, dass der andere, also der Richtige, auch noch dran käme. Dagegen legte ich natürlich Protest ein und verlangte, dass der andere Zahn nur noch plombiert wird. Er hielt zwar nicht viel davon, tat es aber trotzdem. Als er mich verabschiedete, meinte er, dass ich in zwei Tagen noch einmal zur Nachkontrolle vorbei kommen solle. Ich musste ihm auch versprechen, eine Schachtel

„Camel“ mitzubringen, was ich dann auch tat. Auf dem Rückweg musste ich natürlich wieder durch den Warteraum, der mittlerweile überfüllt war. Als mich die Patienten sahen, klatschten sie Beifall. Ich kam mir schon etwas sonderbar vor. Mir war aber auch klar, warum. Sie hatten noch nie zuvor einen so wunderbar gesunden Backenzahn gesehen. Beim Beifallklatschen und „Hurra“ rufen, öffneten sie ihre Münder, in denen, soweit überhaupt vorhanden, nur schwarze Zähne steckten. Ich verließ einigermaßen versöhnt und schmerzfrei den Zahnarzt. Schräg gegenüber lag ein Kino.

Der Film interessierte mich und da noch Zeit war, stellte ich mich nach einer Eintrittskarte an. Kurz bevor ich dran war, machten sich die Schmerzen wieder bemerkbar, denn die Wirkung der Spritze ließ nach. So entschloss ich mich, doch so schnell wie möglich mit dem nächsten Bus zum Hafen zu fahren. An Bord angekommen, wurden die Schmerzen stärker. Ich legte mich sofort in die Koje und bin Gott sei Dank auch eingeschlafen. Als ich wieder wach wurde, hatte ich keine Schmerzen mehr.

Am nächsten Tag machten wir eine Busfahrt mit dem Kommunistischen Jugendverband. Wir badeten bei 31 Grad Wasser- und einer Außentemperatur von 36 Grad. Es war dennoch eine Erfrischung. Auf der Rückfahrt wurde viel gesungen. Erst sangen die Kubaner, dann sollten wir auch singen. Das einzige Lied, welches wir kannten, war „In einem Polenstädtchen“. Wir sangen es mit großer Leidenschaft und es kam bei den jugendlichen Kubanern sehr gut an. Ich glaube, wir mussten diesen Gassenhauer vier- oder fünfmal vortragen.

Jedenfalls waren meine Zahnschmerzen fort und am nächsten Tag erfüllte ich dem Zahnarzt seinen Wunsch. Ich brachte ihm die Schachtel Camel. Er war begeistert. Wir unterhielten uns noch eine Weile und seine Patienten mussten wieder warten.

Ich hatte nie wieder Zahnschmerzen.

Dr. Manuel de J. Martinez

CIRUJANO DENTISTA

CONSULTAS: LUNES, MIERCOLES Y VIERNES DE 9 A 12 M.

DIARIAS: DE 2 A 7 P.M.

CALLE 4 N° 557 BAJOS, ENTRE 23 Y 25, VEDADO-HABANA

SOLICITE SU TURNO FIJO AL TELF. 2-6807

To the Captain
ship "Crest Moritz
Arndt":

Needing Mr. Sigward
Wolbrath, come
back dia 9, june,
a las 2 P.M. for
finish treatment
in his mouth.
Sincerely,
J. G. R. R.
1962.

Jeder Seemann hat mal einen Affen

Affen sind keine außergewöhnlichen Tiere, obwohl sich das eigene Leben außergewöhnlich verändert, wenn man plötzlich für ein Affenbaby zu Mutter und Vater gleichzeitig wird. Diese Erfahrung machte ich in den 1960er Jahren, während einer Reise mit der EDGAR ANDRÉ quer durch Asien. Neben großen Häfen wie Singapur, Hongkong, Osaka oder Shanghai ankerten wir auch einmal auf dem Fluss des damals kleinen malaiischen Urwaldhafens Port Swettenham, um Ladung zu nehmen. Hier war Landgang zu festen Zeiten nur mit der Hafenbarkasse möglich. Wer von der Besatzung dienstfrei, Zeit und Lust hatte, nutzte diese Möglichkeit, um sich einmal an Land die Beine zu vertreten oder sich im Seemannsklub vom Schiffsbetrieb zu erholen.



Die Barkasse setzte uns also am Zentrum des Ortes ab, das in meiner Erinnerung aus einer Anlegestelle, wenigen Obstständen und einem Andenkenladen bestand. Natürlich landeten die Landgänger aller Nationen, genauso wie wir, zunächst vor den Auslagen des letztgenannten Standes, dessen Waren überwiegend aus den begehrten, mit malaiischen Motiven bedruckten Stoffen, Heiligen aus Keramik, Holzschnitt- und Bambusarbeiten bestanden.

Preisgünstige Souvenirs waren von Schiffsleuten der ganzen Welt immer gefragt. Fast alles des in Handarbeit hergestellten Holz- und Bambusmaterials kam aus dem einheimischen Wald. Ein großer bunter Papagei war der Blickfang, der wie ein Heiligenschein auf der Bambusstange über den Auslagen hockte. Auch er kam aus dem heimischen Wald und lockte durch seine imposante Erscheinung neugierige und potenzielle Käufer gleichermaßen an. Einfach nur so vorbeizugehen, das ging hier nicht. Der Papagei sah jeden und half ihm sofort mit lautem Gekreische auf den richtigen Weg, nämlich in den Andenkenladen seines Herrn, Chefs und Besitzers. „Den Papagei kaufen wir und nehmen ihn mit“, war meine

Reaktion. Allerdings vervielfachte sich der Preis für den bunten Vogel bis zum Abend und wir ließen deshalb von dem Vorhaben ab. Clever von seinem Chef, der ihn nach meiner jetzigen Meinung offensichtlich überhaupt nicht verkaufen wollte.

Zwischen unzähligen Holztieren und Heiligenfiguren spielte ein Affenbaby, das wir jetzt entdeckten. Das Tierchen ahnte nicht, dass es sich keine zehn Minuten später, in meinem Hemd steckend, auf dem Weg nach Europa befand. Ich zahlte für den Affen, alle anderen für Bananen. Affen leben ja von Bananen – so glaubten wir bis dahin übereinstimmend.

Aus dem geplanten Papageienkauf war also ein richtiger Affenkauf geworden.



Der Autor und sein Äffchen

Auf der Barkasse ließ sich das neue, haarige Besatzungsmitglied allerdings nicht lange vor den anderen verstecken. Ich erwartete vom Alten ein Donnerwetter, denn kürzlich hatte die Reederei ein Verbot für das Mitführen von Tieren auf Schiffen erlassen. „Ich habe offiziell kein Tier gesehen“, sagte er schmunzelnd, das Äffchen dabei sogar streichelnd. Wahrscheinlich war „schlechtes Sehen“ der Grund für seine folgenden, fast allabendlichen Besuche beim Affenbaby.

Das Leben der ganzen Besatzung schien immer mehr vom Affen bestimmt, denn wenn er abends wach und aktiv wurde, dann in der Regel in Anwesenheit etlicher Leute. Wurde auf dem Schiff jemand gesucht, dann suchte man zuerst in der „Affenkammer“. Unser Affenbaby entpuppte sich als Nachttier – wir waren wohl jetzt so etwas wie seine Herde. Es lief mit uns aber genau umgekehrt, der Affe war zwar neu auf unserem Schiff, aber trotzdem waren wir es, die um sein Vertrauen kämpfen mussten, uns als Spielkamerad zu beweisen hatten. Recken, strecken, pinkeln, fressen, anschließend spielen – das war sein tägliches Abendritual. Nach dem Aufstehen: Springen und spielen, immer bis in den frühen Morgen. Dann verschwand der „nächtliche Geist“ nach seinem Morgenritual – fressen, pinkeln, trinken – wieder in seine Höhle – meiner Reisetasche.

Allerdings gelang es uns nicht, ihm das Markieren seines Reviers abzugewöhnen. Zum Revier zählte alles, was sich in unserer Kammer befand oder herumlag. Das waren einige schon von ihm markierte Klamotten, Tischdecke, Handtücher, sogar die Kunststofftapete an der Wand. Wenn mein Zimmerkollege seine neue Zigarettenschachtel vergaß wegzulegen, dann schmeckten sie am nächsten Tag eben ein wenig anders. Mir war es egal, ich bin Nichtraucher. Alle neuen, für den Affen erreichbaren Gegenstände bekamen umgehend seine Duftmarke – da war der Affe sehr gewissenhaft.

Eine Stulle sollte deshalb beispielsweise in unserer Kammer nicht aus der Hand gelegt werden. Ganz zerstreute Kameraden taten es, ein paarmal auch aus Vergesslichkeit, natürlich mit dem Ergebnis, dass das Brot anschließend ein wenig penetrant schmeckte. Aber nicht jeder stellte immer gleich eine Aromaveränderung fest und später – da war es dann zu spät.

Der Affe bewohnte die obere Koje, die von meinem Kollegen nicht genutzt wurde, da er auf der Backskiste schlief. Zwischen unseren Seesäcken lag meine Reisetasche. In sie konnte er sich zurückziehen, trotzdem aber alles beobachten.

Singapur hieß unser nächster Hafen. Ein Minister wollte hier ausgerechnet auf unserem Schiff einen Empfang geben. Alle Offiziere bekamen dafür extra schneeweiße Uniformen, die asiatische Schneider innerhalb von zwei Tagen anfertigten. Der entbehrliche Teil der Besatzung wurde ab Mittag von der Arbeit freigestellt. Der Alte drehte wie immer, so auch kurz vor dem Ministerempfang, seine abendliche Runde über das Schiff, natürlich nicht ohne Besuch beim „Schiffsaffen“. Den allerdings interessierte der Ministerbesuch weniger, dafür aber vielmehr die neue, noch unmarkierte Uniform, die der Kapitän heute trug.

Der Kleine setzte sich wie sonst auch auf seine Schulter, schnupperte. Alle hätten es eigentlich wissen müssen. Es passierte auch jetzt in Sekundenschnelle. Ein goldgelber Urinstrahl perlte von oben über die Schulter den rechten Ärmel hinab, schrecklicherweise so, dass dabei auch noch das Vorderteil der Jacke besprenkelt wurde. Die anwesende Chefstewardess wurde blass, aber Schreien half jetzt gar nichts. Sie hatte die Aufgabe, alles blitzschnell, möglichst spurlos, zu reinigen. Mich betraf das Problem zum Glück nicht, denn meine Klamotten trugen ja bereits die Duftmarke des Mitbewohners. Die Düfte waren aber nicht einmal durch Waschen vollständig zu entfernen.



Bald merkten wir, dass dem Äffchen allmählich Zähne wuchsen und wir seine Nahrung verändern mussten.

Aber wie? Eines Tages kam der Koch zu Besuch und hatte wie zufällig ein rohes Ei dabei, sogar schon mit angetickter Schale. Der Affe stürzte sich auf das Mitbringsel und lutschte es zum größten Teil auf der Stelle aus.

Ein anderes Mal brachte unser Smut rohe Leber mit und

wir erlebten, wie das Tier diese genauso hektisch verschlang. Von jetzt an war der Chefkoch auch Leibfuttermeister des Affen. Beiden gefiel es.

Einige Stürme kreuzten unseren Weg nach Europa, aber das Äffchen hatte auch bei Schaukelei keine Probleme. Es fühlte sich wahrscheinlich instinktiv wie im Wipfel einer Palme im Wind, denn als Baby hatte es wohl nie die Chance gehabt, auf einer Palme zu hocken. Allmählich näherten wir uns den Hafenstädten Antwerpen und Hamburg. Wenn in Antwerpen ein Schiff aus exotischen Gefilden kommend anlegte, waren sie sofort wie Fliegen da, die Tierhändler, um mitgeführte Exoten aufzukaufen und weiter zu vermarkten.

Für die betroffenen Tiere oft ein schlechtes Geschäft, denn häufig wurde über das Geld ganz vergessen, dass auch Tiere lebende Kreaturen sind. Ich gebe zu, im Zusammenhang

mit unserem Affen auch erst an einen solchen Handel gedacht zu haben. Als es jedoch zum Geschäft kommen konnte, verwarf ich es aus moralischen Gründen und verzichtete auf das Geld, obwohl ich es gut hätte gebrauchen können.

Wir reisten also gemeinsam weiter durch den Nord-Ostsee-Kanal in Richtung Rostock und bereiteten uns auf das riskante Abenteuer der Einbürgerung des Affen vor, oder wie es vielleicht amtlich von DDR-Behörden bezeichnet wurde: Einschmuggeln eines verbotenen Exoten in das Staatsgebiet der DDR.

Nach vielen Monaten Schiffsreise und der erfolgreich überstandenen Versuchung, den Schiffsaffen der EDGAR ANDRE in Antwerpen an einen Tierhändler zu verkaufen, kamen wir endlich in die Sichtweite von Warnemünde und vor die Hafeneinfahrt von Rostock. „Kein freier Liegeplatz, auf Reede ausweichen und ankern!“, so lautete der Befehl von Land. Für uns eine letzte Möglichkeit, ein perfektes Versteck für den Affen zu finden. Druckerzeugnisse aus dem kapitalistischen Ausland, aber auch exotische Tiere wie unser Affe waren illegal und durften nicht eingeführt werden. Der pennte ahnungslos in meiner Reisetasche in der oberen Koje unserer Kammer. Plötzlich kam der Befehl zum Anker hieven und Einlaufen.

