

BORD- GESCHICHTEN

Aus Tagebüchern
ehemaliger Seeleute

XII

BORDGESCHICHTEN XII

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg

2014



Reinsberg in Sachsen: Eines der bisherigen 48 vom DSR-Seeleute-Verein organisierten Treffen mit hunderten Teilnehmern, geselligem Beisammensein, hochwertigen Kulturprogrammen und dem Erstverkauf der BORDGESCHICHTEN.

Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 12/2014, limitierte Auflage von 1500 Exemplaren.

Impressum

Herausgeber:	DSR-Seeleute e.V. Freiberg, Postfach 1244; 09582 Freiberg Redaktion: Friedrich Seibicke, Altenburg, und Heike Metz, Dresden (verantwortliche Redakteure) Lothar Vogel, Falkenau, Kurt-Werner Langer, Güstrow, und Ingo Bochert, Chemnitz homepage: www.seeleute.de e-mail: bordgeschichten@seeleute.de
Umschlagentwurf:	Lothar Vogel
Gesamtgestaltung und Druck:	Graphische Werkstätten Zittau GmbH
Preis:	11,00 Euro, bei Versand 13,00 Euro gegen Vorkasse
Redaktionsschluss:	31. Dezember 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 Urheberrechtsgesetzes unzulässig und strafbar.

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

Vorwort

Vor 13 Jahren wurde mir die Ehre zuteil, das Vorwort für den ersten Band der Reihe BORDGESCHICHTEN schreiben zu dürfen. Nun geht der 12. Band dieser Reihe an den Start, und ich darf mich wieder an dieser Stelle äußern.

Um in eine angemessene Stimmung zu kommen, habe ich vor dem heimischen Bücherregal Platz genommen. Die bisherigen elf Bände sind sauber nebeneinander aufgereiht und zum festen Bestandteil meiner gut sortierten Bibliothek geworden. Rein technisch betrachtet sind das (B) 11 cm × (H) 24 cm × (T) 16 cm.

Das sind die nüchtern genannten Äußerlichkeiten im Regal, doch die elf Zentimeter Breite sind zugleich 1760 Seiten geschriebene Geschichte.

Über 260 Autoren schrieben 425 Beiträge, dazu kamen viele wissenswerte redaktionell aufgearbeitete Themen und ganz viele Fotos.

Ohne die BORDGESCHICHTEN wäre vermutlich vieles bereits in Vergessenheit geraten, was einst die christliche Seefahrt mit Schiffen ausmachte, die den Rostocker Greif am Bug trugen. Viele ehemalige Seeleute, deren Familienmitglieder oder Personen, die mit unserer Seefahrt Kontakt bekamen, haben dafür Sorge getragen, dass dieser Verlust nicht eintrat. Unsere Bordgeschichten beinhalten eine Vielfalt an Themen, sowohl aus dem Erlebten heraus als auch auf der Grundlage fachlichen Wissens, sodass DSR-Geschichte bewahrt wird. An dieser Stelle darf ich den Mitgliedern der Redaktion BORDGESCHICHTEN danken, die mit großem ehrenamtlichen Engagement dafür sorgten (und sorgen werden), dass diese Bände seit 2001 erscheinen konnten. Der Dank geht auch an alle Autoren, Seeleute, die zu Schriftstellern wurden, die mit den niedergeschriebenen Geschichten aus ihrer Seefahrtszeit das Erbe aus rund 40 Jahren Deutscher Seereederei bewahren halfen. Nicht hoch genug ist es den Autoren anzurechnen, dass sie ihre Texte und Fotos völlig honorarfrei zur Verfügung stellten. Das Konzept BORDGESCHICHTEN wäre sonst zum Scheitern verurteilt gewesen. Es ist erfreulich, dass mit dem Erfolg der BORDGESCHICHTEN zugleich auch TV-Produzenten auf unsere Seefahrt aufmerksam wurden. Die Reihe „DDR ahoi“ in ihren drei Teilen wäre ohne den Bekanntheitsgrad des Vereins, ohne die durch die Vereinstreffen geschaffenen Kontakte so nicht realisierbar gewesen. Dass diese Fernsehsendung dann auch noch den Adolf-Grimme-Preis erhielt, darauf können wir echt stolz sein.

In der heutigen Zeit überquellender Publikationen und Informationen werten viele Verlage es als Erfolg, wenn Auflagen von 500 Exemplaren ihre Käufer finden. Die BORDGESCHICHTEN als Nischenprodukt ohne ISBN und nur über den Verein vertrieben, haben es allemal auf weit über 20.000 abgesetzte Bücher in all den Jahren geschafft. Die Zahl der Leser ist weitaus höher anzusetzen.

Die Marke BORDGESCHICHTEN, das Alleinstellungsmerkmal unseres Vereins, „unser Baby“, wird 12 – HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!

Allen Lesern, die auf diesen Band XII sehnsüchtig gewartet haben, sei gesagt, die Erfolgsgeschichte geht weiter, bleibt neugierig und freut euch auf einen weiteren Verkaufsschlager aus Saxonia.

Frank Thiele
Präsident des DSR-Seeleute e.V.



MOMBASA, Kohle A3 (1980)

(Zeichnung: Peter Hecht)

Inhaltsverzeichnis

Siegfried Schlegel	Zwischen den Zeiten	6
Klaus Pfafferott	Die ersten Lehrlinge	12
Sylvio Franke	Einer für alle, alle für einen	16
Walter Hess	Sondereinsatz auf MS GEORG BÜCHNER im Sommer 1968	18
Ulrich Heimann	Aus der Geschichte des MS GEORG BÜCHNER	20
Tim Schwabedissen	Ein Possenspiel	27
N. N.	Ein Messe-Monolog	39
Hubert Wazlawik	CAP SAN DIEGO, hilf!, Die Kekse	40
Waldemar Krampff	Werftreparaturen auf der Bason-Werft in Ho-Chi-Minh-Stadt/Saigon (2)	41
Sabine Günther	Reise nach Vietnam mit Hindernissen	48
Günther Werner	Auf dem Landweg nach Murmansk	54
Jürgen Prescher	Total recall	57
Christian Lange	Mein STECKENPFERD	67
Claus Richter	Spiel noch mal die alte Weise	71
Michael Lüders	Gedanken eines Frachtschiffreisenden zur Seefahrt von gestern und heute	75
Autorenkollektiv	Arche Noah	84
Michael Olejnik	Mayday, mayday – ein Notruf	95
Redaktion	Peter Hecht – Seemann und Maler	99
Thomas Werner	Bordpraktikum auf MS MEISSEN	109
Günther Kalis	Im ADOLPH-BERMPOHL-Orkan	117
Lutz-H. Wernecke	Schweres Wetter	120
Manfred Schubert	68 Tage Reede Hsingkang	123
Helga Kraske /	Taufe und Indienstellung des Motorschiffes	
Peter Zintl	ALTENBURG	128
Kurt-Werner Langer	Dichtung und Wahrheit	132
Hans-Joachim Heinecke †	Für eine Handvoll Pesos	135
Friedrich Seibicke	MEDICO – Funkärztliche Beratung	138
Peter Dottermusch	Ein „unruhiger“ Blinddarm	150
Günter Pürschel	Die Macht der Uniform	152
	Das Wort zum Schluss	159
	Abbildungsnachweis	160

Zwischen den Zeiten

Bei Kriegsende 1945 glichen Nord- und Ostsee einem Schiffsfriedhof. Vielerorts ragten Masten und Schornsteine aus dem Wasser und die grünen Wracktonnen waren allgegenwärtig. Und trotzdem hatten überraschend viele Schiffe das Ende schadlos überstanden.

Der Alliierte Kontrollrat für Deutschland legte fest, dass bis auf besonders alte und wenige kleine Einheiten alle Handelsschiffe an die Siegermächte als Reparationen abzuliefern seien. Diese Aktion zog sich lange, noch bis 1949, hin.

Der Hafen von Stettin diente als ein Sammelplatz für die Schiffe, die an die Sowjetunion gingen. Von den Kais der ehemaligen Vulkan-Werft bis über die Haken-Terrasse hinaus lagen sie in langen Reihen. Ich selbst war mit dem Hochseeschlepper NORDLICHT in Stettin „abgeliefert“ worden.

In den großartigen Gebäuden auf der Haken-Terrasse befand sich die sowjetische Kommandantur mit dem Hafenkapitän. Aber auch zahlreiche einfache Leute aus Königsberg, Elbing, Danzig und Stettin, die das Schicksal bei Kriegsende zusammengewürfelt hatte, lebten hier im Schutze der Roten Armee, ein buntes Gemisch aus deutschen Zivilisten, darunter Kinder, einigen Werftarbeitern und Seeleuten, die der Vertreibung aus der Heimat knapp entgangen waren, sowie russischen Seeleuten, die aus Leningrad, Tallin und Odessa stammten. Die Frauen arbeiteten in der Küche oder im „Magazin“, die Männer allesamt auf den Schiffen. Da sich Steuerleute, Maschinisten und Lotsen darunter befanden, nannte man uns Deutsche „Spezialisten“.

Ein Blick in die sommerliche Runde zeigte auch hier Ruinen, abgesoffene Schiffe und am östlichen Horizont den auf Grund sitzenden Flugzeugträger GRAF ZEPPELIN. Der Haken-Terrasse gegenüber lagen die Kanonenboote der Dnjepr-Flottille.

Von den neuen polnischen Zuwanderern hingegen war anfangs kaum etwas zu sehen.

Als erstes schiff und schrubbt man die Namen der Schiffe und alle anderen deutschen Aufschriften sorgfältig ab. Einen einzigen Namen, den eines Dieselschleppers, konnte ich danach unter dem neuen Anstrich entziffern: OTTO HESS, HAMBURG. Die überholten Schiffe liefen meist ins Schwarze Meer aus.