Unser Schiff ging im Rostocker Überseehafen an einem anderen Schiff der Deutschen Seerederei an der Querpier längsseits, um an ihm im Päckchen festzumachen.

O Schreck, eine Zollgang wartete schon und enterte auf unser Schiff über. Ich hatte durch die plötzliche Hektik vergessen, mich um den Affen zu kümmern.

„Was ich selber denk und tue, dass traue ich auch anderen zu.“ So sahen wir die Arbeit der Zöllner. Taschenlampen, Werkzeugtaschen, Spiegel führten sie reichlich mit sich. An den Verschaltungen in den Gängen, am Inventar einiger Kammern und im Maschinenraum tobten sie sich sechs Stunden lang aus, ohne etwas zu finden. Sie suchten zum Beispiel nach Schrauben, von denen die Farbe abgeplatzt war, was eigentlich nur dann passierte, wenn vorher dran geschraubt worden war.

Aber was war mit dem Affen? Unsere „Affenkammer“ schien den Zöllnern nicht würdig genug für eine Tiefenkontrolle zu sein. Wir hatten noch nicht geschafft, sie aufzuräumen. Jedenfalls reichte einem der Zöllner nur ein oberflächlicher Blick ins Innere. Wir hatten schließlich keine Gäste erwartet. Endlich waren Zöllner und Grenzbeamte wieder von Bord und ich stellte bei der Suche nach dem Affen mit Schrecken fest, dass er samt Reisetasche verschwunden war.

Jetzt kam die große Überraschung. Einige Jungs begannen die Rückwand der Backskiste in der Kammer des E-Mix zu dessen großer Verwunderung abzuschrauben und entnahmen dem Hohlraum meine karierte Reisetasche mit dem Affen, der glücklicherweise immer noch pennte.

Unser temperamentvoller Thüringer wurde weiß im Gesicht. Er hatte nach dieser Reise wirklich nichts Verbotenes dabei, konnte dementsprechend während der Kontrolle vor lauter Übermut eine große Klappe riskieren, was er auch ausgiebig tat. Er führte sogar im Trubel laut das Wort – und jetzt? Der geschmuggelte Affe ausgerechnet in seiner Kammer! Alles lachte und freute sich, er selbst jedoch war stinksauer. Wohl nicht ganz zu Unrecht, denn was wäre gewesen, wenn der versteckte Affe von den Behörden gefunden worden wäre?

Wurde er glücklicherweise nicht. Und schon ging es an den zweiten Teil der heimlichen Einreise in die Republik – nämlich zur Passage des Hafentores, das immer mit vielen Zöllnern, Grenzern und Hafenpolizisten besetzt war.

Ich war reisefertig. Der Affe war auch munter, hatte inzwischen Wasser gelassen, wieder frisches getrunken und verlangte nach seinem Abendessen. Gesättigt ließ er sich dann problemlos im Futter meines Halbmantels verstauen, denn mit Gepäck wollte ich jetzt nicht durch das Hafentor.

Das Warten auf das gerufene Taxi nahm Zeit in Anspruch und der Affe wurde im Mantelfutter lebendig, vor allem neugierig. Plötzlich bildete sich auf meiner Schulter ein Buckel, wanderte zur anderen Seite und verschwand wieder nach unten. Das Spiel wiederholte sich ein paarmal. Ich konnte mir denken, was der Wachmatrose unseres Nachbarschiffes wohl dachte, er fragte aber nicht. Für ein erklärendes Gespräch blieb keine Zeit mehr, das Taxi stand inzwischen an der Gangway. Dessen Fahrer wundert sich vielleicht heute noch über den Wanderbuckel.

Unser gemeinsamer Weg führte in ein neues Abenteuer – die Passage des Hafentores. Das gerufene Taxi sollte über Gehlsdorf fahren, um Kameraden am „Lindenhof“ abzusetzen, in jenen Zeiten bei den Seeleuten berühmt, denn dort war Tanzabend.

Für mich waren die Kameraden die beste Tarnung, lustig und ohne Gepäck.

Zum „Lindenhof“ fuhren meistens Seeleute, die einen vergnüglichen Abend suchten, mit hübschen Tanzpartnerinnen, Wein und Bier. Von Schmuggerei waren diese Leute in den

Augen der Kontrollbeamten weit entfernt. Die Tarnung schien zu klappen. Wir kamen an die Schranke, machten im Auto lustige Witze, zeigten die Seefahrtsbücher, wurden einzeln durch den Uniformierten gemustert und durften schließlich passieren.



Unser Äffchen war jetzt fast angekommen. Die Kumpels stiegen in Gehlsdorf aus und weiter ging es quer durch die Stadt zum Haus meiner Familie. Den Mantel hielt ich auf dem Schoß, konnte bei einem Ampelstopp jedoch nicht verhindern, dass der Taxifahrer einen fürchterlichen Schreck bekam, denn das Äffchen hatte den Mantelausgang gefunden und steckte nun eine seiner Hände in Richtung des Fahrers. Endlich kamen wir an, der kleine Affe nun in seinem neuen, aber auch letzten Revier.

Es gibt noch unzählige erzählenswerte Episoden aus dem Zusammenleben von Affe und Mensch. Das Komplizierteste war jedoch die Ernährungsumstellung auf Lebendfutter und des Affen alter Trieb, alles Neue unbedingt zu markieren. Einmal erwischte er dabei sogar eine frische Apfeltorte mit Zuckerguss, die für ein Kaffeekränzchen älterer Damen hergestellt und zum Abkühlen auf dem Fensterbrett abgestellt war, aber das sind ja schon keine Bordgeschichten mehr.

Alter schützt vor Kindern nicht

Vater sein, das ist nicht schwer – Vater werden umso mehr. Ein etwas abgewandeltes Wilhelm-Busch-Zitat soll folgende Geschichte einleiten, in der, wie würde Kuddel Daddeldu sagen, alles Wort für Wort wahr ist.

Es geschah vor gut 50 Jahren, als ein schmucker Marine-Leutnant im erzgebirgischen Land Furore machte. Die jungen Mädchen lagen ihm zu Füßen und er in ihren Betten. Jeder Mariner kennt das. Die Seemannsuniform öffnete nicht nur Türen, sondern auch Herzen, denn die Damen im Süden des Landes schwärmten von der See und den kräftigen Lords. Das hatte aber oft zur Folge, dass Hein Seemann sich fester binden wollte oder musste. Manchmal kamen auch nur Alimente-Forderungen, die beglichen oder abgeschmettert wurden. In unserem Falle ging aber alles gut. Die schöne Zeit wurde nicht vergessen, jedoch etwas verdrängt. Unser Seemann, der inzwischen schon das 77. Lebensjahr erreicht hatte, hat viele Höhen und Tiefen des Seemannslebens und der Falschheit des Binnenlandes kennen gelernt. Er gründete eine Familie, zeugte einen Sohn und vollbrachte viele andere Taten, die einen richtigen Kerl auszeichnen. Es warf ihn so leicht kein Sturm um, auch der Zoll und andere Behörden nicht.

Angeschossen im fernen Indonesien, wiederauferstanden und neu angefangen, nachdem böse Menschen ihm den Sichtvermerk im Seefahrtbuch gestrichen hatten, heilte er mit Whisky und Spiegelscherben seine Wunden. Noch heute wird im Kreise alter Fahrensleute so manche Story aus Marine- und Schmuggelzeiten erzählt, die diesen Kerl prägten.

Nun aber zum eigentlichen Thema. Viele Jahre, nachdem die Deutsche Seereederei endgültig den Bach hinunter gegangen war, schon weit im neuen Jahrtausend, bekam unser Seemann Post aus dem Erzgebirge. Die Vergangenheit meldete sich. Ein Silvesterbesuch im Heimatort vor 50 Jahren war wohl doch nicht ganz ohne Folgen geblieben: Edith, seine angebliche Tochter möchte ihren Vater kennen lernen.

Das war natürlich eine Überraschung, nicht nur für unseren Helden, sondern auch für seine Ehefrau. Auch wenn die Tatzeit vor ihrer Ehe lag. Das musste erst einmal verdaut werden.

Die erste Reaktion war natürlich Ablehnung. Das darf doch wohl nicht wahr sein! Wie kann es sein, dass ich nach so langer Zeit und mit 77 Jahren noch einmal Vater werde? Nein, das ist nicht wahr!

Wie kam es überhaupt zu diesem Brief? Das ist wieder einer dieser Zufälle, die sonst nur im Kino vorkommen. Ein Film spielte tatsächlich eine Rolle. Im Verein der Rostocker Seeleute, in dem wir oft und gerne feiern, tauchte eines Tages ein Filmteam vom Sachsen-Fernsehen auf. Sie wollten über uns und das alte Schiff einen Bericht für die südländischen Sehleute machen. Natürlich wurden wir in voller Größe und Aktion abgelichtet. Da es gerade um die Weihnachtszeit war, wurden Grüße an die alten Fahrensleute und alle anderen Lieben übermittelt. Was wir aber weder wussten, noch ahnten, diese Aufnahmen wurden im gesamten Sendegebiet des „Schluchten“-Fernsehens, auch im Erzgebirge, ausgestrahlt. Hinzu kam, dass unser Seemann vor einiger Zeit in seinen Heimatgefilen zum Klassentreffen war und einen Gruß an die ehemalige Gespielin ausrichten ließ. Es passte also alles zusammen, das Schicksal nahm seinen Lauf.

Anja, so ist der Name unserer schweigsamen Kindesmutter, konnte nun nicht länger schweigen und offenbarte sich ihrer Tochter Edith: „Das ist dein Vater!“

Damit war nach 50 Jahre ein Geheimnis gelüftet. Natürlich hatte Edith schon lange ein großes Verlangen, ihren leiblichen Erzeuger kennen zu lernen. Im Internet, wo auch Bilder von unserem Seemannsverein zu besichtigen sind, fand sie schnell weitere Bilder und die

Adresse des noch ahnungslosen Schwerenöters. Jetzt war es für sie kein Problem mehr, einen entsprechenden Brief nach Rostock zu schicken.

Wie gesagt, es traf den frisch gebackenen Vater und seine lange angetraute Ehefrau mitten in die Magengrube. Es war ein Tiefschlag allererster Güte. Seiner Erinnerung nach war die bewusste Silvesternacht die einzige Liebesnacht mit Anja gewesen. Es handelte sich um eine der Nächte im Zeichen der herausragenden Promiskuität unseres Seemannes. Weitere Begegnungen intimer Art mit Anja hatte es nach seiner Erinnerung nicht gegeben. Da im Alter das Langzeitgedächtnis immer besser wird, war an seinen Aussagen nicht zu zweifeln. Also wurde einmal und noch einmal nachgerechnet, aber für den Mai, in dem das liebe Kind gezeugt worden sein sollte, gab es keine Erklärung. Selbst an ehemalige Dienst- und Einsatzpläne der Marinetruppe, die eine Abwesenheit bewiesen hätten, wurde gedacht. Aber die Volksmarine gab es nicht mehr und wer kann sich von den ehemaligen Kameraden noch daran erinnern, wann und wo beim Landgang ein Mädchen im Sturm erobert wurde? Das Seemannsleben war schon immer hart, da musste man also durch.

Deshalb wurde ein Antwortbrief mit entsprechender Zurückweisung der Anschuldigung geschrieben. Damit vom Brief keine Fingerabdrücke oder sonstige Gene entnommen werden konnten, wurde ein befreundeter Computer bemüht. Aber das alles bedeutete für Edith keine Hürde. Eine entschlossene Frau gibt da nicht auf. Wer kennt das nicht aus eigenem Erleben. Frauen können da sehr durchsetzungsfähig sein.

Jedenfalls bestand das schon etwas ältere Kind auf einem Treffen, um die entstandene Lage zu klären. Sie hatte ihren bisherigen Ernährer, den langjährigen Ehemann von Anja, bereits zu einem Gentest per Gerichtsbeschluss bewogen. Der arme Kerl wusste nun also, dass seine bisherigen Vermutungen stimmten. Aber das ist wieder eine andere Geschichte.

Im darauf folgenden Sommer traf man sich an neutraler Stelle. Was geht dann so im Kopf vor, wie ist unserem Seemann zumute, was für ein Kind würde vor ihm stehen? Wer hat jemals schon so eine Situation erlebt?

Das hätte bei manchem die Knie weich werden lassen. Anders unser Seemann. Standhaft wie ein Mann hinter dem Mast, wollte er die Angelegenheit hinter sich bringen.

Eine elegante Frau mit einem jüngeren Begleiter begrüßten dann die erwartungsvollen, aber ablehnend eingestellten Rostocker. So richtige Freude kam nicht auf, denn zu unterschiedlich waren die Einstellungen. Während die Ehefrau mit erfahrenerm Gespür das neue weibliche Wesen beobachtete, verteidigte der angebliche Vater seine Position: Keine Anerkennung der Vaterschaft!

Ein Angebot von Edith, einen Gentest auf ihre Kosten durchzuführen, lehnte er, fest von seiner Unschuld überzeugt, ab. Das wiederum konnte Edith nicht verstehen. So drohte sie einen Gerichtsbeschluss zur Feststellung der Vaterschaft an. Damit ging man auseinander. Eigentlich sollte es damit ausgestanden sein, dachte der Mann. Aber seine liebe Ehefrau hatte einige Gesten und Bewegungsabläufe an der Frau gesehen, die stark an ihren Gatten erinnerten. Es kamen also erste Zweifel auf.

Einige Monate gingen ins Land, ehe die nächste Nachricht in Rostock eintraf. Unser Seemann wurde per Gerichtsbeschluss zum Gentest in die Klinik „Paulstraße“ gebeten. Schon der Name „Paulstraße“ erfreut jeden Seemann. Erinnerungen werden wach. Wie oft gab es in den Räumen dieser Klinik nicht schon ein Wiedersehen mit anderen Fahrensleuten. Nun gut, der Anlass war nicht immer erfreulich. Einige Lords besaßen dort schon eine dicke Karteikarte.

Pünktlich, wie es sich gehört, stand unser Kandidat um acht Uhr vor der Tür. Nach einer gewissen Wartezeit klopfte er aber ungeduldig an das Arztzimmer, da sich in den Räumen nichts bewegte. Schwester Monika öffnete darauf die Tür mit der Bemerkung, geimpft werde erst ab zehn Uhr.

Das war natürlich völlig abwegig. Es sollte ja nicht geimpft werden. Gentest? Völlig fassungslos ob des fortgeschrittenen Alters unseres Delinquenten, ließ Schwester Monika unseren Mann eintreten. Einen 77-Jährigen hatten sie für diesen Anlass auch noch nicht in ihren Räumen.

Wieder gingen einige Wochen ins Land, die Spannung wurde immer größer. Dann kam er, der Tag der Wahrheit!

Der Befund war niederschmetternd. Mit 99-prozentiger Sicherheit wurde der Getestete zum Vater gekürt. Den Brief hatte er persönlich von der Post abgeholt, ihn geöffnet auf den Küchentisch gelegt und dann Trost bei seinen alten Freunden der Seefahrtszeit gesucht. Seine Frau musste zu Hause den Schock allein verkraften.

Wie auch immer, jedenfalls hat der der Vaterschaft überführte erst einmal Verständnis und Anteilnahme bei seinen alten Kumpels gefunden. Beim Bier und einem Korn wurde die Lage erörtert. Dabei wurde dem einen oder anderen Seemann doch etwas mulmig im Gedärm, denn die Erinnerungen an ähnliche Geschehnisse kannte jeder. Auch u n s e r e Bilder waren ja im Internet und im TV zu sehen. Was würden unsere Ehefrauen sagen, wenn es einen von uns erwischt hätte? Damit die Blässe aus den Gesichtern verschwand, mussten natürlich noch ein Korn und noch ein Bier getrunken werden. Zum Schluss bekamen wir doch wieder Oberwasser, denn ein Seemann lässt sich von solchen Widrigkeiten des Lebens nicht umhauen.

So weit, so gut, noch war die Geschichte nicht ausgestanden. Die Gerichtsverhandlung mit der Urteilsverkündung stand noch aus. Aber das dauerte alles seine Zeit. Jeder weiß, die Mühlen des Gesetzes mahlen langsam. Termine wurden verschoben und dann war Weihnachten. „Ihr Kinderlein kommet“, wollte der Seemann in diesem Jahr nicht singen.

Das neue Jahr kam und im März traf endlich die Aufforderung ein, das Amtsgericht Rostock aufzusuchen. Unser Seefahrer hatte sich zur Unterstützung einen befreundeten Anwalt gesucht, der ihn im Gesetzesdschungel beistehen sollte. Seine liebe Ehefrau kam als große Stütze mit zum Termin, musste aber erleben, dass sie aus Gründen der Diskretion zur Verhandlung nicht zugelassen wurde. Auch nach fünfzig Jahren Ehe, kurz vor der Goldenen Hochzeit, wird im deutschen Rechtsstaat das Private geschützt.

Die Hoffnung des „jungen“ Vaters, einige Details des damaligen Aktes klären zu können, scheiterte ebenfalls. Die Richterin war der Meinung, bei so einem sicheren Ergebnis von 99 Prozent könne doch nur Freude aufkommen. Das sah unser Seemann natürlich ganz anders.

Leider waren aus dem binnenländischen Erzgebirge weder die Kindesmutter noch ihr gemeinsames Töchterlein angereist. So wurde die ganze Verhandlung eine Sache der Anwälte. Die wollten auch leben und erklärten sich bereit, baldmöglichst ihre finanziellen Forderungen zu stellen. Natürlich bezahlt in solchen Fällen der Verlierer die Zeche.

Auch wenn gerichtlich nun alles festgestellt und bewiesen war, im Gedächtnis kann er diese Zeit immer noch nicht finden. Es ist ein schwarzes Loch, das sich da vor ihm auftut. Vergessen ist die eine Seite, verdrängen könnte die andere sein.

Amtlich bestätigt und besiegelt ist unser älterer Herr Seemann nun Vater eines weiteren Kindes, einer Tochter, die er früher schon immer haben wollte. Sein Sohn hat eine Halbschwester und die Ehefrau ist „außen vor“, wie man heute so neudeutsch sagt.

Im Verwandtschaftsverhältnis ist die „Neue“ also dichter an der Erbmasse dran als die Ehefrau. Ach ja, die Erbschaft, das ist nun ein weiteres Kapitel. Die Millionen der Familie müssen neu aufgeteilt werden. Aber in finanziellen Dingen ist Hein Seemann schon immer großmütig gewesen.

Wünschen wir allen Beteiligten ein glückliches Ende, oder besser noch, einen solchen Anfang zur allseitigen Zufriedenheit!

Unter irakischer Flagge einmal von Fao nach Rio und zurück

Ich setzte gerade eine Reise aus und befand mich im Urlaub. Nach sechseinhalb Monaten war es notwendig, wieder einmal auszuspannen. Mein Stammschiff MS EISENHÜTTENSTADT war unterwegs ins Rote Meer. Beim Stadtbummel in Rostock traf ich überraschend unseren I. Ingenieur H. Siebert. Nach der üblichen Begrüßung erzählte er mir unter anderem vom Einsatz unserer Leute auf dem irakischen Tanker BABA GURGUR. Er suche dringend Personal für die kommende Reise und schilderte mir eine mögliche Heuer dort in den schönsten Farben. Vom überdurchschnittlichen Handgeld über ein modernes neues Schiff bis zum Hinweis, dass es sich nur um eine Reise nach Rio handeln würde. Ich musste mich um nichts kümmern, nur meine Zustimmung geben, alles andere würde dann geregelt. Ohne lange zu zögern, willigte ich ein.

Anfang November flatterte dann das bekannte Telegramm ins Haus: „Dienstantritt MT Baba Gurgur, 5. 11. 10.00 Uhr, Flughafen Schönefeld, Reisepapiere vor Ort = AKL Riebe+“ Am Flughafen fand sich dann unsere kleine Reisegruppe ein, die aus dem II. Ingenieur Peetz, dem Oberheizer Krischok, dem Assi Krause, einem Matrosen und mir, dem Bootsmann, bestand. Und ab ging es mit CSA nach Prag. Dort war schon wieder Schluss, kein Anschluss nach Paris, also Übernachtung im Flughafenhotel in Kladno. Hier verbrachten wir als Gäste der Belegschaft einer kleinen tschechischen Metallbude, die ein Betriebsfest feierten, bei böhmischer Musik und gutem Essen den Abend bzw. die Nacht.

Am nächsten Morgen ging es mit der planmäßigen Maschine nach Paris. Lediglich ausgerüstet mit einem Sixpack Budweiser Pils, aber ohne Handgeld oder sonstige finanzielle Reserven kamen wir dort an. Zum Weiterflug nach Kuwait City bestiegen wir eine Boeing 707 namens „Imperator Adshuka“ von Air India voller Inder. Das Kindergeschrei, kein Service, verstopfte WC's und manches andere, alles sehr indisch, war stark gewöhnungsbedürftig. Der lange Flug wurde mit Schlafen verbracht. Nach der Landung mit einer strengen Einklarierung ging es mit dem Agenten per Taxi nach Basra ins Hotel und am nächsten Morgen mit zwei Jeeps in Richtung Fao. Es war eine unbeschreibliche Fahrt und ich dachte schon mit Schaudern an die Rückfahrt. Spät nachts kamen wir an. Als ich endlich mein Gepäck den steilen Landgang hochgebuckelt hatte, trat aus dem Dunkel der Pumpenmann K. Müller hervor, dessen Gesichtsausdruck alles sagte, was uns bevor stehen würde.

Am nächsten Morgen fing es damit schon an. Die Ablösung war natürlich bereits weg. Also keine Übergabe oder Einweisung, denn jeder hatte mit sich selbst zu tun. Nachmittags war Auslaufen angesagt mit anschließendem Komplettieren auf Reede durch MT BUNA. Das hat uns noch einen saftigen „Overflow“ gebracht, so dass jeder gleich wusste, wir waren wieder einmal mit Fachleuten unterwegs.

Jetzt konnte man sich auch um die allgemeinen Sachen kümmern. Das Schiff wurde von Kapitän S. Rennecke geführt, der I. Offizier hieß Strehle, der Chieff war H. Grolki, der II. Ingenieur Peetz. Die Namen der anderen Offiziere sind mir entfallen.

[illegible]

Die Pumpenleute hießen Alwart und K. Müller, der Koch Hilbricht, der Obersteward Uher. Mir unterstanden drei deutsche Matrosen und sechs irakische Decksleute, die noch nie das Meer gesehen hatten. Dann gab es noch das Maschinenpersonal mit den irakischen „Spezialisten“ Abdullah und Ali Nasser Mohammed und einen irakischen Steward namens Hussain sowie den II. Koch Fahiz, der englisch sprach. Mit dieser Crew begann die Überseereise. Das verhältnismäßig neue Schiff, eine Fünferserie von Tankern mit 36397 DWT, gebaut 1973 in Cadiz/Spanien als Kompensationsgeschäft, benannt nach einem Ölfeld, mit Achteraufbauten und einem riesigen Schornstein (Reedereizeichen der Turm von Babylon mit roten Flammen), hatte diverse Kinderkrankheiten und schon Schäden. Das Backdeck hatte sich durch Seeschlag gesenkt und das Ankerspill lief dadurch unrund.



Der Autor, 1973

Das Wetter war sehr schlecht, so dass eigentlich fast die gesamte Überfahrt nur Innenarbeiten ausgeführt werden konnten. Aber vorher wurde Kuwait Reede angesteuert. Es sollte noch Öl in Fässern übernommen werden. Die leeren Fässer wurden einfach vom Brückendeck aufs Hauptdeck geworfen, unglaublich auf einem Tanker. Wenigstens die Deutschen waren meist alte Tankerfahrer. Während der Überfahrt versuchten wir, den „neuen Seeleuten“ das Arbeiten nach unseren Vorstellungen beizubringen. Aber das war vergebliche Liebesmühe. Rostklopfen und Malen war nichts für sie. Lieber Winden fahren, Kisten umstauen (unter der Back befand sich das komplette technische Ersatzteillager), Gänge feudeln und immer wieder schwatzen und schwatzen. Palavern bis zum Umfallen. Es gab jeden Tag neuen Ärger. Die Verpflegung war während der Überreise trotz des DSR-Verpflegungssatzes unter aller Kanone, da bei der Erstausrüstung in Cadiz große Teile des Proviantes durch eine schlecht angeschlagene Hiev ins Wasser gefallen waren. Wo sollte auch nachgekauft werden, Fao besaß keine Kühlhäuser.

In Rio wurde auf Innenreede an Tonnen festgemacht und gelöscht. Eine riesige, drei mal drei Meter große Irak-Flagge zeigte, wer hier vor Anker lag. Mit dem ersten Launchen waren unsere Iraki-People an Land verschwunden. Also blieb wieder die gesamte Arbeit eines Hafendurchlaufs bei den Deutschen. Am nächsten Tag war Landgang angesagt. Mit K. Müller fuhr ich mit der Fähre an Land. Im alten Hafen, direkt an der Praça Maua, trafen wir auf unseren II. Ingenieur. Sehr lädiert und mitgenommen. Er war am Vortag dienstlich Ersatzteile einkaufen gewesen und hatte sich, mit Karton und Taschen bepackt, erschöpft in einer der Bars niedergelassen, um sich vom Restgeld einen Drink zu gönnen. Gerade war er ohne alles, nur noch im Besitz seines Seefahrtsbuches, im Park aufgewacht. Er wusste von nichts mehr. Mit einer Zigarette und etwas Geld von uns für die Rückfahrt fuhr er an Bord. Wir dagegen nahmen uns ein Taxi zur Copacabana, gingen erst einmal in ein deutsches Lokal zum Essen und Trinken, kauften Zeitungen und ich mir einen Simmel („Die Antwort kennt nur der Wind“) für die Rückreise. Nach ausgiebigem Stadtbummel mit anschließendem Barbesuch ging dieser Tag schnell zu Ende. Unsere irakischen Mitstreiter haben wir auch noch aus dem Auto heraus gesehen, wie sie im Gänsemarsch in Richtung Landesinnere liefen, wahrscheinlich

ohne den Auslauftermin oder das Landgangsende zu kennen. Wir hatten sie schon abgeschrieben, da sie sich auch nirgendwo abgemeldet hatten oder sonst irgendwelche Informationen besaßen. Aber zum Auslaufen befanden sie sich erstaunlicherweise alle wieder an Bord.