Rund zwei Monate verbrachte ich auf dem Bergungsschiff КАМБАЛА – KAMBALA, was Flunder bedeutet, wohl wegen seiner breiten und flachen Bauart. Der Kapitän war Este, der Bootsmann Ukrainer, Köchin, Funkerin und Stewardess stammten aus dem Ural und dem Petschora-Gebiet. Die Verständigung verlief anstrengend, doch oft auch heiter. Unser Taucher, ein Leutnant aus Kiew, erklärte mir aus der Tiefe durchs Telefon: „Hitler kaputt, Krieg kaputt, Russisch-Kamerad, Deutsch-Kamerad nix kaputt“. Die jungen Frauen an Bord freuten sich, wenn wir sie freundlich grüßten und dabei beim Namen nannten: „Dobroje utro – Guten Morgen – Irina“.

Einmal galt es, ein im flachen Wasser versenktes deutsches Minenräumboot zu heben.

Der Taucher hatte eine Schlepptrasse festgemacht, die an Land durch einen Block an einer starken Eiche und von dort zu unserer Ankermaschine führte. Die beiden Heckanker befanden sich draußen. Der 45-Tonnen-Schwergutbaum hob das Heck des Räumbootes an, und so sollte es Richtung Ufer gezogen werden, um aus den Fluten aufzutauchen. Der Baum war als Gittermast konstruiert, und als der Erste „dawai“ kommandierte und die Winschen anzogen, verdrehte er sich wie ein Windmühlflügel. Ich nahm an, die Gei müsste jeden Moment brechen. Doch gab es oben im Mast einen schussähnlichen Knall, und Eisenstücke flogen umher und schlugen aufs Deck. Ich hechtete unter die mächtigen Spillköpfe der Winsch. Sekunden später knickte der Schwergutbaum zu einem rechten Winkel zusammen.

An der Knickstelle qualmte die Farbe, und es roch verbrannt. Die Scheibe im Hangerblock war zerbrochen!

Die deutschen „Spezialisten“ – ein Bootsmann, ein Matrose, ein Maschinist und ein Heizer – keiner älter als 19 Jahre, überzeugten den Hafenkapitän Gregor Sergejewitsch Konowalow, dass er ein eigenes Dienstfahrzeug brauche wegen des Respektes, und sie wüssten schon eines. Sie hatten einen betagten Schlepper ausfindig gemacht, den sie aufpolieren wollten. Das Schiffchen wies eine besonders schlanke Form auf und entsprach voll dem Stil der Kaiser-Wilhelm-Zeit. Bei irgendeinem Rückwärtsmanöver war der Schornstein angeeckt und stand nun ein wenig nach vorn, was an ein Witzbild erinnerte. Deswegen ging es als erstes zur Vulkan-Werft, wo „warmgemacht“ und mit schweren Hämmern der Schornstein in eine würdige Stellung gebracht wurde. Der Hafenkapitän hatte bestimmt, dass sein Schiff IOHFA-JUNGA – also „Schiffsjunge“ heißen sollte. Er schrieb nun alle möglichen Bezugs-scheine für Material aus, das wir im Magazin sofort erhielten. Fast alles, begonnen bei der Palmolive-Seife und den Kojengardinen bis zu Farben, Lacken, Leinen und Werkzeugen, trug die Aufschrift „US-Navy“. Aber auch ein ansehnlicher Klumpen Butter, ein großer Batzen Rindfleisch sowie Zucker und Schwarzer Tee fielen mit ab. Eine Woche lang hieß es, zu schrubben, zu putzen, zu pinseln und zu bauen.

Neben dem neuen Flaggenstock am Heck brachten wir am Bug einen zweiten für den Kommandanten-Stander an. Von einer grasgrünen Gartenbank sägten wir die Beine ab, sodass sie genau auf das Kajütendach vor dem Ruderhaus passte. Der Zierbeschlag am Steven wurde so akribisch mit Bleiweiß nachgezogen wie der neue Schiffsname.

Allerdings gab es ein Ärgernis: Das Schiff lief nach Steuerbord, wenn man das Steuerrad nach Backbord drehte und umgekehrt. Die Kette der Ruderleitung war falsch herum aufgespult gewesen, weswegen Bootsmann Wolf „Blödmänner, Pfeifen und meschugge“ schimpfte.

Als Jungferreise erfolgte eine große Hafenrundfahrt. Der Chef saß wie einst Peter der Große mit verschränkten Armen auf der Gartenbank und genoss die Gegenwart. Das Angebot: „Gregor Sergejewitsch, wir haben Tee für Sie gekocht“, nahm ihn vollends für uns ein.

Am anderen Tag besuchten wir die U-Boot-Insel und spielten an der Serohrprüfanlage herum. Dann steuerten wir Swinemünde an und betrachteten unterwegs den arg zerbombten und teilweise schon rostbraunen Schweren Kreuzer LÜTZOW. In Swinemünde lagen das große Segelschiff COMMODORE JOHNSEN sowie die umgekippte CORDILLERA (am 12. März 1945 nach Bombentreffer gekentert) verlassen an der Pier. Schließlich liefen wir zur schnee-weißen BERLIN, die vor Rügen festsaß, eine aufregende Sache, auf dem riesigen leeren Schiff umher zu klettern. Später wurde aus ihr die ADMIRAL NACHIMOV.

Reine Hafentage empfanden wir nicht minder merkwürdig. Am großen Getreidespeicher saß ein Frachter mit dem Heck auf Grund, während das Vorschiff steil in die Luft ragte. Wir paddelten mit unserem Schlauchboot in die vorderen Laderäume hinein und entdeckten dort einen mächtigen Berg von Baumwolle. Alles, was wir an Säcken und Persenningen ergattern konnten, stopften wir voll damit und verkauften sie für gutes Geld an die Polen.

Die Nächte verliefen dagegen meist recht unruhig, denn Gewehrschüsse und Feuerstöße aus Maschinenpistolen gehörten dazu. Als die Russen ein Schlachtschwein vermissten, verdächtigten sie natürlich sofort die Polen. Im Morgengrauen krachte und schmetterte es gewaltig. Die Russen waren mit zwei schweren LKW vorgefahren und rammten unterhalb der Hakenterrasse immer wieder die neuen Kioske der Polen, bis nur noch ein einziger Trümmerhaufen übrig blieb.

Bald bahnte sich ein großer Tag an. Die Polen begingen ein Fest: „Rückkehr Stettins zu Polen nach 1000 Jahren Fremdherrschaft“ – Volksfest, Militärparade, Blasmusik. Die polnische Miliz nötigte den Führer der sowjetischen Werftbarkasse, die Blaskapelle nach Swinemünde

zu schaffen. Bootsmann Wolf von der „Staatsyacht“ lief zur Kommandantur und meldete die Sache. Kapitän Konowalow sprang auf wie von der Tarantel gestochen, griff zum Telefon und setzte die Dnjepr-Flottille in Bewegung. Wir sahen, wie die Matrosen den Bezug vom Buggeschütz zogen und achtern das doppelte schwere Maschinengewehr hoch drehten. Dann brauste das Boot mit hoher Fahrt davon. Eine Stunde später kehrte die Barkasse samt Blaskapelle, dicht hinter dem Kanonenboot laufend, zur Hakenterrasse zurück. Vorsichtshalber verzogen wir uns mit der „Staatsyacht“ zur Dnjepr-Flottille hinüber.

Denkt man an die hoffnungslos schlechte Lage in Deutschland, so verbrachten wir im Gegensatz dazu das Sommerhalbjahr 1946 doch recht erträglich unter der Flagge der Baltischen Flotte. Erstaunlich schien auch, dass die Deutschen ohne Schwierigkeiten mit Binnenschiffen, die von Berlin her Reparationen transportierten, auf der Rückreise mitfahren durften. Boote der Dnjepr-Flottille liefen stets bis zum Schiffshebewerk Niederfinow mit.

Ein denkwürdiger Tag wurde es, als aus Leningrad die Order eintraf, alle Deutschen ausnahmslos zu entlassen. Kapitän Gregor Sergejewitsch Konowalow gefiel das gar nicht. Aber was half es? Er ließ uns mit allen guten Wünschen auf einem ehemaligen Bäderdampfer, der ins Schwarze Meer auslief, unterbringen und in Wismar an Land setzen. Dort hausten wir kurz auf dem völlig ausgeplünderten Dampfer JOHANN AHRENS, der nach Instandsetzung und Umbau auf der Stralsunder Werft am 13. Oktober 1950 als VORWÄRTS, erstes Schiff der späteren Deutschen Seereederei, wieder in Dienst gestellt wurde.

Unser Weg führte zu Fuß weiter nach Lübeck und von dort per Bahn nach Kiel, wo die ersten so genannten Flagge C-Schiffe so langsam wieder in Fahrt kamen.

Schließlich musterte ich eines Tages in Hamburg auf der einst lettischen BALTICA an, einem Dampfer von 3500 tdw mit vier Luken, Baujahr 1913, auf dem ich von 1947 bis 1951 fuhr. Meine Ansichten über die Seefahrt in späteren Tagen entstanden im Umgang mit den Letten. Eine Besatzung, die in Hamburg in die Oper ging und in Lübeck ins Theater. „Es sind andere Menschen als wir“, hatte unser Erster gesagt. Kapitän, Steuerleute, Maschinisten und sogar die „Leute“ waren gebildete Menschen, die Charakter, Verhalten und Umgang entwickelt hatten, zum Beispiel eine kellertiefe Abneigung gegen Uniformen und Titel. Das mag aus ihrer Geschichte gekommen sein – Zaren-Russland, kurze Freiheit, dann sowjetische Besatzung. Aber sie besaßen einen gesunden Nationalstolz. Vor allem gab es keinen Dünkel.