Nun ging es zurück Richtung Irak. Die Verpflegung war nun auch etwas besser, da nun endlich einmal nachgebunkert worden war, aber so üppig wie wir es sonst gewohnt waren, war es lange nicht. Auch wurde es jetzt richtig stressig, waren da doch diverse Reparaturen in den Tanks erforderlich, die ohne Sicherheit und ohne jegliche Hilfsmittel durchgeführt wurden. Das ging richtig auf die Knochen.

Da wir ja nicht auf einem DSR-Schiff fuhren, entfielen auch sämtliche Aktivitäten, die sonst üblich waren. Ich kann mich nicht an ein FDJ-Studienjahr, eine Arbeitsschutzbelehrung, ein Parteilehrjahr oder ähnliches erinnern. Dafür wurde auf den Kammern ordentlich gefeiert, Geld gab es ja genug. Der Steward machte ein gutes Geschäft. Nun stand uns auch noch das Weihnachtsfest ins Haus. Der Koch (Speiche mit Spitznamen) lag meistens schon vormittags steif in seiner Last und überließ dem anderen Koch die Kombüse. Es kam nicht viel dabei heraus. Ich glaube, ohne den Obersteward wäre es mit unserer Verpflegung sehr kritisch geworden. In Rio waren Truthähne für Weihnachten eingekauft worden. Ich sehe mich heute noch mit den Pumpenmännern Alwarth und Müller in der Kombüse stehen, um die bunten Teller zu füllen (für die Irakis musste jeder die gleiche Anzahl Nüsse und Süßigkeiten haben), und anschließend mit der Kombizange die Sehnen aus den Truthähnen zu ziehen. Außerdem konnte K. Müller kochen und half somit wenigstens, das Essen zu retten. Der Koch war nicht mehr einsatzfähig, nachdem ihm sein Absteigen angekündigt worden war. Der Heiligabend sollte ursprünglich so werden wie auf DSR-Schiffen üblich, aber es ging immer nur darum, den Irakern alles recht zu machen, was sie mit ihrem siebenten Sinn längst geschnallt hatten. Nach der Rede des Kapitäns wünschte auch der II. Koch Fahiz mit den Worten „Merry Christmas for all people“ allen frohe Weihnachten und schmiss sich dann in den Kapitänssessel, vergaulte dadurch den Reiseleiter und verdarb damit auch die gesamte Feier. Der Rest fand in den Kammern statt. Es war die mieseste Weihnachtsfeier, die ich nach fast dreißig Jahren Seefahrt erlebt habe.

Ohne größere Probleme sind wir wieder im Persischen Golf angekommen, einmal davon abgesehen, dass sich ein Iraker als drogenabhängig erwies, der Steward Hussain betrunken den Niedergang hinunterstürzte, unten mit Gehirnerschütterung liegen blieb und ein kleiner Brand in der Offizierspantry ausbrach.

Nun lagen wir wieder am Jetty im Schatt el Arab. Diesmal fand ein größerer Besatzungswechsel statt. Wieder ging es mit mehreren Jeeps von Fao nach Basra. Mittlerweile hatte hier der Winter, sprich Regenzeit, eingesetzt und die Wüste in eine einzige Schlammfläche verwandelt. Vollkommen verdreckt und erschöpft kamen wir für einige Tage in Basra im Flughafenhotel unter. Der Weiterflug nach Bagdad war unklar. Stadtbummel, Basarbesuche und eine Visite beim Reedereivertreter Kapitän Haack verkürzten den Aufenthalt. Nach drei Tagen ging es ab in die Hauptstadt. Hier wohnten wir im Hotel „Gilgamesch“ und wurden von zwei Ila-Spezialisten betreut. Mit INTERFLUG flogen wir dann nach Zwischenlandung in Damaskus Richtung Schönefeld. Den bisher leeren Platz in unserer Dreierreihe belegte jetzt ein netter Syrer, der in der kalten Maschine bereitwillig seinen großen Schaffellmantel über uns ausbreitete. So kamen wir total verlaust und verfloht zu Hause an.

Meine Tante, Oberschwester im Kreiskrankenhaus Malchin, und Chefarzt Dr. Pichotta veranlassten für mich anschließend einen mehrwöchigen Aufenthalt im Krankenhaus Dargun. „Untergewicht und starke Abbauerscheinungen durch Stress“, stand auf meinem Krankenschein. Aber ich blieb der DSR erhalten. Trotz allem war diese Reise für mich ein Erlebnis, das ich nie vergessen werde.

Meine Reise nach Chile

Nachdem ich mein 1. Lehrjahr hinter mich gebracht hatte (sieben Monate auf der J. G. FICHTE und vier Monate im Internat in Lütten Klein), stieg ich am 27. Juli 1973 in meinem 2. Lehrjahr auf MS RADEBERG auf.

Zuerst war ich enttäuscht, als ich im Flottenbereich Küste landete. Ursprünglich hegte ich den Traum, als Seemann nach Asien zu fahren. Als wir drei Lehrlinge, Eberhard, Peter und ich, aber erfuhren, dass die nächste Abfahrt des Schiffes eine Solidaritätsreise nach Chile werden sollte, war die Enttäuschung vorbei. Zu diesem Zeitpunkt fanden gerade die X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten in Berlin statt. Als wir am 1. August ausliefen, war gerade Walter Ulbricht gestorben. Auf Reede Warnemünde wurde eine Trauerfeier für ihn abgehalten und jemand musste in Uniform die Staatsflagge auf Halbmast einholen. Unter der Besatzung wurde eine Uniform zusammengetragen und diese passte am Ende nur mir. Ich muss dazu sagen, dass wir im 1. Lehrjahr keine Uniform bekommen hatten, sondern Bordpäckchenjacken trugen. So durfte ich gleich als Neuling die Staatsflagge auf Halbmast setzen. Dass nur mir die Uniform so prima passte, wurde mir zum Verhängnis, denn ich durfte/musste sie noch öfter tragen.

Die Überfahrt über den Atlantik verlief recht ruhig, obwohl die RADEBERG nur 104 Meter lang war. Am 18. August erreichten wir San Christobal. Ich kann mich noch erinnern, dass wir keine amerikanische Gastlandflagge gesetzt hatten. Wir hatten auch keine an Bord und so sind wir mit der panamaischen Flagge eingelaufen. Als das Lotsenboot kam, brachte man uns die amerikanische Flagge mit und die Flaggen wurden ausgetauscht.

Über Nacht blieben wir an der Pier in San Christobal und am 19. August durchfuhren wir den Panama-Kanal. Außer den Wachen hatten alle frei. Und so genossen wir die Durchfahrt durch den Kanal in vollen Zügen. Es war ein einmaliges Erlebnis.



Am 29. August 1973 liefen wir in den Hafen von San Antonio in Chile ein. Der Empfang war überwältigend. Gleich am ersten Abend wurden wir vom Gouverneur zu einem großen Empfang eingeladen. Wir drei Lehrlinge mussten im FDJ-Hemd erscheinen, was sich im Verlaufe des Abends als ein Glücksfall herausstellen sollte. Während der Veranstaltung lernten wir viele Jugendliche aus dem kommunistischen Jugendverband Chiles kennen. Doch als es dunkel wurde, waren plötzlich alle männlichen Jugendlichen verschwunden und nach einigen Minuten tauchten Mädels auf. Nun erfuhren wir, dass die Mädchen die Veranstaltung im Hellen absicherten und in der Dunkelheit gingen die männlichen Mitglieder die Veranstaltung sichern. Nun schlug die Stunde der drei FDJler. Wir wurden von den Mädchen umringt, denn jedes von ihnen wollte eines unserer FDJ-Hemden. Die Qual der Wahl war groß. Schließlich versprachen wir drei Mädchen ein Hemd. Sie bekamen es am nächsten Tag überreicht und im Gegenzug erhielten wir jeder ein Hemd vom kommunistischen Jugendverband Chiles. Ein Wort noch zu diesem Abend. Die Herrn Matrosen und Assis waren nicht gut auf uns Lehrlinge zu sprechen, denn wir standen voll im Mittelpunkt der weiblichen Bevölkerung Chiles. Während der Liegezeit in San Antonio fand fast täglich eine Veranstaltung mit der Kommunistischen Partei Chiles statt. Unser Kapitän, der Politoffizier und ein Maschinenassistent fuhren zum Präsidenten Salvador Allende nach Santiago und übergaben dort symbolisch die Solidaritätsfracht aus der DDR, welche durch die Ladungen des MS THEODOR FONTANE und des MS J. G. FICHTE vervollständigt wurde.

Wir spielten auch einmal Fußball gegen eine Auswahl der Hafenarbeiter. Die Fahrt zum Ort des Geschehens allein war schon die Reise wert, denn es wurde dabei viel Wein aus-

geschenkt, welchen wir aus Kuhhörnern tranken. So kann sich jeder vorstellen, wie wir vor Ort ankamen. Das Fußballspiel endete 2:1 für die Hafenarbeiter und ich glaube heute noch, dass sie sich keine große Mühe mit uns gemacht haben. Aber ein Spaß war es allemal und abends feierten wir noch kräftig bei Lammbraten und Wein. Wie wir zurückgekommen sind, weiß ich nicht mehr. Meine einzige Erinnerung besteht darin, dass ich während der Feier mein Seefahrtsbuch verloren habe. Als ich das Malheur im Bus mitbekam, hatte ich mit der Seefahrt erst einmal abgeschlossen. Auf dem Schiff angekommen, erfuhr ich, dass unser 3. Offizier das Dokument verwahrte und mich die ganze Busfahrt über hatte zappeln lassen. Er hatte es schon während der Feier von einem Chilenen überreicht bekommen. Dies war mir eine Lehre.

Noch während der Liegezeit in San Antonio besuchte uns der Botschafter der DDR. Einer aus der Crew musste in Uniform Gangwaywache stehen. Dreimal geraten, wem die zusammengestoppelte Uniform passte. Natürlich dem Lehrling Schröder.



Der Autor als Lehrling, Gangwaywache, 1973

Im Allgemeinen gingen wir in San Antonio zwölf Stunden Wache, damit immer eine Hälfte der Besatzung an den Veranstaltungen teilnehmen konnte. Während meiner Wache hatte ich immer mit einem chilenischen Polizisten zusammen Dienst und wir freundeten uns richtig an. Durch ihn lernte ich auch meine ersten spanischen Worte. Wir malten einen Gegenstand auf die Gangwaytafel und er lernte Deutsch und ich Spanisch. Es war eine schöne Zeit mit diesem Polizisten. Zu ihm später mehr.

Am 6. September liefen wir aus San Antonio aus. Wir sollten jetzt noch eine Solidaritätsfahrt machen und Kali vom Norden Chiles nach dem Süden bringen. Am 8. September, ich wurde an diesem Tag 18 Jahre alt, legten wir gegen 15.30 Uhr in Tocopilla an und luden Kali.

Am 9. September gegen ein Uhr nachts legten wir schon wieder ab und liefen am 11. September Valparaiso Reede an, um dort den Lotsen für die südlichen Gewässer aufzunehmen. Wir wunderten uns, dass wir nur Militärmusik im Radio hörten und an Land viele Schüsse fielen. Wir ließen eine Barkasse zu Wasser, um mit dieser zur THEODOR FONTANE zu fahren. Doch bevor sie die Hafenmole erreichte, wurde sie von einer Militärbarkasse zurückgeschickt. Als der Lotse am späten Nachmittag kam, erfuhren wir, dass es in Chile einen Putsch gegeben hatte und Allende tot war.

Am 13. September liefen wir Puerto Montt an, blieben dort bis zum 22. September und löschten unsere Ladung. Während der Liegezeit durften wir auch an Land, mussten aber spätestens eine Stunde vor der Ausgangssperre 18 Uhr an Bord sein. Während unserer Liegezeit in Puerto Montt hatten wir ständig zwei bewaffnete Soldaten an Bord. Der Kontakt zu diesen Soldaten war eigentlich gut, aber es gab eine Situation, da wurde uns ganz schön mulmig. Im Dunkeln fuhr ein kleines Boot an uns vorbei und plötzlich luden die Soldaten ihre Gewehre durch und riefen etwas zum Boot runter. Im gleichen Moment hörte man auch noch andere Soldaten im Hafen ihre Waffen entsichern und das Boot legte an der Pier an. Gleich darauf hörte man einen LKW und danach, wie Leute auf diesen aufstiegen. Nach einer gewissen Zeit, als alles wieder ruhig war, erklärten uns die beiden Soldaten, dass in dem Boot Waffen geschmuggelt und die Leute dort abtransportiert worden seien. Zum Schluss machte einer der Soldaten ein auch uns verständliches Zeichen, als er sich mit der Hand an der Kehle entlang fuhr. Danach waren mein Wachmatrose und ich zu nichts mehr zu gebrauchen. Ich glaube, wir haben beide diese Nacht unruhig geschlafen.