Das hat uns geformt, fuhren wir doch gerade während der Lebenszeit, in der der Jugendliche allmählich zum Erwachsenen wird. Geboren im Oberen Westerzgebirge, war ich 1943 mit 14 Jahren zur See gegangen. Mein erstes Schiff war der Fünfmastgaffelschoner KAPITÄN HILGENDORF gewesen, ein polnischer Segler, der gleich zu Kriegsbeginn, mit einer Ladung Getreide aus Australien kommend, von den Deutschen vor Danzig konfisziert worden war. Das Schiff war nach dem berühmten Laeisz-Kapitän benannt worden, der mit der POTOSI mehrere Rekordreisen in der Salpeterfahrt nach Chile gemacht hatte. Bis zum Kriegsende trug die KAPITÄN HILGENDORF den Titel „Schiffsjungenschule“, dann wurde sie in Lübeck abgewrackt.

Auf der HILGENDORF hatte es im Winter 1943 gebrannt, und die Reparaturen zogen sich bis April hin. Dabei wurde die Takelage – Bäume, Gaffeln und das Gut – abgebaut, da die Schulschiffe nach Stalingrad sowieso nicht mehr auf die offene See durften.

Längsseits der HILGENDORF lag ein großer, flacher Ponton als Anlegeplatz „unserer“ Barkasse, von drei Kuttern und fünf Wriggbooten. Wir hatten täglich mindestens zwei Stunden Bootsdienst.

Mit den Kuttern unternahmen wir Touren durch die engen und kaum bekannten Fleete Hamburgs, immer ein Bootsmann und zehn Jungen. Stets hatte der Bootsmann ein Päckchen dabei, und – rein zufällig – stand jemand am Ufer, der das Päckchen auffing. Nach etwa einem Monat hatten wir herausbekommen, dass sich in den Päckchen alle die guten

Sachen befanden, die man uns vorenthielt, wie zum Beispiel Butter, Wurst, Süßigkeiten und vieles mehr. Etwa ein Jahr später flog die Schieberei auf, weil einer der Schiffsjungen seinem Vater darüber berichtete, der in der Gauleitung Westfalen saß. Die korrupte Bande wurde daraufhin in eine Strafeinheit der Kriegsmarine versetzt.

Neben dem Kapitän waren ein I. und II. Steuermann, vier Bootsmänner, zwei Köche und 120 Schiffsjungen geheuert. Einer der Bootsmänner führte Statistik über das Fach Seemannschaft nach landsmannschaftlicher Zugehörigkeit. Ihm schien es unbegreiflich, dass immer die Sachsen die Besten waren, gefolgt von den Ostpreußen und den Westfalen. Die Hamburger kamen nicht über den vierten Platz hinaus. Zum Abschluss wurde ich Lehrgangsbester und – wahrschau! – die Sachsen hatten abermals gewonnen.

Aber was hatte es für eine Bewandnis mit diesem lettischen Schiff, welches die Flagge C aus dem Internationalen Flaggenalphabet am Heck führte?

Als 1941 die Deutschen „Vorwärts nach Osten, du stürmend Heer“ sangen, fühlten sich manche Letten unwohl, denn sie trauten dem Frieden nicht, der am Ende kommen sollte. Und nach Stalingrad verdunkelte sich ihr Himmel immer mehr, eine Fassung verlierende Unruhe ergriff das Land. Wer nur konnte, suchte fortzugehen – übers Meer nach Schweden oder doch wenigstens nach Deutschland. Nicht anders verhielt sich die Reederei der BALTICA. Sie verlor ihr Büro mit allem Privatbesitz, der sich nur bewegen ließ, auf dieses Schiff und steuerte westwärts. Der Schiffsname musste nicht geändert werden, nur aus Riga am Heck wurde Hamburg. Das Immigrantenschiff musste natürlich die neue Heimatflagge führen, ein hoch wichtiger Akt. Man fuhr jetzt unter der „Viergalgenflagge“, wie es an Bord ironisch hieß. Jedes Schiff braucht eine Flagge, schon wegen der Kriegsschiffe! Kriegsschiffe sind Respektspersonen, vor denen man den Hut ziehen muss, hier heißt das jedoch „die Flagge dippen“.



Provisorische Flagge für Schiffe
im besetzten Deutschland

Aber es existierte keine, denn für die untergegangene und ganz und gar verbotene „Viergalgenflagge“ fand sich nicht so schnell eine Nachfolgerin. Irgendeine alte, vielleicht eine schwarz-rot-goldene humanistische hervorholen? Oder die schwarz-weiß-rote nationalistische aufziehen?

Die englische Besatzungsmacht löste das Denkspiel und ordnete an, dass die alten neuen deutschen Schiffe mit der Signalfarbe C zu fahren hätten. Blau-weiß-rot-weiß-blau quergestreift, geradeso wie die Staatsflagge von Costa Rica aussieht.

Damit die deutschen Seeleute nicht allesamt für Kostarikaner gehalten werden konnten, musste ein Wesensmerkmal her, also schnitt man einen Keil heraus, sodass nun zwei Zipfel lustig im Wind flatterten.

Mit dieser Erinnerung an im allgemeinen Bewusstsein fast gänzlich Vergessenes geht meine Erzählung weiter in der dritten Person, um dich, lieber Leser, in deinen Gedanken besser mit in jene, heute so fernen Tage nehmen zu können:

Jan Id, der Bootsmann, holte aus dem Kabelgatt, Steuerbord Spant 4, fünf Faden Flaggenleine von der Rolle, was umgerechnet genau 9,15 Metern entsprach und takelte beide Enden mit Segelgarn. „So“, meinte er: „Neue Flagge, neue Leine“ und zu Jungmann Claus



Einige aus der Art geschlagene Seeleute von der BALTICA. Steward, Matrose, 2. Ingenieur, Matrose (hockend), Heizer, Oberheizer, Bootsmann, Matrose (v.l.n.r.)

gewandt: „Oben an der Ecke Achtknoten, unten aber mit der Leine doppelten Schotenstek, und mit der alten die neue durchziehen, sonst bauen wir mühsam den ganzen Flaggenmast ab, all right?“

Der kostarikanischen deutschen Flagge ließ man fürderhin den nötigen Respekt angedeihen – also morgens um acht Uhr hissen und bei Sonnenuntergang niederholen.

Steuermann Paul Sienkiewicz herrschte gelassen über den Flaggenspind, wo sich neben den 26 Flaggen des Alphabets noch 14 Zahlenwimpel befanden, das Fach für die Nationalflagge aber stand leer. „Das kann doch kaum anders sein, wenn dauernd die Flaggen wechseln und niemand sagen kann, welche jetzt noch gilt“, schimpfte er. „Und die Lieder, die jedes Mal dazu gehören, gehen immer gleich mit unter, man weiß überhaupt nicht mehr, was man singen soll, etwa ‚Stolz weht die Flagge blau-weiß-rot-weiß-blau‘?“

Eben lief an Steuerbord ein sowjetisches Kriegsschiff mit hoher Bugwelle vorbei, auf dessen Brückennock die Wache stand und forschend mit ihren Gläsern zur BALTICA herüber schaute, vermutlich um die seltsame Flagge zu enträtseln. „Leute, jetzt sofort dippen, die Iwans gucken schon“, ordnete Sienkiewicz an. Also: Flagge höflich niederholen und warten, bis Iwan Iwanowitsch seine ebenfalls wegfiert, dann noch einen Moment ausharren, bis die andere wieder am Mast hochsteigt. Nun erst kann die eigene gehisst werden, und das Protokoll wäre exakt erfüllt.

Sienkiewicz indessen verzog sich auf die Backbordseite.

Er schob die Hände in die tiefen Taschen seines US-Navy-Anoraks, den er auf jeder Seewache trug, und lief in großen Schritten das Brückendeck auf und ab.

An der Schleuse in Kiel-Holtenau kauften die Seeleute jedes Mal Zeitungen und Illustrierte, „wegen des Überblickes“, wie es hieß. Steuermann Sienkiewicz meinte trocken, in jeder stunde das Gleiche, dann aber verharrte er plötzlich, schwenkte das Blatt und rief: „Endlich

einmal etwas direkt für uns. Jan, hören Sie her, die wollen tatsächlich Vorschläge für eine neue Nationalflagge haben.“ Dann nahm er seine schweigsame Brückenwanderung wieder auf. Die ins Genick geschobene Mütze und zwei senkrechte Falten auf der Stirn verrieten Jan, dass der Zweite bereits gedanklich intensiv an neuen Flaggen arbeitete. Die acht Stunden lange Reise durch den Nord-Ostsee-Kanal reichte, um zwei einmalige, noch nie gekannte Exemplare zu entwerfen. Die eine wies das Schachbrettmuster auf, doch mit der Besonderheit, dass jedes Kästchen eine andere Farbe hatte. „Das entspricht am besten den deutschen Zuständen und wird auch der Geschichte gut gerecht – ein bunter Flickenteppich und immer kleinkariert.“ Jan Id schwante es sofort, dass der zweite Vorschlag eine ergreifende Steigerung offenbaren würde. Sienkiewicz hielt seine Skizze hoch und erläuterte Formen und Farben. „Hier, grasgrün die Flagge und darin schön groß ein Deutsches Edelschwein in Rosa, ausgesucht wegen der hochstehenden spitzen Ohren. Und außerdem gemahnt das fortwährend an alle möglichen Schweinerein, auch derjenigen, deren Fach nie das Schreiben und das Lesen gewesen war, aber Schweinespeck hatten alle im Kopf.“ Den Brief mit den symbolträchtigen Neuschöpfungen warf er heiteren Gemüts in Brunsbüttel in den Briefkasten.

Die Flaggensache brachte weitere wunderliche Gedankenflüge hervor, nämlich nachdem die Seeleute ausnahmsweise auch einmal die Titelseiten gelesen hatten. Ein Artikel, der einen Seemann wie den Zweiten, Paul Sienkiewicz, fast in Aufruhr versetzte, musste mit besonderer Tinte geschrieben worden sein. „Pah, eine neue Regierung! Reichsregierung doch etwa nicht, weil es gar kein Reich mehr gibt. Eine Regierung muss freilich unbedingt her, wir wissen doch, sobald einmal fünf Minuten nicht regiert wird, passieren die ruchlosesten Dinge im Land. Aber, wer um Himmels willen, sollte die neue Krone tragen? Vielleicht ein Herr Adenauer, wie hier steht? Haben Sie schon einmal diesen Namen gehört? Adenauer – wie ehrsinig das klingt! Viel besser als Trude Müller oder Johann Wolfgang Wurzel, oder Staatspräsident Kunze, dass der neue deutsche Gruß dann ‚Heil Kunze‘ hieße.“

1948 wurden wir von einer Kieler Fischereifirma als Verarbeitungsschiff für den Fischfang im Nordmeer gechartert. Nach kurzer Umrüstzeit liefen wir Richtung Fangplatz aus.

„... so, und jetzt nehmen wir erst einmal die Fahrt herunter. Gehen Sie auf ‚Langsam‘, wir sind irgendwie da.“ „Da“ waren auch die beiden KFK (Kriegsfischkutter), die mit schäumenden Bugwellen aufliefen, nachdem sie in Siglufjörður Wasser getankt hatten. Und außer ihnen gab es noch mehr Zulauf. Jan zählte zweihundert Schiffe in der Meeresrunde. Norweger, Dänen, Schweden, Holländer, Iren, Isländer, Faröer-Boote und in weitem Abstand ein großes sowjetisches Verarbeitungsschiff der amerikanischen Liberty-Klasse fanden sich am Fangplatz ein. Im Reigen der Nationalflaggen fiel das Unterscheidungssignal C der BALTICA gewisslich auf, und es wird manchen biedereren Hochseefischer ins Grübeln gebracht haben. Die Heimreise von unserer zweiten Nordmeerreise 1949 brachte ein merkwürdiges Ereignis mit sich – eine neue Nationalflagge, Schwarzrotgold prangte am Heck! Noch nie hatten die Seeleute von diesem Farbenspiel gehört gehabt, fanden es aber ganz sympathisch und nahmen es in ihren Gedankenkreis auf.

(Anmerkung der Redaktion: Dr. Siegfried Schlegel, Jahrgang 1928; Seefahrer, später Pädagogikstudium in Leipzig und Dresden; Gymnasiallehrer für Geografie; Promotion zum Dr. rer. nat. an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg; wegen seiner Überzeugungen bis 1990 beruflich benachteiligt; nach der Wiedervereinigung Dezernent für Bildung und Kultur in Bischofswerda; Verfasser von zwei Dutzend Büchern, die meisten zur Landeskunde der Oberlausitz. Im Dezember 2012 erschien sein Buch „Jan Id und die anderen Seeleute. Geschichten aus dem Kabelgatt“.)

Die ersten Lehrlinge

Im Juni 1950 wurde auf dem III. Parteitag der SED der Aufbau einer Handelsflotte in der DDR beschlossen. Am 17. August des Jahres fällte der Ministerrat die Entscheidung, in den kommenden Jahren 18 Schiffe mit insgesamt 50 000 BRT in Fahrt zu setzen. Soweit so gut. Zur Realisierung dieses Vorhabens gehörten allerdings sowohl befahrene als auch auszubildende Seeleute und nicht zuletzt ein Stab von Fachleuten, der dieser Aufgabe gewachsen war. Die materiellen und personellen Voraussetzungen waren allerdings dafür denkbar schlecht. Für die o.g. Typ-Schiffe waren zwar bald darauf die Entwürfe fertig, so für den Typ I, MS STRALSUND, Baubeginn am 2. Januar 1952 in Wismar. Von der Generaldirektion Schifffahrt waren 12 Schiffe bestellt worden, von denen letztlich nur die STRALSUND gebaut wurde. Wegen Überforderung der Werft durch das sowjetische Reparationsprogramm und den Bau von Binnenfahrgastschiffen wurde der Bau der weiteren Schiffe eingestellt. Weiter waren sechs Schiffe vom Typ II bestellt worden. Aus den Typen II und III wurde ein neuer Typ III entwickelt. Von diesem Typ wurden ebenfalls sechs Schiffe bestellt, die niemals gebaut wurden. Vorerst wurde im Rahmen des damals Möglichen am 13. Oktober 1950, dem späteren Tag der Seeverkehrswirtschaft, der Dampfer VORWÄRTS in Dienst gestellt. Für die Besetzung dieses Schiffes standen befahrene Seeleute bereit. Dieses „Vorpostenschiff“ einer Handelsflotte der DDR konnte deren Flagge zwar noch nicht auf allen Weltmeeren, aber immerhin in der Ostsee zeigen.

Unter den gegebenen Voraussetzungen ließ sich das bereits geplante Flottenindienststellungsprogramm nur schwerlich realisieren. In der Generaldirektion für Schifffahrt im Ministerium für Verkehrswesen nahmen Überlegungen für die Ausbildung von Seeleuten Gestalt an. Im Herbst 1951 hatte der Staatssekretär Wollweber die Frage aufgeworfen, ob die geplanten und bestellten Schiffe überhaupt besetzt werden könnten. Deshalb startete im Dezember 1951 in allen Zeitungen eine Anzeigenkampagne. Es sollten sich Kapitäne, Nautiker, Techniker, Köche und Matrosen melden, ebenso künftige Lehrlinge. Die Kartei der sich bewerbenden Kapitäne und Nautiker konnte der Autor später einmal im Archiv der DSR einsehen. Personen aus westlicher oder jugoslawischer Kriegsgefangenschaft wurden dort als „nicht einsatzwürdig“ eingestuft.

Die „Landeszeitung“ – Organ der SED für Mecklenburg – meldete in ihrer Ausgabe vom 15. Dezember 1951 unter der Überschrift: „Vom Decksjungen zum Kapitän“ unter anderem: „Zum ersten Male wird deshalb am 1. Januar 1952 vom Wasserstraßenhauptamt in Rostock eine größere Anzahl Matrosenlehrlinge eingestellt.“ Der Zeitungsartikel, in dem die Ausbildung zum Matrosen erläutert und junge Menschen zum Ergreifen dieses Berufes aufgefordert wurden, zeigte Erfolg.

Eine Anzahl Bewerber meldete sich daraufhin beim Wasserstraßenhauptamt in Rostock, die sich einer anschließenden Aufnahmeprüfung unterzogen.

Meine Aufnahmeprüfung erfolgte am 28. Dezember 1951 beim Wasserstraßenamt Halle durch Oberreferent Schirdewahn, den späteren Direktor der Seefahrtsschule Wustrow. Die Einstellung der Lehrlinge geschah dann in drei Etappen – zum 1. Februar, unter denen ich mich befand, zum 15. Februar und zum 1. April 1952. Offiziell wurde mit der Ausbildung das Wasserstraßenhauptamt in Rostock beauftragt. Von dort erhielten wir auch den Lehrvertrag und das Lehrlingsentgelt. Die Ausbildung erfolgte durch drei Betriebe: Wirtschaftsbetrieb Schiffsbergung und Taucherei Stralsund (WST), Wasserstraßenamt Stralsund und das Fischkombinat Rostock.

Im Laufe des Jahres 1952 änderten sich die Aufgaben des Wasserstraßenamtes Stralsund. Die vorhandenen Schlepper und Bagger übernahm der neue Betrieb Schiffsbaggerei Rostock und somit auch die auf diesen Fahrzeugen eingesetzten Lehrlinge. Alle Fahrzeuge des Tonnenwesens übernahm der Seehydrographische Dienst der DDR und gleichfalls die Lehrlinge zur Weiterausbildung.

Die Ausbildung entsprach in keiner Weise den Hoffnungen und Wünschen, und von größeren Fahrzeugen war zu dieser Zeit nichts zu sehen und sie waren auch vorerst noch nicht zu erwarten. Wie viele Lehrlinge 1952 eingestellt wurden ist unbekannt. Man sprach von 80.

Der Lehrvertrag wurde erst nach dreimonatiger Probezeit ausgestellt. Dieser Vertrag war sehr großzügig. Wir erhielten folgende Effekten überreicht: 1 Paar Seestiefel, 1 mal Ölzeug, 2 Garnituren Winterunterzeug, 2 Garnituren Sommerunterzeug, 1 wollenen Pullover, 1 wollenen Schal, 4 Paar Wollstrümpfe, 1 Mütze, 1 Paar Arbeitshandschuhe. Als Entlohnung erhielten wir 60,- DM, die sich halbjährlich um 5,- DM erhöhten. Dazu kam ein Verpflegungsgeld von 90,- DM monatlich.

Verantwortlich für die Lehrlinge im Wasserstraßenhauptamt Rostock war der damalige Jungingenieur Uhlemann, später Kapitän bei der DSR. Durch ihn wurden 1952 noch zwei Exkursionen organisiert, einmal nach Berlin und Potsdam mit einer Fahrt auf dem neueröffneten Kanal Paretz-Niederneuendorf und eine nach Niederfinow zum Schiffshebewerk.

Bei der WST waren wir etwa 20 Lehrlinge. Wir mussten uns am 1. Februar 1952 in Stralsund in der Wasserstraße einfinden und wurden noch am gleichen Tage auf die Baustellen und Fahrzeuge in Warnemünde, Saßnitz und Stralsund verteilt. Dies schien aber alles nicht so recht zu klappen, schon wegen der Unterkunft, und nach etwa zehn Tagen wurden alle Lehrlinge auf dem MS UNDINE zusammengezogen. Damals war das Schiff als Taucher- und Bergungsschiff und Schlepper an den Wirtschaftsbetrieb Schiffsbergung und Taucherei Stralsund verchartert. Eigentümer des Schiffes war Kapitän Paul Hahn aus Rostock. Sein Bruder Kapitän Willi Hahn führte das Schiff. Es diente als Taucherschiff und Schlepper. Vom Februar bis Mai 1952 wurde es als Schulschiff für die dem Betrieb zugewiesenen Matrosenlehrlinge verwendet.