Nach dem Auslaufen aus Puerto Montt liefen wir am 24. September in Valparaiso ein und luden dort Kupfer für Italien. Während der Liegezeit in Valparaiso hatte ich eine schwere Magenschleimhautentzündung und konnte nicht an Land.

Nun muss ich noch erwähnen, dass wir während der Überfahrt nach Valparaiso in den leeren Laderäumen Fußball spielten und sich dabei ein Besatzungsmitglied den Kopf verletzte und ein anderer den Arm. Beide trugen einen Verband. Zu meiner Magengeschichte bekam ich noch eine Augenentzündung und deshalb vom II. Offizier eine Augenklappe verpasst. Da die J. G. FICHTE auch in Valparaiso lag, mussten wir drei „Schwerverletzten“ zum Doktor auf die FICHTE. Nachdem uns der Doktor verarztet hatte, gab uns der II. Steuermann die Gelegenheit, noch mit ihm eine Stunde durch Valparaiso zu schlendern. Man muss sich einmal bildlich vorstellen, was die Chilenen wohl von uns gedacht haben. Gerade war ein Putsch passiert und dann liefen dort vier Ausländer herum, von denen zwei einen Verband und einer eine Augenklappe trugen. Jedenfalls wurden wir in diesem Aufzug ganz schön angestarrt.

Am 5. Oktober liefen wir aus Valparaiso aus und kamen am Morgen des 6. Oktober zum Restladen von Kupfer in San Antonio an. Kaum hatten wir festgemacht, ich befand mich in meiner Kammer, rief jemand mit lauter Stimme meinen Namen. Es war mein Freund, der Polizist. Da er fast zwei Meter groß war und auch eine gewisse Körpermasse besaß, konnte unsere Wache ihn nicht aufhalten und er stürmte gleich unter Deck in meine Kammer. Die Wiedersehensfreude war natürlich auf beiden Seiten groß.

Am 7. Oktober 1973, dem Tag unserer Republik, liefen wir gegen 18.30 Uhr in Richtung Italien aus. Während des Auslaufens, ich stand während des Auslaufmanövers auf der Back, lief plötzlich mein Freund, der Polizist, auf der Mole entlang, rief mit seiner kräftigen Stimme meinen Namen und winkte mir zu. Ich glaube, meinem Kapitän passte es nicht so richtig, dass sich ein Lehrling mit einem Polizisten angefreundet hatte. Eigentlich schade, dass wir damals nicht unsere Adressen austauschten, aber die Zeiten waren nun einmal anders als heute.

Die Überfahrt war sehr unruhig, denn wir bekamen es mit einer kräftigen Dünung zu tun. Die kleine RADEBERG rollte kräftig vor sich hin. Wir konnten unsere Mahlzeiten nur aus Schüsseln zu uns nehmen.

Noch ein Wort zur Uniform. Im Mai 1974 waren die Volkskammerwahlen in der DDR. Die RADEBERG lag gerade im Überseehafen und wir mussten auch zur Urne. Da damals das Fernsehen der DDR darüber berichtete und die Offiziere sowieso in Uniform erschienen, musste auch noch ein Mannschaftsdienstgrad in Uniform auftreten. Ich glaube, ich brauche nicht zu erwähnen, wen es getroffen hat.

Friedrich Seibicke

Das chilenische Abenteuer

2013 jährt sich zum 40. Mal der Militärputsch gegen die demokratisch gewählte Regierung der Unidad Popular in Chile. Bereits im Band X der BORDGESCHICHTEN wurde in einem Beitrag über die Reise der THEODOR FONTANE nach Chile im Sommer 1973 von der heiklen Mission mehrerer DSR-Schiffe in jenen Tagen berichtet. Mehr als 300 Seeleute auf den beteiligten Frachtschiffen, so wird geschätzt, erlebten den Putsch in Chile mehr oder weniger unmittelbar mit. Nach vier Jahrzehnten scheint ein Gesamtüberblick nur noch anhand archivierter damaliger Pressemeldungen möglich zu sein.

Zum Jahreswechsel 1972/1973 meldete die Nachrichtenagentur ADN unter der Überschrift „Solidaritätsgut für Chile aus der DDR“:

„Mit einer großen Solidaritätsfracht für das chilenische Volk verließ gestern nach feierlicher Verabschiedung das 7308 tdw große Motorschiff „Ferdinand Freiligrath“, das Ende Januar in Chile festmachen wird, den Rostocker Überseehafen.“

Erstmals nahm damit ein Schiff der Deutschen Seereederei Kurs auf Chile. Der Weg der FERDINAND FREILIGRATH lässt sich, wie auch der ihr wenige Monate später folgenden Schiffe, anhand der von der Deutschen Seereederei an die Tagespresse gemeldeten Schiffspositionen noch heute verfolgen. Für deren absolute Richtigkeit besteht allerdings keine Gewähr. Das wissen jene Seeleute, die ihren aktuellen Standort einst mit den Meldungen in der Schiffsprelle „VOLL VORAUSS“ verglichen haben und manchmal nicht schlecht staunten, wo sie sich angeblich befanden.

Laut den nach dem Auslaufen folgenden Schiffsmeldungen vom 11. und vom 26. Januar befand sich die FREILIGRATH in diesen Januartagen auf dem direkten Weg nach Valparaiso. Am 31. Januar 1973 wurde sie unter der Überschrift „In fremden Häfen“ als in Valparaiso liegend gemeldet. Zugleich berichtete ADN von dort:

„In Anwesenheit des chilenischen Präsidenten Allende erfolgte am Montag die Übergabe einer DDR-Solidaritätssendung. Dieses Ereignis gestaltete sich zu einer beeindruckenden Manifestation der engen Freundschaft zwischen den Völkern Chiles und der DDR. Zehntausende Hafenarbeiter und Werktätige hatten sich am Hafen, wo der Frachter „Freiligrath“

festgemacht hatte, zu einer großen Freundschaftskundgebung versammelt. Nach der feierlichen Übergabe der Solidaritätssendung begab sich Präsident Allende an Bord des DDR-Frachters.“

Am 7. Februar lag die FREILIGRATH bereits in Antofagasta, als aus Rostock über eine weitere Solidaritätsfracht, allerdings in entgegengesetzte Richtung, berichtet wurde: *„Leinen los' wird es dieser Tage im Überseehafen Rostock heißen. MS Erfurt nimmt dann wenig später Kurs auf Haiphong, vollgepackt mit Autobussen, Lastkraftwagen, medizinischen Einrichtungen und vielen anderen mehr für Vietnam. Ein Schiff der Solidarität, das das Arbeiterwort zur Tat werden lässt!“*

Eine Woche später lag die FERDINAND FREILIGRATH wieder in Valparaiso und am 22. Februar befand sich das Schiff auf der Reise in das südlicher gelegene Talcahuano, eine Stadt, die im Laufe ihrer Geschichte durch Erdbeben und Tsunamis mehrfach zerstört wurde. Auf einer nördlich der Stadt gelegenen Insel wurde 1915 die Mannschaft des deutschen Leichten Kreuzers SMS DRESDEN interniert und während des Militärputsches 1973 nutzte die Armee diese Insel als Konzentrations- und Folterlager.

Anschließend verließ die FREILIGRATH Chile mit südlichem Kurs rund um Kap Hoorn und lief nach Santos, wie die Schiffspositionen am 1. März verrieten. Am 22. März steuerte sie bereits Heimatkurs und ADN meldete zeitgleich aus Hanoi:

„Nach rund elfmonatigem, durch den verbrecherischen Bombenkrieg der US-amerikanischen Imperialisten gegen die DRV und die Verminung der nordvietnamesischen Häfen erzwungenen Aufenthalt, hat das DDR-Motorschiff „Frieden“ in der Nacht zum Donnerstag den Hafen Haiphong verlassen.“

Am 5. April lag die FERDINAND FREILIGRATH wieder im Heimathafen Rostock. Von einem überwältigenden Empfang ließ sich in der Tagespresse nichts nachlesen. Die Reise verlief unter völlig normalen Umständen. Das sollte sich in der Folge ändern.

Während der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten vom 28. Juli bis 5. August 1973 im Ostteil von Berlin, Hauptstadt der DDR, meldeten alle Zeitungen unter ähnlichen Überschriften, wie „Solidaritätsfracht mit Kurs auf Valparaiso“, Folgendes:

Sturm der Herzen und der Solidarität auf der „J. G. Fichte“



„Echte Festivalatmosphäre auch in der DDR-Ostseemetropole. Chiles Delegierte sind mit dem Generalsekretär des Kommunistischen Jugendverbandes, Gladys Marin, nach Rostock gekommen. Der Anlass des Treffens: Drei DDR-Frachter werden mit einer Solidaritätssendung – insgesamt 10.100 Tonnen – von Lebensmitteln und Medikamenten zur Unterstützung des revolutionären Kampfes des chilenischen Volkes verabschiedet. Während am Stückgutkai die MS „Radeberg“ und „Fontane“ noch letzte Ladung an Bord nehmen, hat die „J. G. Fichte“ ihre Ladeluken schon geschlossen. Dicht an dicht umsäumen Alt und Jung den Liegeplatz, bekunden mit Hochrufen ihre Verbundenheit. Vor dieser Kulisse übergibt Heinz Hanns die Solidaritätssendung des FDGB an das Volk Chiles und seine Gewerkschaft. Er trägt den Seeleuten auf, den chilenischen Werktätigen brüderliche Grüße zu überbringen und ihnen neue Erfolge im antiimperialistischen Kampf zu wünschen.“

1000 Arbeiter des Überseehafens verabschiedeten damit die bisher umfangreichste Solidaritätsfracht nach Chile, Güter im Werte von 31,8 Millionen Mark. Unmittelbar nach der Kundgebung am 1. August 1973 machte die J. G. FICHTE die Leinen los und als drei

Schlepper den Dampfer aus dem Hafenbecken bugsiierten, erschallte aus vielen Kehlen: „Viva Chile, viva DDR“. Das Schiff nahm Kurs auf Valparaiso.



Auf einem Meeting vor dem MS „J.-G. Fichte“, das beladen mit Solidaritätsgütern für Chile an der Pier des Rostocker Überseehafens lag, überbrachte Genosse Heinz Hanns, Mitglied des Präsidiums des Bundesvorstandes und Vorsitzender des Bezirksvorstandes des FDGB Rostock, den Werktätigen Chiles brüderliche und solidarische Grüße und drückte die Überzeugung aus, daß das Programm der Regierung der Unidad Popular dank der Einheit und Geschlossenheit der Arbeiterklasse, der Kommunisten und Sozialisten Chiles im Bündnis mit allen Volkskräften erfolgreich verwirklicht werde.

Die WOCHENPOST verkündete in diesem Zusammenhang:

„Mittwoch vergangener Woche, Rostock-Überseehafen, Kai 31: 14.45 Uhr heulen Schiffs-sirenen. Leinen werden gelöst, Musik ertönt vom Pier. Winken von hüben und drüben. Denn zu dieser Stunde beginnt die „Fichte“ ihre 28 Tage währende Reise nach Valparaiso. An Bord eine Ladung Solidaritätsgüter aus der DDR, aktive Beweise der Hilfe für das chilenische Volk. Für die Besatzung der „Fichte“ ist das zugleich die Eröffnung einer neuen Linie, denn bisher war das Schiff auf der Kuba-Mexiko-Strecke eingesetzt.

Zur Besatzung gehört Martin Klette, Vollmatrosen-Lehrling im ersten Jahr. „Wir wissen, wie es gegenwärtig in Chile aussieht“, sagt er, „dass reaktionäre Kräfte Allende und seine Regierung zu stürzen versuchen. Wir werden uns deshalb bemühen, diese wertvolle Ladung so schnell und so sicher wie möglich an ihren Bestimmungsort zu bringen.“

Zweifelloos wurde für diese Aussage der kompetenteste Mann an Bord interviewt.

Weiter hieß es: „Horst-Dieter Kunipatz ist Praktikant der Ingenieurhochschule Warnemünde-Wustrow. Mit 47 weiteren künftigen Schiffsoffizieren ist er zeitweiliges Besatzungsmitglied

der ‚Fichte‘. ‚Es freut mich, dass auch wir Studenten mit unseren regelmäßigen Solidaritätsleistungen dazu beitragen konnten, dass die Gewerkschaft diese Spende auf die Reise schicken kann. Und noch mehr bin ich stolz darauf, dass wir das erste Schulschiff der DDR sind, das diese Tour nach Chile unternimmt, voll mit einer ganzen Fracht Solidarität.‘ Von der 280-Mann-Besatzung der „Fichte“ sind 149 Lehrlinge und Studenten. Ulrich Blümke, Leitender Ausbildungsoffizier des Schiffes, ist mit seinen Jungen einer Meinung: ‚Die Solidarität geht weiter ...‘.