Es stand nur eine Kajüte im Vorschiff mit vier Kojen und der Aufbau an Deck zur Verfügung. Im Aufbau mussten nun 16 Lehrlinge ihr Domizil aufschlagen. Mit viel Hallo wurde die Einrichtung vorgenommen. Es gab nicht viel zu tun. Es brauchten lediglich Löcher in die Holzwände gebohrt zu werden. Dort wurden große geschmiedete Haken eingesetzt, und schon konnten die aus Taucherstoff gefertigten Hängematten eingehängt werden. Geschlafen wurde dann in zwei Etagen. Gewaschen wurde sich bei allen Temperaturen nur an Oberdeck mit kaltem Wasser. An Unterbringungsmöglichkeiten der Effekten standen uns nur zwei Schränke und etwa sechs Regale zur Verfügung. Der größte Teil unserer Habseligkeiten wurde im Koffer im Laderaum aufbewahrt.

Von Februar bis April waren wir in Saßnitz stationiert. Unser Einsatz erfolgte bei der Abbergung des Fischkutters SAS 77, der bei Dranske gestrandet war, bei Schrottbergungen und der Bergung der zwei Bronzepropeller des ehemaligen Zerstörers Z 28 sowie bei der Bergung der Reste der eisernen Seebrücke von Lohme.

Im Mai 1952 erfolgte dann eine erneute Verteilung der Lehrlinge auf die einzelnen Baustellen und Fahrzeuge. Ich gehörte mit vier weiteren Lehrlingen nun zur festen Besatzung der UNDINE.

Unser Einsatz erfolgte jetzt von Warnemünde aus. Versucht wurde die Bergung eines schwedischen Kümos, das 1943 auf eine Mine gelaufen war. Die Arbeiten wurden abgebrochen, als sich herausstellte, dass das Schiff teilweise mit Munition und Fliegerbomben beladen war. Später kamen wir dann bei der Hebung des ehemaligen VII-C-Bootes U 1308 zum Einsatz.



Der Autor auf dem Seebäderschiff UNDINE (1952)

Am 29. Februar 1952 waren durch die Generaldirektion Schifffahrt bei der Warnowwerft vier Typ IV-Schiffe bestellt worden. Zwei sollten 1954, zwei weitere 1955 fahrbereit sein. Sie wurden etwa im April auf Kiel gelegt. Im Herbst 1952 wurden die Arbeiten wieder beendet und die Helling leer geräumt, da die Warnowwerft feststellen musste, dass die Industrie in der DDR nicht in der Lage war, die notwendigen Anlagen zu liefern. Geplant war eine Maschinenanlage mit 8 Motoren zu 1000 PS. Man überlegte eine Neukonstruktion mit einer Turbinenanlage. Dieser Gedanke wurde verworfen, da auch die Turbinen erst entwickelt werden mussten, während der geplante Diesel bereits in der Entwicklung war. Eine überarbeitete Neukonstruktion des Typs IV wurde dann im Herbst 1954 auf Stapel gelegt – das MS FRIEDEN. Zwei Jahre zuvor hieß es in der „Anordnung über die Errichtung des VEB Deutsche Seereederei“ vom 21. August 1952, mit der die Gründung des volkseigenen Betriebes „Deutsche Seereederei“ mit Wirkung vom 1. Juli 1952 bestätigt wurde, zur Berufsausbildung:

„Heranziehung und Ausbildung des seemannischen Nachwuchses; hierbei sind die von der Generaldirektion Schifffahrt auf diesem Gebiet eingeleiteten Maßnahmen zu übernehmen und fortzuführen.“

Per 1. Dezember 1952 erfolgte die Übernahme und Bezahlung der Lehrlinge durch die DSR. Die Ausbildung lief aber zunächst bei den vorherigen Betrieben weiter. Zum 15. Februar 1953 wurden durch die DSR alle Lehrlinge zum ersten Teil des Berufsschulunterrichts in Wustrow zusammengezogen. Der dauerte bis zum Juli 1953. Die Oberaufsicht hatte die damalige Seefahrtsschule. Untergebracht waren wir im Strandhotel in der Strandstraße und ab Ende April im neuen Internat der Seefahrtsschule.

Als Lehrer fungierten teils Dozenten der Seefahrtsschule, so die Herren Methling, Schickedanz und Kröger. Der ansässige Arzt, Dr. Meyer, erteilte Unterricht in der Gesundheitspflege. Für M/L, Mathematik, Physik und Deutsch kamen Lehrer von Berufsschulen aus Ribnitz-Damgarten nach Wustrow. Für den Seemannschaftsunterricht hatte man Kapitän Klevenow aus Wustrow verpflichtet (später Lotse in Wismar).

Die Teilnahme an den Bezirksmeisterschaften der GST im Seesport 1953 brachte uns einen 3. Platz und einen aufgetakelten Brandungskutter ein, der dann neben einem alten K 10 eifrig im praktischen Unterricht auf der Ostsee genutzt wurde.

Es reisten damals 24 Lehrlinge in Wustrow an. Von den Auszubildenden des Fiko Rostock sind nur zwei Mann zum Berufsschullehrgang in Wustrow erschienen. Im Juli erfolgte dann eine Zwischenprüfung für Lehrlinge, während drei Leichtmatrosen vom Dampfer VORWÄRTS und andere ihre Matrosenprüfung ablegten. Das war die erste Prüfung zum Facharbeiter „Matrose“ in der DDR. Die drei Leichtmatrosen Maaß, Neuhardt und Waarck sowie Junge

Krätzig vom SS VORWÄRTS wurden jeweils für eine Reise des Schiffes durch vier Lehrlinge ersetzt.

Danach erfolgte ein Einsatz auf dem Dampfer VORWÄRTS, für andere Lehrlinge auf dem Seeleichter FORTSCHRITT und beim Fischkombinat. Da die Reederei zu diesem Zeitpunkt noch keine fahrbereiten Seeschiffe besaß, wurden die Lehrlinge auch in der Taklerei der Neptunwerft eingesetzt oder in zwei Schichten auf dem Schwimmkran II sowie den Schleppern EISBÄR und SEEHUND. Ich musste als ältester Lehrling einen erkrankten Matrosen auf dem Schwimmkran LANGER HEINRICH ersetzen.

Im November fand dann der nächste Berufsschulabschnitt statt. Diesmal in einem Ferienheim des FDGB in Kühlungsborn. Lehrgangsleiter war hier Herr Witzke von der Weißen Flotte Dresden, später Kapitän bei der DSR. Seemannschaft und Nautik wurden durch den Lotsen Dose aus Warnemünde gegeben. Dieser Lehrgang lief bis März 1954 und endete wieder für einige mit dem Facharbeiterbrief.

Im Juli 1954 erfolgte für die fünf Lehrlinge Frommherz, Knoblich, Meier, Müller und Pfafferott ebenfalls die vorzeitige Beendigung der Lehre. Danach begann für sie der Einsatz auf den Neubauten ROSTOCK und WISMAR als Matrosen.

Die praktische Prüfung war durch Kapitän Beykirch abgenommen worden. Für die große Fluktuation ist die damalige Zeit mit ihren speziellen Problemen verantwortlich. (Anmerkung der Redaktion: Wilhelm Knapp, Direktor der DSR von 1955 bis 1957, schrieb in seinen Erinnerungen: „Ausgehend von der Aufgabenstellung des ersten 5-Jahrplanes stellte die Deutsche Seereederei 1952 sechzig Lehrlinge ein, die im Betrieb zum Matrosen ausgebildet werden sollten. Das damals einzige Handelsschiff, der D. VORWÄRTS konnte nur einige von diesen 60 Lehrlingen an Bord ausbilden. Die Mehrzahl der eingestellten Lehrlinge musste der Seebaggerei, der Schiffsbergung, der Taucherei und der Hochseefischerei im Rahmen eines Vertragsverhältnisses übergeben werden.

Durch die nur lockere Verbindung der DSR zu den Lehrlingen brachen viele ihr Ausbildungsverhältnis zu unserem Betrieb ab, sodass von den ursprünglich 60 eingestellten Lehrlingen nach dreijähriger Ausbildung nur 13 Bewerber ihre Facharbeiterprüfung als Matrose ablegten.“)

Es muss aber auch gesagt werden, dass die damaligen verantwortlichen Genossen sich viel Mühe gegeben haben, um das Bestmögliche zu erreichen. So kümmerten sich die Genn. Kühn, Gen. Mutschler und Gen. Propp von der Generaldirektion Schifffahrt ständig um die Ausbildung. Sie kontrollierten persönlich die Ergebnisse. Propp war später Kapitän bei der DSR. Er hat mir noch im Juli 1958 die A6-Prüfung abgenommen, danach ging er vom Staatssekretariat Schifffahrt zur Reederei.

Wenn auch die Ausbildung auf einem Frachtschiff nur kurzzeitig in Frage kam, so darf man die Bemühungen der älteren Kollegen in den Ausbildungsbetrieben nicht vergessen.

Auf den Baggern, Schleppern, Tauchergezeugen wurden solide fachliche Kenntnisse

vermittelt, die auf einem Frachtschiff in der kurzen Zeit nicht zu erlernen waren. Diese wurden dann auf den Neubauten in der Praxis bewiesen.