In der „VOLL VORAUSS“ wurde hingegen von 257 Besatzungsmitgliedern berichtet, darunter 101 Lehrlinge und über 50 Praktikanten der Ingenieurhochschule Warnemünde-Wustrow, die diese Reise antraten.

Am 9. August meldeten die Schiffspeditionen die FICHTE auf dem Weg nach Valparaiso, ebenso wie die RADEBERG. Tatsächlich befand sich die RADEBERG zu diesem Zeitpunkt aber auf dem Weg nach San Antonio, wo sie am 29. August eintraf, mit vollen Laderäumen und 14 Containern an Deck, insgesamt 2253 Tonnen lebenswichtiger Güter.



DIE LETZTEN STUNDEN bis zum Auslaufen der MS „Fichte“ nach Valparaiso verbrachte Lehrbootsmann Karl-Heinz Fiedler gemeinsam mit Frau Christine und Sohn Heiko, die extra aus Frankleben, Kreis Merseburg, gekommen waren, an Bord des Lehr- und Transportschiffes.

Foto: ZB/Harbo

Am 13. August war in der Presse zu lesen:

„Im Geiste antiimperialistischer Solidarität wurde am Sonntagnachmittag die Besatzung des DDR-Frachters ‚Theodor Fontane‘ in Rostock zur Fahrt zum chilenischen Hafen Valparaiso verabschiedet. Das Schiff hat den letzten Teil der bisher größten Solidaritätsfracht aus der DDR für Chile im Gesamtwert von nahezu 32 Millionen Mark geladen. Die Besatzung des Frachters wird dem chilenischen Volk solidarische Grüße der DDR-Bevölkerung überbringen und den gleichen Kurs der Solidarität steuern, auf dem seit zehn Tagen bereits die DDR-Schiffe ‚J. G. Fichte‘ und ‚Radeberg‘ sind.“

Die Betriebszeitung VOLL VORAUSS meldete MS J. G. FICHTE mit Datum vom 16. August auf der Fahrt nach San Vincent auf den Kapverdischen Inseln und die Tagespresse das Schiff am 21. August auf der Weiterreise nach Montevideo.

In San Vincent wurden während eines kurzen Aufenthaltes Treibstoff und Wasser gebunkert. Danach überquerte die FICHTE zum ersten und letzten Mal während ihres Einsatzes als Fracht- und Lehrschiff der DSR südgehend den Äquator. Es wird für die Trabanten Neptuns viel Arbeit gegeben haben.

Durchgebrannte Wicklungen von zwei Elektromotoren zwangen das Schiff im Südatlantik, den Hafen von Montevideo anzulaufen.

Einige Tage später befand es sich in der Magellan-Straße, einer Fjordlandschaft, die nur mit Hilfe chilenischer Lotsen zu bewältigen war. Am Ausgang der Meerenge wurde seine Besatzung im angeblich Stillen Ozean von heftigem Sturm und einer mächtigen Dünung überrascht, geht aus den Berichten von Besatzungsmitgliedern hervor.

Am 29. August wurde in allen Zeitungen der Republik von einer zunehmend kritischen Lage in Chile berichtet, an jenem Tag, als die RADEBERG dort festmachte.

„Die fortdauernde Kampagne der reaktionären Kräfte gegen die UP-Regierung verschärft weiter die Lage in Chile. Der Händler- und Kleinindustriellenverband hat erneut einen 24-stündigen Boykott ausgerufen. Es werden Forderungen nach einer Veränderung der Regierungspolitik gestellt. Inzwischen dauert der Boykott der reaktionären Fuhrunternehmer über einen Monat an.

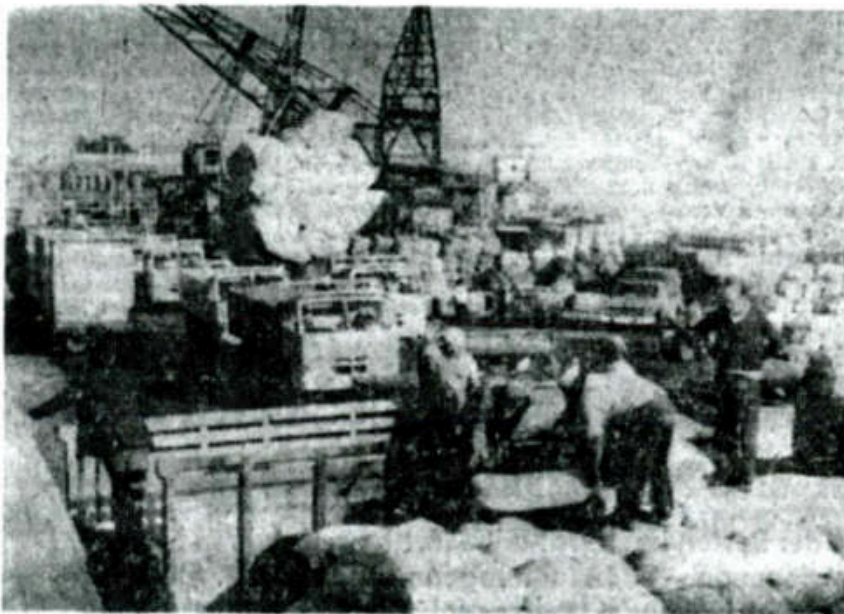
In Chile werden dieser Tage drei DDR-Frachter erwartet, die die bisher größte Solidaritätsspende der DDR für das chilenische Volk überbringen werden.“

So wie die Presse werden auch die Familienangehörigen der Besatzungsmitglieder auf diesen Schiffen mit dem Fortgang der Ereignisse von einer gewissen Nervosität erfasst worden sein.

Kurz darauf meldete ADN aus Santiago:

„Die ersten Transporte mit Solidaritätsgütern der ‚Radeberg‘, die am Mittwoch mit einer umfangreichen Hilfssendung der DDR für das chilenische Volk im Pazifik-Hafen San Antonio festgemacht hat, sind bereits in der chilenischen Hauptstadt eingetroffen. In Konvois von 25 bis 30 Fahrzeugen bringen Angehörige der ‚Bewegung der patriotischen Lastwagenfahrer‘ (MOPARE) seit Mittwoch die Mehltransporte über die mehr als 100 Kilometer lange Strecke von der Hafenstadt in die Hauptstadt Santiago.“

Besatzungsmitglieder der RADEBERG fuhren unter schwierigen Umständen mit einem Land Rover von San Antonio nach Santiago. Sie waren im Regierungspalast La Moneda zugegen, als das Mitglied des Politbüros des ZK der SED, Erich Mückenberger, auf einem Festakt symbolisch die Solidaritätssendung aller drei Schiffe an Salvador Allende übergab.



Im chilenischen Hafen San Antonio werden vom DDR-Frachter „Radeberg“ Säcke mit Mehl entladen. Die „Radeberg“ war als erstes der drei DDR-Solidaritätsschiffe in Chile eingetroffen. Die „Radeberg“, die „Fontane“ und die „J. G. Fichte“ überbringen die bisher größte Solidaritätsspende des FDGB und der Bevölkerung der DDR für das chilenische Volk. Foto: ZB/„El Siglo“

Am 3. September traf auch die THEODOR FONTANE in Chile ein. ADN meldete am darauf folgenden Tag:

„Mit einem Teil der großen Solidaritätssendung für das chilenische Volk ist gestern das Kühlschiff ‚Theodor Fontane‘ im Hafen Valparaiso eingetroffen. Wenige Tage zuvor hatte bereits der DDR-Frachter ‚Radeberg‘ in San Antonio festgemacht, der ebenfalls Solidaritätsgüter für Chile an Bord hatte. Als drittes Schiff bringt ‚J. G. Fichte‘ eine umfangreiche Sendung von Lebensmitteln in die Andenrepublik.“

Die Schiffspositionen vom 6. September meldeten erstmalig die drei Schiffe gemeinsam in den Hoheitsgewässern von Chile. Demnach lag die J. G. FICHTE in Lirquen, einem kleinen Umschlagplatz in der Nähe des Hafens Talcahuano, was offensichtlich eine Fehlinformation war, die RADEBERG lief nach Iquique und die THEODOR FONTANE lag in Valparaiso.

In Wirklichkeit ging die J. G. FICHTE an diesem Tag für eine Nacht auf der Reede von Valparaiso vor Anker und erhielt am nächsten Morgen die Order nach Coquimbo, etwa 500 km nördlich von Valparaiso, weiterzulaufen. Am 7. September machte sie im Hafen von Coquimbo fest.

Erst am 9. September meldete die DDR-Presse die Ankunft des dritten DSR-Frachters in Chile:

„Die ‚Fichte‘ ist in Chile eingetroffen – Dritter DDR-Frachter begeistert empfangen. Santiago (ADN-Korr.) Mit einer weiteren umfangreichen Ladung von Solidaritätsgütern der Bevölkerung der DDR für das chilenische Volk ist am Wochenende die ‚Fichte‘ im Hafen von Coquimbo vor Anker gegangen. Damit sind alle drei Schiffe, die die bisher größte Solidaritätssendung der DDR im Gesamtwert von 32 Millionen Mark in das Andenland brachten, an der chilenischen Pazifikküste eingetroffen. Die ‚Fichte‘ hat, ebenso wie die Frachter ‚Radeberg‘ und ‚Fontane‘, dringend benötigte Nahrungsmittel sowie Medikamente an Bord.

Wie zuvor die Begrüßung der beiden anderen DDR-Schiffe, so gestaltete sich auch die Ankunft der ‚Fichte‘ in der nordchilenischen Hafenstadt Coquimbo zu einer begeisternden Kundgebung der deutsch-chilenischen Freundschaft. Zum Empfang waren neben Vertretern der Provinzleitungen der Kommunistischen Partei und der einheitlichen Gewerkschaftszentrale CUT Repräsentanten der örtlichen Organe, darunter der Verwalter der Provinz Coquimbo, Rosendo Rojas, sowie zahlreiche Einwohner der Küstenstadt erschienen. Unterstützt von freiwilligen Helfern und Studenten begannen die Hafenarbeiter sofort mit dem Löschen der wertvollen Fracht. Wir sind mit dir, kämpfendes Chile!“

Zwei Tage später lief der Putsch gegen die Regierung Allende, die Zeitungen berichteten:

„In Chile hat gestern Morgen ein Militäraufstand gegen die gesetzliche Regierung der Republik stattgefunden. Die Militärs fordern den Rücktritt von Präsident Allende. Salvador Allende sprach über die Rundfunkstationen, die die Regierung unterstützen, und teilte mit, dass eine Gruppe der Seestreitkräfte ‚einen Putsch gegen die Regierung unternommen‘ habe. Diese Gruppe habe den Hafen und die Stadt Valparaiso besetzt.“

Die Dinge nahmen ihren Lauf. Zwei Seeleuten der J. G. FICHTE, die im Bezirk Halle beheimatet waren, wurden im Bezirksorgan der SED, das den irreführenden Namen „FREIHEIT“ trug, nach ihrer Rückkehr folgende Worte in den Mund gelegt:

„Am 10. September gewinnt unsere Fußballmannschaft ein Freundschaftsspiel gegen eine Mannschaft aus Coquimbo 5:2. Am Abend sind Seeleute von uns zu Gast in einem chilenischen Klub. Am nächsten Tag erwarten wir den Gegenbesuch...“

... aber der Besuch bleibt aus. Wir sehen von Bord aus bewaffnetes Militär in das Hafengelände eindringen; es vertreibt die Hafenarbeiter. Was ist los? Beim Abhören des Rundfunks stellen wir fest, dass nur noch ein Sender arbeitet, der von der Armee. Vor unserem Schiff

ziehen Carabineros auf Wache, die niemand von Bord lassen. Lediglich unser Kapitän Lothar Prause erhielt die Erlaubnis. Ihm gelingt eine Kontaktaufnahme mit der DDR-Botschaft in Santiago. Von daher und aus dem Rundfunk erfahren wir dann: Das Militär putscht gegen die UP-Regierung, der Präsidentenpalast in Santiago wird bombardiert. Die ‚alte Ordnung‘ soll wiederhergestellt werden. Wir sorgen uns um das Leben von Präsident Allende.

Wir verstärken die Wachen auf dem Schiff, um etwaige Provokationen abzuwehren. Denn in den nächsten Tagen erreichen auch uns, die wir keinen direkten Kontakt mit dem Land haben, die ersten Meldungen über Gräueltaten der entmenschten Soldateska. Voller Zorn, Empörung und in tiefer Trauer nimmt unsere Besatzung die Nachricht von der Ermordung Präsident Allendes auf. Was mit unseren Freunden und Genossen hier in Coquimbo geschehen ist, wissen wir nicht. Wir müssen aber annehmen, dass viele von ihnen ein Opfer des Terrors der Militärjunta geworden sind.

Für den 15. September ist unsere Abreise aus Coquimbo festgelegt. Unter welchen Umständen! Schwer bewaffnete Carabineros, die MPI im Anschlag, kommen an Bord. Vor dem Schiff ist eine ganze Einheit aufgezogen. In zwei bis drei Gruppen durchsuchen sie das ganze Schiff, alle Schränke und Kojen, kehren das Unterste zuoberst. Wir stehen dem Klassenfeind Auge in Auge gegenüber.“

Schon einen Tag nach dem Putsch war ein chilenischer Offizier mit dem Befehl an Bord gekommen, die Löscharbeiten fortzusetzen. Solidaritätsgut bedeutete Kostnix, und das ließen sich auch die Putschisten nicht entgehen.

Von der RADEBERG berichtete der Politoffizier später in der „VOLL VORAUSS“:

„Uns gegenüber liegt im Hafen von Valparaiso neben einigen Kriegsschiffen das als Konzentrationslager verwandelte chilenische Handelsschiff ‚Lebu‘. Täglich fahren Lastkraftwagen voller verhafteter Patrioten vor, die in die Laderäume getrieben werden. Wir sehen die Bewacher an Deck, wie sie ihre Waffen schussbereit in Richtung der Laderäume halten.

Wir sahen in Puerto Montt, wie die Juntaoffiziere des Küstenschutzbootes 76 an den Händen gefesselte Patrioten an die Henker an Land auslieferten. Wir sahen und erlebten das Chile der Unidad Popular und das der faschistischen Militärjunta. Wir waren nicht nur Augenzeuge, sondern durch unseren Solidaritätseinsatz an der Seite der Unidad Popular Teilnehmer dieser Klassenkonfrontation.“

Leider sind obige Zeilen die einzige greifbare Information über die Erlebnisse der Besatzung der RADEBERG in diesem etwa zwei DIN A4 Seiten langen Text. Der Rest besteht aus propagandistischem Geschwafel.

Die Schiffspositionen meldeten schon am 13. September: „Auf großer Fahrt J. G. FICHTE und THEODOR FONTANE nach Antofagasta und RADEBERG nach Puerto Montt.“

Am Sonnabend, dem 15. September, erschien zwischen den Berichten über die anhaltenden Kämpfe in ganz Chile eine kurze Notiz:

„Wie ADN aus Santiago de Chile erfährt, sind alle in Chile tätigen DDR-Bürger wohlauf.“

Am darauf folgenden Montag hieß es von ADN aus Rostock:

„Alle Besatzungsmitglieder der DDR-Schiffe MS ‚Radeberg‘, MS ‚Fichte‘ und MS ‚Theodor Fontane‘, die derzeit in chilenischen Häfen liegen, sind wohlauf und lassen ihre Familienangehörigen in der DDR herzlich grüßen. Das erfuhr ADN am Samstagabend vom VEB Seeverkehr und Hafenwirtschaft Rostock.“

Die Schiffspositionen vom 20. September: „J. G. FICHTE‘ in Antofagasta, RADEBERG in Puerto Montt, THEODOR FONTANE in Valparaiso.“

Die FICHTE lud während dieser Liegezeit Kupferbarren.

In einer Erklärung der DDR-Regierung an den Botschafter Chiles hieß es:

„Der Staatsstreich gegen die verfassungsmäßige Regierung wurde unter der Parole der ,

Ausrottung des Marxismus' durchgeführt, und im Zusammenhang damit wird von der Junta eine zügellose antikommunistische und antisowjetische Hetze entfacht.

Nicht genug damit, unternahm die Militärjunta willkürliche Repressalien und Gewaltakte gegen Bürger und Einrichtungen der Deutschen Demokratischen Republik. Im Hafen von Valparaiso wurde der DDR-Frachter ‚Fontane‘, eines der drei Schiffe, die Solidaritätsspenden des Volkes der DDR für das chilenische Volk überbrachten, von Marineeinheiten der Junta rechtswidrig unter Verletzung der Völkerrechtsnormen durchsucht. Bürger der DDR, die im Chile ihrer friedlichen Arbeit nachgingen, wurden von militärischen Einheiten der Junta verhaftet, Verhören unterworfen, misshandelt und mit Erschießen bedroht.“

Am 24. September wurde in der Presse mitgeteilt, dass der Botschafter der DDR und eine Gruppe Mitarbeiter der Botschaft der DDR sowie weitere in Chile tätig gewesene DDR-Bürger aus Santiago kommend in die Hauptstadt der DDR zurückkehrten. Und wie geht es mit unseren Seeleuten weiter? Das fragten sich deren Angehörige angesichts der Horrormeldungen in der Presse immer mehr.

Die Schiffspositionen vom 29. September lauteten: „J. G. FICHTE in Antofagasta, RADEBERG in Valparaiso, THEODOR FONTANE in Arica.“

Schiffspositionen vom 3. Oktober: „J. G. FICHTE in Valparaiso, RADEBERG in Valparaiso, THEODOR FONTANE befindet sich bereits auf Heimatkurs.“

Am 7. Oktober meldete ADN aus Santiago:

„Die DDR-Frachter ‚Radeberg‘ und ‚Fichte‘ sind am Sonntagabend und Montagmorgen (Ortszeit) aus dem chilenischen Hafen San Antonio ausgelaufen. Die ‚Radeberg‘ hat Kurs auf den italienischen Hafen Genua genommen. Die ‚Fichte‘ wird via Santos und Rotterdam nach Rostock kommen. Die Besatzung beider Schiffe ist wohlauf. Die ‚Fontane‘ war bereits Ende September vom nordchilenischen Hafen Arica aus auf Heimatkurs gegangen.“

Am 8. Oktober trafen die ersten Auslauftelogramme und eine Woche später die erste Post aus Chile bei den in der Heimat bangenden Familienangehörigen der FICHTE-Besatzung ein, gleichbedeutend mit mehreren Wochen der Ungewissheit über das Schicksal der Seeleute.

Am 30. Oktober meldete ADN nochmals aus Rostock:

„Ein herzlicher Empfang wurde gestern im Rostocker Überseehafen den DDR-Seeleuten des Frachters ‚Theodor Fontane‘ zuteil. Er war vor 72 Tagen mit Solidaritätsgütern für das chilenische Volk ausgelaufen und hatte die Ladung in Valparaiso gelöscht. Die Besatzung des DDR-Schiffes war dort Augenzeuge des faschistischen Militärputsches. Sie war Durchsuchungen und anderen Repressalien seitens der Junta-Behörden ausgesetzt.“

Nach einer über drei Monate dauernden Reise lief am 7. November auch die J. G. FICHTE wieder in Rostock ein. Die Besatzung habe, wie der Oberbürgermeister der Stadt Rostock, Heinz Kochs, erklärte, „ihren Auftrag diszipliniert und verantwortungsbewusst erfüllt und eine echte Bewährungsprobe im Klassenkampf bestanden.“

Damit endete das chilenische Abenteuer.

„Sachsenschiffe“

Übersicht zum Verbleib ehemaliger DSR-Schiffe mit sächsischen Städtenamen

Im Rahmen meiner Forschungsarbeiten zum Thema „Sachsenschiffe“ habe ich bis zum Redaktionsschluss am 31. Dezember 2012 einen aktuellen Überblick zum Verbleib dieser Schiffe erarbeitet. Die zuletzt dazu veröffentlichten Daten bezogen sich alle auf den 31. Dezember 2004 und sind damit in vielen Fällen überholt.

Wenn auch das Vollcontainerschiff SACHSEN vom Typ Saturn kein Schiff mit einem sächsischen Städtenamen ist, so sollte es doch als das „Flaggschiff“ meines Forschungsthemas mit berücksichtigt werden.

Schiff	Indienststellung	Nachfolgende Schiffsnamen	Verbleib
SACHSEN	30.06.1988 als OTTO GROTE-WOHL	SACHSEN; SEA SWIFT; SACHSEN; LIVORNO SENATOR; TS KEELUNG; DUBAI AMBITION; KANIVU; NIVU	24.04.2011 Abbruch in Alang
AUE	24.06.1959 als VIRTALA	AUE; AUK	01.04.1987 an Kaohsiung zum Abbruch
BÖHLEN	16.10.1961		14.10.1976 gesunken
COLDITZ	23.01.1980	ANNA Z; FEDON	14.12.2010 Abbruch in Alang
CRIMMITSCHAU	29.12.1979	In den 30 Dienstjahren wurde das Schiff nicht umbenannt	08.08.2009 Abbruch in Alang
CUNEWALDE	30.07.1976	FORTUNE OCEAN; GOLDEN SAILING; GOLDEN WEALTH; GOLDEN FORTUNE	Ab 2004/2005 im Register nicht mehr geführt
DRESDEN (1)	27.07.1958		11.11.1969 außer Dienst heute als Traditionsschiff mit Museum
DRESDEN (2)	15.12.1976 als HAWK	DRESDEN; KAMY; RINOS	03.02.1999 Abbruch in Alang
EILENBURG	04.12.1967	EILENBORG; LADY BANA	19.12.2000 Abbruch in Alang
ESPENHAIN	14.06.1963	HAIN	11.10.1990 Abbruch in Alang
FREITAL	28.02.1977	HAFEZ	28.04.2011 letzte Positionsangabe lt. AIS-Tracking-Daten
GERINGSWALDE	30.09.1977	GREEN ISLAND; GREEN ISLAND I; GREEN ISLAND	08.11.2009 Abbruch in Alang
GLAUCHAU	08.05.1980	AFRICAN LAKE; SUNRAY ANNA; SANTA MARIA; MARIA; CATHY SPIRIT	28.04.2009 Ankunft in Visakhapatnam (IND) an Abbrecher verkauft
GÖRLITZ	30.08.1974	NIKOLAS K	30.03.1999 Abbruch in Alang
GRÖDITZ	29.12.1972	THEO C	20.04.1999 Abbruch in Alang
HEIDENAU	15.12.1979	IVAN RYABOV	2012 noch in Fahrt

Schiff	Indienststellung	Nachfolgende Schiffsnamen	Verbleib
HELLERAU	15.03.1966	ADUL S; SADOUN; SAADOUN; SIBEL	am 24.12.2012 zum Abbruch nach Alang
JOHANN GEORGENSTADT	20.12.1985	IMKE WEHR; IBN KHALDOUN; IMKE WEHR; TIGER CREEK; VIVIEN A; ERKUT A; A.BEDEVI	Januar 2012 zur Verschrottung verkauft
JÖHSTADT	16.04.1986	METZ LARNACA; KHYBER; Peter ZEHR SAMUDERA THAI; PETER WEHR; FMG AMERICA; PETER WEHR; WANDA A; TEOMAN A; ASPENDOS M	2012 noch in Fahrt
KARL-MARX-STADT (1)	28.05.1960	SAUDI INDEPENDENCE	22.12.1983 Verkauf zum Abbruch nach Indien
KARL-MARX-STADT (2)	29.06.1977 als CONDOR	CROP; KARL-MARX-STADT (2); CHEMNITZ; STEVE; RITA; SHADWAN ISLAND	19.03.2009 an indische Abbrecher verkauft
LEIPZIG (1)	28.06.1959	SAUDI TRADER	25.11.1985 von Jeddah nach Indien zum Abbruch
Leipzig (2)	29.08.1980	UNIVALLE; CLOUD; MERCUS MIRISSA	18.12.2008 Abbruch in Alang
MEISSEN	30.12.1978	IONIAN STAR; MED NEAPOLIS; MED LERICI; PRINCESS HTOUN; ALTAY; JAN LIN	09.08.2010 Ankunft in Mumbai zum Abbruch
NEUHAUSEN	31.01.1972	IBRAHIM; AHMED	06.06.2011 letzte Positionsangabe lt. AIS-Tracking-Daten
NEUSTADT	14.02.1986	WAN NING HE; SIRTE STAR; AMAL S	23.01.2012 letzte Positionsangabe lt. AIS-Tracking-Daten
OELSA	30.04.1967	MOHAMED-S; SAMER N	05.07.2007 Abbruch in Alang
RABENAU	17.09.1979	TEKHOLOG KONYUKHOVISLAND I; REEN ISLAND	2012 noch in Fahrt
RADEBERG	15.10.1972	AYATT	2012 noch in Fahrt
RADEBEUL	24.08.1984	DSR/TCA LIVORNO; RADEBEUL; INDUSTRIAL ADVANTAGE; ADVANTAGE; FRATZIS M; TRUBEZH; TERRISHA	29.10.2011 Abbruch in Alang
RIESA (1)	05.06.1956 als CASSIOPEIA	FLAG SUPPLIER	22.03.1986 Abbruch in Aliaga
RIESA (2)	31.12.1986	KAPTAN TECFIK AKSU; MED S.; LUCKY MOON; THOR TRANSIT; GLORY QUEEN; RATAN PATHFINDER	2012 noch in Fahrt
SOHLAND	16.04.1986	ARNOLD SCHULTE; ARABIA; ARNOLD SCHULTE; MING TALENT; ARNOLD SCHULTE; XIANG AN	2011 im Register nicht mehr geführt
STOLLBERG	01.06.1970	SU XIANG	04.01.1997 zum Abbruch nach Chittagong
ZSCHOPAU	17.07.1952 als ANTONINA	ZSCHOPAU; LOULLIA	26.09.1981 gestrandet am Gordon Riff
ZWICKAU	03.12.1958 als VITAFORS	ZWICKAU; ZWICKA	05.04.1989 Abbruch in Alang

Auf den längsten Einsatz konnte das MS HELLERAU mit 44 Dienstjahren verweisen, gefolgt vom MS OELSA und RADEBERG mit jeweils 40 Dienstjahren. Den kürzesten Einsatz hatte das MS DRESDEN (1), heute bekannt als das Traditionsschiff „Typ Frieden“ und derzeit noch in Rostock-Schmarl liegend.