Inspektor Pfafferott (Bild: „Voll Voraus“)

Einer für alle, alle für einen

Meine Lehre als Vollmatrose Deck begann im Jahr 1980. Zur damaligen Zeit bestand die zweijährige Lehrzeit aus drei Abschnitten. Das erste Jahr teilte sich in einen theoretischen Teil mit Unterkunft im Internat und einen praxisbezogenen auf dem Lehrschiff GEORG BÜCHNER auf. Der dritte Abschnitt der Ausbildung erfolgte innerhalb des zweiten Jahres auf den verschiedensten Frachtschiffen.

Entsprechend wurden die Klassen eingeteilt. Die eine Hälfte begann ihre Lehre im Internat in Lütten Klein und die andere ging zuerst auf die BÜCHNER. Ich hatte das Glück, zuerst das Internatsleben kennen lernen zu dürfen. Hier lagen wir zu viert auf einem Zimmer (Kammern wie an Bord hießen die Unterkünfte im Internat nicht). Wildfremde Leute teilten sich von kurz auf gleich ein Zimmer, ein Bad und später auch Freud und Leid. Sicherlich wurde man nicht mit jedem sofort gut Freund, aber der Umgang miteinander war erstaunlich gut. Jeder kannte es schon von zu Hause, wenn einem eine Nase nicht passte, setzte man sich nicht unbedingt mit ihm an einen Tisch. Aber hier im Internat war alles anders. Man wohnte zusammen, fuhr morgens zusammen nach Marienehe zur Schule und nachmittags wieder zurück. Abends traf man sich im Zimmer wieder. Man war also gezwungen, mit Leuten verschiedenster Wesensart zurechtzukommen. Es ging, es wurde auch immer einfacher.

Nachdem das erste halbe Jahr zu Ende war, wurde getauscht. Die Klassen, die zuerst auf der BÜCHNER gewohnt hatten, zogen ins Internat und wir auf die BÜCHNER. Ich sprach von dem Glück, zu Beginn der Lehrzeit im Internat gewesen zu sein. Das geschah ganz ohne Ironie, war tatsächlich so. Wir Glückspilze wurden nicht zuerst schiffstechnisch ausgebildet, um dann im Internat wieder alles zu vergessen, sondern wurden langsam an die so genannte christliche Seefahrt heran geführt. Die Übergänge waren fließender als anders herum.

Auf der GEORG BÜCHNER lernten wir erstmals die Enge eines Schiffes bzw. die Enge des Raumes, auf dem viele Menschen zusammen leben mussten oder wollten, kennen. Mir wurde mit einem Kollegen eine Kammer zugewiesen (hier hießen die Unterkünfte dann so). Mein erster Eindruck hinsichtlich der Größe des Quartiers war alles andere als erfreulich. Ich dachte bei mir, wie bitte, hier sollen wir zu zweit drin hausen? Aber man glaubt gar nicht, was dort alles rein ging. Außer meinem gottlob schlanken Kollegen und mir, unseren ganzen Klamotten, die die Mama zu Hause eingepackt hatte, mussten wir noch diverses Putzzeug in einem Extraschrank unterbringen. Man soll es nicht glauben, aber wenn man Ordnung hält, ist alles machbar.

Ordnung und Sauberkeit wurden sehr groß geschrieben. Wer von zu Hause keine Vorkenntnisse mitbrachte, bekam so seine Probleme. Klo putzen? Hab ich noch nie gemacht. Feudeln? Was ist das? Man lernte schnell, zumal wir putzen mussten, bis alles sauber war. Und was Sauberkeit hieß, das bestimmten immer andere. Anfangs waren es die Erzieher, zum Schluss besaß man schon eigene Ansprüche, was die Sauberkeit betraf.

Von den Erziehern ist mir eigentlich nur einer in Erinnerung geblieben. Wir nannten ihn Mutti. Diesen Namen bekam er nicht erst von uns, den musste er schon länger getragen haben. Ich glaube auch, er wusste, wie er von den Lehrlingen genannt wurde. Nur durfte dieser Spitzname nie laut genannt werden. Mutti war immer, zumindest fast immer, präsent. Mutti war eine Institution auf der GEORG BÜCHNER. Wir sagten immer, wer Mutti nicht kennt, hat die Welt verpennt.

Uns wurde von Anfang an eingebleut, dass unsere Ausbildung einen halb-militärischen Charakter hätte. Dementsprechend wurde jede Ansage mit einem kräftigen Pfiff aus der

Bootsmannspfeife angekündigt. Sei es zum Backen und Banken, zum Reinschiff oder zur Nachtruhe.

So ging das eine Jahr Lehre mehr oder weniger schnell, mehr oder weniger interessant und spannend dem Ende entgegen. Man lernte, sich in die Gemeinschaft einzubringen bzw. in ihr zu leben. Wir lernten, füreinander da zu sein, wenn mal jemanden das Heimweh plagte oder die Freundin weggelaufen war oder eine neue kennen gelernt wurde.

Den Höhepunkt dieses Gemeinschaftssinnes lernte ich am letzten Tag auf der GEORG BÜCHNER kennen. Wir saßen achtern im ständig überfüllten Smoketimeraum beisammen, bekamen kaum noch Luft und sabbelten viel dummes Zeug. Am kommenden Tag sollten sich unsere Wege trennen und der dritte Abschnitt der Ausbildung beginnen. Endlich zur See fahren! Irgendetwas müssen wir noch machen, irgendwas, damit man uns in Erinnerung behält. Mario, ein Klassenkamerad, der immer irgendwelchen Blödsinn im Kopf hatte, ein ganz lustiger Typ, aber nicht unbedingt einer, dessen Freundschaft man wirklich brauchte, kam auf die Idee, um die BÜCHNER herum zu schwimmen. „Gute Idee“, platzte es aus mir heraus. „Traut ihr euch doch sowieso nicht“, kam es aus allen Ecken. Im Ego zutiefst getroffen, vielleicht war auch das eine oder andere Bier, was ich vorher auf dem Tradi zu mir genommen hatte, schuld, dass wir uns festnageln ließen. Es sprach sich natürlich rum wie eine Lauffeuer, dass sich zwei gefunden hätten, die sich über sämtliche Verbote und Gefahren hinwegsetzen und um das Schiff herum schwimmen wollten.

Wir kamen dann in der Badehose zur Gangway, wo erstaunlicherweise kein Erzieher weit und breit zu sehen war, obwohl sich fast alle an Bord anwesenden Lehrlinge laut johlend an Deck befanden. Wir also rein in die kalte Warnow und losgeschwommen. Backbord achteraus, dann an der Steuerbordseite zum Vorschiff und wieder zurück. Die paar hundert Meter, pah, was ist das schon, dachten wir. Auf dem Schiff folgten uns laut feiernd jede Menge Lehrlinge. Aus den Bulleys flogen Lehrbücher, wir fühlten uns wie Stars auf dem roten Teppich.

Wieder an der Gangway erwartete uns Mutti, wer sonst? Unter Schimpfkanonaden, Strafanrohungen und Vorwürfen, was alles hätte passieren können, wurden wir in unsere Kammern geschickt. Mutti löste auch den ganzen Pulk von johlenden Lehrlingen rigoros auf, schickte alle auf die Kammern und sprach Landgangsverbot aus. Bestraft wurden wir zwei mit Reinschiff auf allen Gängen, Fegen und Feudeln. Na zauberhaft, dachte ich mir, Nachtruhe ade. Alle bekamen ihren Spaß und ich den Ärger.

Nachdem ich geduscht hatte, wartete ich auf das Signal von Mutti. Es dauerte auch nicht lange und ein lauter Pfiff ertönte, begleitet von dem Ruf: „Die Freischwimmer zum Reinschiff raustreten!“ Ich schnappte mir also Besen und Schrubber und trat vor die Kammer. Nun passierte etwas, womit ich nicht im geringsten gerechnet hatte. Sämtliche Kammern öffneten sich und alle Bewohner traten vor der Tür an. Vor jeder Kammer standen zwei Mann mit Besen oder Schrubber. Ein dicker Kloß saß mir im Hals und ein breites Grinsen erhellte mein Gesicht. Ein schallendes Gelächter hallte durch die Gänge. Keiner hatte wohl mit einer solchen Beteiligung gerechnet. Mutti schüttelte den Kopf und ging in sein Office. Innerhalb kürzester Zeit waren alle Gänge sauber.

Eines ist mir bis heute geblieben – die Erinnerung an dieses Zusammengehörigkeitsgefühl. Einer für alle, alle für einen. Ich habe es während meiner Fahrzeit immer wieder erleben dürfen. Selbst meine Frau verspürte dieses Gefühl, schon Jahre dazugehören, auch wenn sie gerade erst an Bord gekommen war, um mich zu besuchen. Sie war fremd, aber wurde nicht als Fremde behandelt. Wir haben an Bord gearbeitet und gefeiert, wir waren zutiefst betrübt oder konnten himmelhoch jauchzen. Alle Leute besaßen ihren Anteil daran, wir waren an Bord eine große Familie. Dieses Zusammengehörigkeitsgefühl fehlt mir heute manchmal sehr, in einer Zeit, in der jeder sich selbst der Nächste ist.

Sondereinsatz auf MS GEORG BÜCHNER im Sommer 1968

Meinen ersten Einsatz als Funkstellenleiter hatte ich auf MS HEINZ KAPELLE/DEVJ und der dauerte auch ununterbrochen fast zwei Jahre – 15. August 1966 bis 29. Mai 1968! Es erfolgte ein Besatzungswechsel. Alle sollten eine Indonesien-Reise (ca. 130 Tage) aussetzen und dann wieder aufsteigen. Aus diesem Grunde ließ ich Uniformen und zum Teil auch zivile Kleidung auf dem Schiff zurück. Nur drei Besatzungsmitglieder verblieben aus verschiedenen Gründen an Bord. Wie es zur damaligen Zeit fast üblich war, wurde daraus natürlich nichts! Einspringen zu einer „Kurzreise“ für „plötzlich“ erkrankte Kollegen (gerade zur Sommerzeit) und für „Vorortverkehrsteilnehmer“, die zum Ermöglichen ihrer „Qualifizierungslehrgänge“ lediglich „rechts rum“ fuhren, war in diesen Fällen fast obligatorisch. Dann hieß es oft: „Gerade du als Genosse, das mußt du doch einsehen!“

Natürlich ereilte auch mich dieses Schicksal. Ich sollte den Neubau MS RONNEBURG/DDXO Ende Juni in der Warnow Werft für die erste Reise übernehmen. Das lehnte ich ab. Was folgte, war das „Genosse-Einsehen“ für eine Reise auf MS GEORG BÜCHNER/DDVR. Klingt fast wie eine Humoreske: werde aus meinem wohlverdienten Urlaub für eine Urlaubsvertretungsreise herausgerissen!