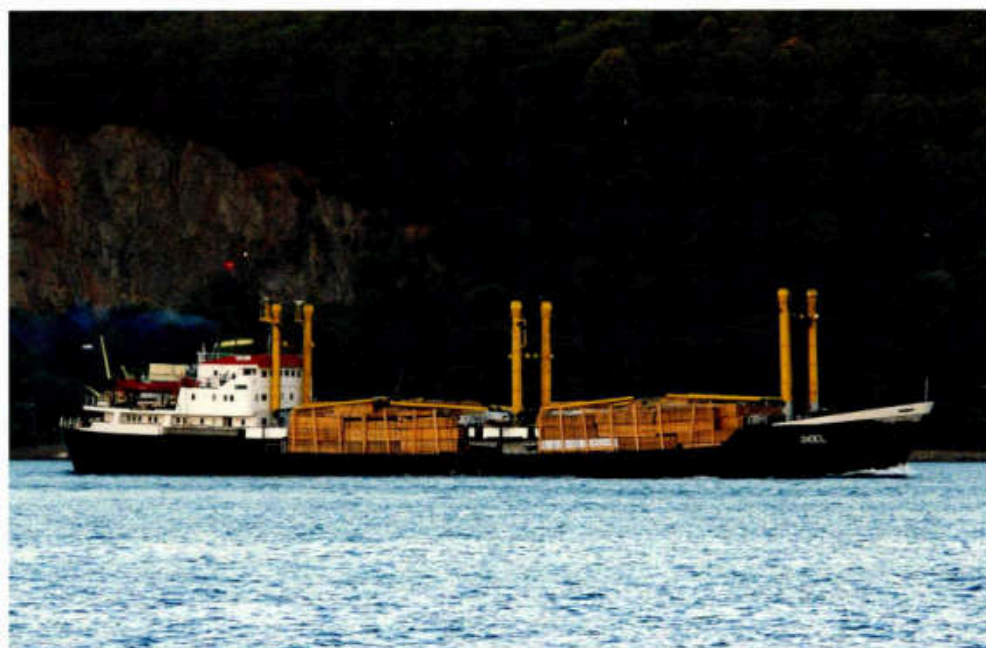
MS RABENAU (Foto: Thomas Meißner)



TEKHNOLÓG KONYUKHOV, ex MS RABENAU (Foto: Jochen Laskowsky)



MS HELLERAU (Foto: Thomas Meißner)



SIBEL, ex MS HELLERAU (Foto: Hasenpusch-Photo)



MS HEIDENAU (Foto: Gerald Sorger)



IVAN RYABOV, ex MS HEIDENAU (Foto: Hasenpusch-Photo)



WANDA A, ex MS JÖHSTADT, heute als ASPENDOS M unterwegs (Foto: Hasenpusch-Photo)



MS RADEBERG (Foto: Thomas Meißner)



AYATT, ex MS RADEBERG (Foto: Gerald Sorger)



MS RIESA (2) (Foto: H.-J. Reinecke)



THOR TRANSIT, ex MS RIESA (2) (Foto: Hans-Joachim Schäfer)

Ahoi!

Ihr haltet BORDESCHICHTEN Band XI in den Händen. Schon bald werden es dann 2000 Seiten erlebte DSR-Seefahrt sein.

Viele Spuren unserer werktätigen Vergangenheit verblassen aber nun doch leider schon. So manch einer von Euch freut sich mittlerweile mehr über die Memoiren von Uschi Glass als selbst einmal ein paar Zeilen zu Papier zu bringen.

Das meiste Eures Nachlasses haben die Kinder sicher schon ausgeräumt, auf ein Mindestmaß reduziert oder bei eBay unter ‚DSR‘, ‚Maritimes‘ oder ‚Sammeln & Seltenes‘ für 3,75 Euro im ‚Sofortkauf‘ vertickt.

Jetzt bleiben Euch noch die „Alex-Tasche“ in der Bodenkammer und ein „Lucky Man“ in der Schrankwand hinter den Sammelteilen, um daran zu erinnern, dass Mutti auch mal jung war und dass Ihr bei der geilsten Reederei Europas gefahren seid. Jetzt bestimmt das Tagesgeschäft Euren Rhythmus. Manchmal ist das leider auch schon eine kleine weiße Schachtel, auf der steht, was früh, mittags und abends zu passieren hat.

Wenn dann auch noch die alten Fotos entsorgt sind und von den 1000 Erlebnissen nur noch ein letztes Dutzend unter Verwendung von Nahrungsergänzungsmitteln abrufbar bleibt, dann wird es allerhöchste Zeit zum Werbegeschenk Eures Allianz-Vertreters zu greifen und ein paar Zeilen zu Papier zu bringen.

Und zu unser aller Glück tun das auch einige von Euch!

Auf dem Umschlag des aktuellen Buches seht Ihr die GEORG BÜCHNER. Exemplarisch. Keiner weiß in Rostock momentan so genau, was sollen wir eigentlich mit dem Schiff? Erbe? Geschichte? Ballast? Chance? Schrottpreis!

Ebenso geht es dem TRADI, der UNDINE, dem LANGEN HEINRICH und vielen anderen Unikaten einer Zeit, die viele von ihrer Festplatte einfach löschen möchten, aber dann doch am Formatieren scheitern. Genau wie diese Zeitzeugen ihren Platz verdienen, sind es Eure Erlebnisse, ist es Euer Berufsleben über viele Jahrzehnte, welches es zu bewahren gilt.

In diesem Band BORDGESCHICHTEN werden Brücken über 100 Jahre Fahrzeit geschlagen ohne den Bezug zur DSR zu verlieren. Es werden Schicksale beschrieben, legendäre Reiseabläufe aufgezeigt und so manches technische Detail beleuchtet. Besonders freuen wir uns über die Seiten von Wolfgang Müller, welche die Hoffnung und auch den Schmerz eines Seefahrerlebens literarisch anrührend vermitteln.

Erwähnenswert ist außerdem, dass sowohl die Funker als auch die Köche besonders gern zum Stift greifen, wogegen andere, eigentlich mit der Tastatur vertraute Bordfunktionäre ihre Seekiste überhaupt noch nicht geöffnet haben. Interessant ist auch, dass viele Situationen und Erlebnisse, welche vor Jahren strengster Zensur unterlagen, heute nicht mal mehr ein leichtes Unwohlsein bei der Veröffentlichung hervorrufen.

Wir wollen mit dem Buch nur eines – die Erinnerung an eine 50-jährige ostdeutsche Seefahrtsgeschichte lebendig halten.

Noch ein kurzes Wort in eigener Sache. Nach elf Büchern BORDGESCHICHTEN werde ich mir eine Auszeit gönnen. Als verantwortliche Redakteure zeichnen mit dem Band XII Friedrich Seibicke und Heike Metz für den Inhalt verantwortlich. Mir hat die Arbeit an diesem Buch über mehr als ein Jahrzehnt unheimlich viel Spaß gemacht und ich möchte mich an dieser Stelle im Namen der Redaktion bei Euch allen ganz herzlich dafür bedanken, dass Ihr auf Eure Weise der Tradition „Deutsche Seereederei Rostock“ die Treue haltet.

Bitte schreibt weiter so fleißig! Und vor allem – bleibt gesund!

Im Namen der Redaktion
Lothar Vogel (verantwortlicher Redakteur)

Freiberg, im Mai 2013

Wir bedanken uns bei unserer treuen Leserschaft, unseren Autoren, auch den Autoren, deren Texte noch in unserem Archiv schlummern und die vielleicht erst im nächsten Jahr wachgeküsst werden. Ihr seid genauso Teil des Ganzen!

Dank an all unsere Sponsoren, stellvertretend Lothar Ullmann von BOST-Immobilien-Thalheim und die vielen fleißigen Geister, welche die Herausgabe der Buchreihe nun schon über elf (!) Jahre unterstützen und Dank auch an die Plagegeister, welche wir vor vielen Jahren heirateten und die sich ständig nörgelnd dem finalen Druck des Buches entgegen-sehen.



Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild: MS GEORG BÜCHNER (28.12.2012)
Foto: Reinhard Lachs

Rücktitel: Bilder von MS GEORG BÜCHNER (28.12.2012):
l.o. „Ankerwinde“ Foto: Gerhard Franz
r.o. „Aufbauten Brücke“ Foto: Reinhard Lachs
l.u. „Von der Back zur Brücke“ Foto: Reinhard Lachs
r.u. „Seitenansicht Backbord“ Foto: Gerhard Franz

Innentitel: „Sonnendeck des Kreuzfahrtschiffes AIDAbu,
Kapitän: Dr. Friedhold Hoppert“
Foto: Friedrich Seibicke

Zum Inhalt: **Fotos:** Steffen Roscher: Seite 8, 10, Michael Lüders: 15, 16, 18, Lutz Ehler: 25 (3), 26, Mike Davis: 28, 29, 30 (2), 31, Bernd Tscherning: 34, 35, 36, Helmuth Ruch: 43, Konrad Michaelis: 48 (u.), Jürgen Fisker: 51, Waldemar Krampff: 55, 56, 58, Friedrich Seibicke: 63 (2), 65 (2), 67, 68, 100, Walter Jangel: 66, Jürgen Sindermann: 82, 83, 84 (2), 85 (2), 86 (2), 87 (2), 88 (2), 89 (2), 90 (2), 91 (2), 92 (2), 93, 101, Klaus Alex (Sg. Marnau): 111, Harald Reischke: 114 (2), 115, 116, 117 (2), Hans Riemer: 121 (3), 125, Steffen Bohnsack: 130, 131 (2), 132, 134, Rudolf Ronnecker: 139, Helmut Schröder: 141, 142, Thomas Meißner: 154 (o.), 155 (o.), 157 (o.), Jochen Laskowsky: 154 (u.), Gerald Sorger: 156 (o.), 157 (u.), H.-J. Reinecke: 158 (o.), Hans-Joachim Schäfer: 158 (u.)

Sammlungen: Reinhard Lachs: Seite 4, Harald Nitschke: 29, Bernd Tscherning: 37 (2), 38, 39, Ingo Bochart: 48 (o.), 49, 50, Joachim Meitzner: 74, Archiv Jochen Schütt: 95, 97, 101, Friedrich Seibicke: 80, 105, 106, 107, 145, 146, 147, 148, Heinz-Jürgen Marnau: 108, 109, Siegwad Wollrath: 129, Rudolf Ronnecker: 138, Hasenpusch-Photo: 155 (u.), 156 (M.), 156 (u.)

Grafiken: Mike Davis: Seite 32, 33, Peter Muzeniek: 75, 79

Karikatur: Tilo Haßmann: Seite 81

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile:

DSR-Seeleute e.V., Lothar Vogel, Mike Davis, Peter Muzeniek, Tilo Haßmann

Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute

Im Jahre 2001 sind die BORDGESCHICHTEN erstmalig erschienen. Seither haben sie sich dank der Bereitschaft unzähliger Seeleute, sich mitzuteilen, zu einem spannenden, unabhängigen Projekt zur Geschichte der Deutschen Seereederei entwickelt. Persönliche Erlebnisse, aus guten wie aus schlechten Tagen, werden entgegen der damaligen Möglichkeiten, sich nur in trautem Kreise zu äußern, öffentlich gemacht.

Nun liegt ein neuer Band dieser Erfolgsgeschichte über die Schiffe der einst größten Universalreederei mit Heimathafen Rostock und deren Besatzungen vor. Das Konzept blieb über die Jahre fast unverändert. Seeleute zwischen Ostseestrand und Erzgebirge, Kapitäne, Schiffs-offiziere, Köche, Stewardessen, Matrosen und Maschinenassistenten kommen in diesem Band zu Wort. Sie berichten über ihre Abenteuer und Erlebnisse aus vielen Häfen Westafrikas ebenso wie vom winzigen Felsen Gibraltar, von Männerfreundschaft und Seemanns liebe, von Post in der Flasche bis hin zu Wildschweinen im Seekanal und tragischen Momenten des Verlustes. Möge auch der Band XI der BORDGESCHICHTEN beim Leser eine freundliche Aufnahme finden.



DSR-Seeleute e.V.
Herausgeber der Buchreihe

Umschlag-Layout: Lothar Vogel