Am 22. Juni 1968 habe ich auf MS GEORG BÜCHNER/DDVR für eine Kubareise ohne Lehrlinge (Ferienzeit) angemustert. Stammfunkstellenleiter Aribert Sander war krank, sodass ich von einer Vertretung übernommen und am Reiseende wieder an eine Vertretung übergeben habe. Bei Kapitän Herbert Schickedanz meldete ich mich „dienstbereit“ an und unterrichtete ihn davon, dass ich aus obigen Gründen „leider“ keine Uniformen, allerdings wenigstens weiße Hemden dabei habe. Darüber war er absolut nicht begeistert und sein lakonischer Kommentar dazu: „Dann ziehen sie sich immer ein sauberes Hemd an.“ Somit war ich außer Kapitän's Ehefrau auf dieser Reise der einzige „Zivilist“ an Bord. Dass Kapitän Schickedanz viel mit selbstgestrickten Pudelmützen rumlief und der Ruf nach „Politchen“ des öfteren über die Gänge hallte, sei hier, wie auch der umfangreiche Funkverkehr (zum Beispiel musste die komplette Ladungsaufstellung per Telegramm an Havanna-Radio/CLA geschickt werden), nur nebenbei erwähnt.

Der Hauptgrund dieses Berichts ist der tragische „Badeunfall“ eines Nautikstudenten des MS J.G. FICHTE/DCZK, über den sich die Kapitäne beim Passieren beider Schiffe auf dem Atlantik austauschten. Unser Kapitän wurde gebeten, während der Liegezeit in Havanna auch möglichst viele Betreuungseinsätze durch Besatzungsmitglieder der GEORG BÜCHNER zu übernehmen.

Was war in Havanna geschehen? Bei Landgängen in der Freizeit wurde das Hotel „Sierra Maestra“ im Stadtteil Miramar im „Diplomaten-Wohnviertel“ Havannas gerne besucht. Es lag direkt am Golf-Ufer und hatte auch ein Seewasser-Badebecken. Hier verunglückte der Student (sein Name ist mir leider entfallen). Beim Sprung über die nur maximal einen Meter hohe Holzbalkenbarriere in ein Badebecken erlitt er einen „Genickbruch“. Solch ein Unfall war in diesem Hotelbadebecken einmalig. Er wurde im Krankenhaus „Havanna-Ost“ von einem renommierten Neurologen operiert und lag dort zur Weiterbehandlung in einem „Rollbett“ festgezurrt. Das Krankenhaus wollte versuchen, ihn transportfähig zu bekommen, um ihn zur Weiterbehandlung in die DDR auszufliegen.

Von der J.G.FICHTE blieben zwei Studenten der Funkerklasse im zweiten Studienjahr in Havanna, die abwechselnd die individuelle Betreuung des Verunfallten übernahmen. Mit

unserer Schiffsärztin, Frau Dr. Anneliese Prien, und einer Krankenschwester habe auch ich drei Tageseinsätze à ca. acht Stunden mitgemacht. Unsere Betreuung bestand unter anderem in verschiedenen Handlungen wie Essen und Trinken verabreichen, körperliche Erfrischungen wie Stirn kühlen und ähnliches, in vorgeschriebenen Zeitabständen das Rollbett drehen, in erster Linie aber in der moralischen Unterstützung. Es war ein mehr als trauriger Anblick, diesen einst durchtrainierten Mann mit „Gardemaßen“ im Rollbett mit dem Gesicht zum Fußboden liegen zu sehen. In dieser Position versuchte er meistens ein wenig zu schlafen. Er war von den Schulterblättern abwärts gelähmt, geistig aber total fit. Wir haben uns ausgiebig über viele Dinge, auch über den Unfallhergang, unterhalten. Nie werde ich vergessen wie er sein Schicksal beklagte. „Als Kampfschwimmer der NVA bin ich aus 30 Metern Höhe aus einem Hubschrauber in die Ostsee gesprungen und hier muss mir das im ‚Plantschbecken‘ passieren!“ Auch wir, Frau Doktor und ich, haben dort gebadet und hatten durchaus eine konkrete Vorstellung davon bekommen, wie sein Sprung zu dem Genickbruch in diesem Badebecken führte. Wir blieben „glücklicherweise“ unversehrt, nur meine Ruhla-Armbanduhr war badeuntauglich und hatte aufgegeben. Kurze Zeit nach unserem Auslaufen aus Havanna ist der Verunfallte verstorben.

Am 26. August 1968 habe ich in Rostock abgemustert und durfte meinen „wohlverdienten langen Urlaub“ bis zum Wiederanmustern auf MS HEINZ KAPELLE am 14. November 1968 doch noch fortsetzen.



Aus der Geschichte des MS GEORG BÜCHNER

Nach dem Zweiten Weltkrieg ließ die belgische Compagnie Maritime Belge, Antwerpen, für den Liniendienst von Antwerpen zu ihren afrikanischen Kolonien Kongo und Angola zwischen 1948 und 1951 fünf Schiffe bauen, die als Albertville-Klasse bezeichnet wurden. Das letzte dieser kombinierten Fracht- und Passagierschiffe wurde als Baunummer 743 in das Auftragsbuch der Werft eingetragen. Es lief am 12. August 1950 bei der Werft S. A. John Cockerill, Hoboken, vom Stapel und wurde auf den Namen CHARLESVILLE getauft. Am 12. Februar 1951 war das Schiff fertiggestellt und wurde am 15. Februar an den Auftraggeber abgeliefert. Die CHARLESVILLE war mit 10.091 BRT (8.339 BRT / 7.856 NRT) vermessen und besaß eine Tragfähigkeit von 9.274 tdw.

Das Schiff war über alles 153,70 m lang (zwischen den Loten war es mit 142,50 m vermessen), 19,60 m auf Mittelspant breit und besaß einen Tiefgang von 8,38 m im beladenen Zustand. Die CHARLESVILLE wurde mit einem Achtzylinder-Zweitakt-Gegenkolbenmotor vom Typ 2DA8 ausgerüstet, der als Lizenzbau von Burmeister og Wain/Kopenhagen bei der Baufirma Cockerill in Seraing hergestellt worden war. Dieser Motor erbrachte eine Leistung von 7.200 PS und gestattete eine Dauergeschwindigkeit von 16 Knoten.

Das Einschraubenschiff war ein Volldecker mit kurzer Back, mittschiffs liegender Maschinenanlage und mittlerem verlängerten Aufbau sowie achterem Deckshaus (Poop). Bei drei Aufbaudecks besaß das Schiff zwei durchlaufende Decks, und vor dem Maschinenraum ein zweites Zwischendeck. Der Stahlschiffskörper war nach dem Querspantensystem gebaut und mit Ausnahme der geschweißten Plattenstöße vollständig genietet. Acht wasserdichte Schotten bildeten neun Abteilungen. Eine echte Rarität war ihr doppelwirkender Zweitakt-Gegenkolben-Motor, der von der Bauwerft in Lizenz von Burmeister & Wain, Kopenhagen in nur wenigen Exemplaren gebaut wurde.

Die CHARLESVILLE konnte 248 Fahrgäste in einer Klasse befördern und hatte 140 Mann Besatzung. Am 6. März 1951 verließ die CHARLESVILLE den Heimathafen Antwerpen zu ihrer Jungfernnreise und hatte die Häfen Matadi in Belgisch Kongo und Lobito in Angola als Zielhäfen. Auf dieser Linie blieb das Schiff und beförderte Beamte und Familienmitglieder der in den afrikanischen Besitzungen tätigen Angestellten sowie Soldaten der belgischen Kolonialarmee. Da die CHARLESVILLE ständig auf dieser Linie pendelte, war sie eng mit der Kolonialgeschichte des Landes verbunden.

1967 wurde die CHARLESVILLE aufgelegt und zum Verkauf gestellt.

Aus der Geschichte des Schiffes bis zu diesem Zeitpunkt ist lediglich bekannt, dass dessen Funker am 23. Dezember 1963 die Notrufe des sich 180 Seemeilen nördlich von Madeira befindlichen griechischen Passagierschiffes LAKONIA auffing, das sich unter der Führung von Kapitän M. Zarbis von Southampton auf einer Reise zu den Kanarischen Inseln befand und in Brand geraten war. Die CHARLESVILLE eilte mit anderen Schiffen zu dem Unglücksort. Als erstes traf das argentinische Passagierschiff SALTA ein, gefolgt von der CHARLESVILLE. Die Retter arbeiteten eng zusammen und übernahmen mehr als 900 Personen von dem verunglückten Schiff. Von etwa 90 Personen weiß man, dass sie im Feuer ums Leben kamen, weitere 42 wurden nicht gefunden und später als tot erklärt.

Das aufgelegte Schiff war für die DDR interessant. 1950 wurde der Beruf des Matrosen als Lehrberuf eingeführt. Bei der Suche nach einer Möglichkeit, den Nachwuchs für die junge DDR-Handelsflotte so praxisnah wie möglich ausbilden zu können, prüfte die Leitung der Deutschen Seereederei den Ankauf von Alttonnageschiffen, die die Unterbringung einer größeren Anzahl von Besatzungsmitgliedern ohne zu großen Umbau zuließen. Zu dieser Zeit verloren

die Belgier ihre Kolonie im Kongo und so hatten die Versorgungsschiffe, die Personal, Truppen und notwendige Güter in beide Richtungen befördert hatten, keine großen Aufgaben mehr und wurden zum Verkauf gestellt. So kam es, dass in Belgien mehrere dieser Schiffe, die einst im Liniendienst Antwerpen–Belgisch-Kongo–Angola eingesetzt worden waren, zu verkaufen waren, und genau solche Schiffe boten sich nach geringen Veränderungen als Lehrschiffe an. Der Gedanke der DSR, Schiffe für die Ausbildung zuzuführen, war bei der Hauptverwaltung See beim Verkehrsministerium bereits 1955 aufgekommen, doch da jetzt die Finanzentscheidung zugunsten der künftigen Matrosenausbildung an Bord gefallen war, musste in dieser Richtung schneller gedacht werden. Im Frühjahr 1958 war es gelungen von der belgischen Compagnie Maritime Belge S.A. zwei Schiffe anzukaufen, bei denen zunächst ein Einsatz als Fracht-/Passagierschiffe vorgesehen war. Nun wurden Lehrschiffe daraus, die unter den Namen HEINRICH HEINE und THEODOR KÖRNER nach kurzem Umbau in Dienst gestellt wurden. Mit ihnen begann man in der DSR ein neues Kapitel in der Berufsausbildung, denn jetzt konnte die Theorie- und Praxisausbildung ausschließlich an Bord der Fracht- und Lehrschiffe stattfinden, die im Liniendienst eingesetzt wurden. Weitere Schiffe folgten. Die „schwimmenden Berufsschulen“ übernahmen konkrete Transportaufgaben. Sie beförderten Stückgut, Sackgut und Getreide. Ihr Fahrbereich war auf Grund ihrer Klasse unbegrenzt. Jedes Schiff konnte etwa 100 Matrosenlehrlinge aufnehmen, die an Bord eine reguläre zweijährige Ausbildung in Theorie und Praxis erhielten. Die bisher an Land tätig gewesen Lehrkräfte wurden Ausbildungsoffiziere.

Im Jahr 1962 wurde von der Reederei Cie. Maritime de Chargeurs Reunis, Le Havre ein weiteres Kombischiff angekauft um es als drittes Lehrschiff zu nutzen. Es wurde unter dem Namen J. G. FICHTE in die Flotte eingebracht, und damit erweiterte die DSR das Lehrangebot auf 365 Ausbildungsplätze an Bord. Im Jahr 1968 entschloss sich die Reedereileitung zum Verkauf der beiden älteren Lehrschiffe. Die DSR konnte die CHARLESVILLE erwerben und stellte das Schiff am 5. Juli 1967 unter dem Namen GEORG BÜCHNER in den Dienst. Um die Ausbildung der jungen Seeleute so praxisnah wie möglich zu gestalten, wurde das



MS CHARLESVILLE im Dock der Mercantile Werft Antwerpen (Juni 1967)

Schiff in der Mercantile Werft Antwerpen umgebaut. Dort wurde das Schiff an die Deutsche Seereederei Rostock übergeben und verließ am 6. September 1967 als GEORG BÜCHNER/DDVR Antwerpen mit Ziel Rostock.

In Rostock angekommen wurde es bis 1968 für die künftige Verwendung beim VEB Warnowwerft Warnemünde als frachtfahrendes Ausbildungsschiff ausgerüstet. Die GEORG BÜCHNER konnte bis zu 150 Matrosenlehrlinge und 20 Ausbilder aufnehmen. Zur Stammbesatzung gehörten 50 Mann. Für die Besatzung und die Seefahrtsschüler waren diverse Einzel- und Mehr-Mann-Kammern zur Unterbringung sowie entsprechende Gemeinschaftsräume vorhanden. Für die Durchführung des theoretischen Unterrichts der Matrosenlehrlinge standen vier Schulräume zur Verfügung. Alle Räumlichkeiten waren für den Wintereinsatz beheizbar. Einige der Tagesräume waren für den Sommereinsatz klimatisiert, wohingegen das Gros der Mannschafts-, Tages-, Schul- und Werkstatt Räume nicht mit diesem Komfort versehen war. Es gab auf dem Schiff folgende Platzeinteilungen in den Messen: 28 Plätze in der O-Messe und 44 + 16 Plätze in zwei Mannschaftsmessen. 200 Plätze standen in der Messe der Berufsschule zur Verfügung. Hier wurden 9 Lehrer, 15 Lehrbootsleute und 168 Lehrlinge versorgt. Insgesamt also Platz für 280 Personen.

Sechs Rettungsboote und eine vorgeschriebene Anzahl von Rettungsflößen konnten genügend Personen aufnehmen.

Das Lehrschiff GEORG BÜCHNER wurde in der Liste des Schiffsbestandes der DSR unter der Nummer 066 registriert. Als Kapitän wurde Herbert Schickedanz berufen, der zuvor schon die Lehrschiffe HEINRICH HEINE und THEODOR KÖRNER befehligt hatte. Er führte an Bord ein strenges aber gerechtes Kommando, sodass die meisten Lehrlinge mit Hochachtung von diesem Kapitän sprachen, als sie ihre Position in der Flotte gefunden hatten.

Zur Ausbildung von Seeleuten wurde das Schiff im Liniendienst von Rostock über europäische Häfen nach Kuba und Mexiko eingesetzt (CUBALCO). Bei den Ausbildungsreisen der beiden Lehrschiffe HEINRICH HEINE und THEODOR KÖRNER hatte sich herausgestellt, dass sich diese Relationen für die Ausbildungsreisen klimatisch und zeitlich von Vorteil erwiesen. Es wurde angegeben, dass auf dem Schiff eine Ausbildungskapazität von 170 Lehrlingen, die an Bord zu Matrosen und Maschinenassistenten, aber auch im Wirtschaftsbereich ausgebildet wurden, bestand. Alle Lehrlinge traten mit einem 10-Klassenabschluss die Lehre an. Mit dieser auf Mannschaftsebene durchgeführten seemännischen Berufsausbildung wurde gleichzeitig Neuland in der 200-jährigen Geschichte deutscher Schulschiffahrt betreten. 1969 trat ein neuer Lehrplan in Kraft, durch den die scharfe Trennung zwischen Deck und Maschine in zwei Berufe, Matrose und Schiffsbetriebsschlosser (eingeführt 1965), aufgehoben wurde. Der neue Beruf hieß jetzt „Vollmatrose der Handelsschiffahrt“ mit dem Zusatz Deck bzw. Maschine.

Im Jahr 1970 befand sich die GEORG BÜCHNER auf der Heimreise von Havanna nach Rostock, als es am 4. August zum Totalausfall der Hauptmaschine kam. Als Ursache wurde ein Drucklagerschaden ermittelt. Die Seekammer verhandelte den Unfall unter dem Aktenzeichen 63/70. Bis zur Außerdienststellung des Schiffes gab es keine weiteren verhandelten Seeunfälle.

1977 sprang angeblich der Rumpf des Schiffes bei Schweißübungen leck. Eine Verhandlung über den Unfall gab es vor der Seekammer der DDR nicht. Vielleicht sollte dieser Umstand den Hintergrund dafür bilden, warum die GEORG BÜCHNER aus der Fahrt genommen wurde. Man könnte natürlich auch sagen, dass dieses Schiff ganz einfach zu teuer geworden war.

Die GEORG BÜCHNER wurde am 7. Juni 1977 außer Dienst gestellt und an die „Betriebsberufsschule Flotte“ des VEB Deutfracht/Seereederei übertragen. Am 25. Juni 1977 verließ das Schiff mit eigener Maschine Rostock und begab sich zum Umbau zu einem stationären

Schulschiff nach Polen. Der Umbau erfolgte auf der Stocznia Remontowa „Gryfis“ in Stettin und begann am 26. Juni.

Am 31. August 1977 kehrte die GEORG BÜCHNER zurück und erhielt den Liegeplatz hinter dem Traditionsschiff „Typ-Frieden“, ex DRESDEN, in Rostock-Schmarl. Am 5. November 1977 wurde hier das Schiff offiziell für die „Betriebsberufsschule Flotte“ als „landseitiges Ausbildungsobjekt“ in Betrieb genommen.

Die Betriebsschule Flotte hatte damit die Möglichkeit erhalten, die seemännische Grundausbildung der Lehrlinge qualitativ zu verbessern. So wurde der Maschinenraum als Maschinenlabor genutzt, und die Sicherheitsausbildung, auch der Ladungsdienst, konnten praxisnah durchgeführt werden, da das gesamte Ladegeschirr an Bord verblieben war. So hieß es in der Chronik der DSR von Harry Wenzel. Das bedeutete, dass der ehemalige Afrikaner auch weiterhin als Lehrausbildungsschiff diente, auf dem die Matrosenlehrlingen mit allen Arbeiten vertraut gemacht werden konnten, die auf einem Schiff anfallen. Hier konnten auch Absolventen der Seefahrtsschule Wustrow/Warnemünde ihr Praktikum ableisten. Das Schiff in Fahrt zu halten, war zu aufwendig geworden.

Von Mitte bis Ende 1983 wurde das Schiff noch einmal rigoros umgebaut, denn es stand die Aufgabe, die Lehrlinge auch mit moderner Umschlagtechnik vertraut zu machen. Bei diesem Umbau wurde der originale Vormast mit dem herkömmlichen Ladegeschirr durch einen wuchtigen Schiffskran ersetzt. Auch die Lüfterpfosten an der Vorkante der Aufbauten wurden gestutzt.

1987 teilte der Lizenzgeber des einzigartigen Motors, die dänische Motorenfabrik Burmeister & Wain, Kopenhagen, der Betriebsberufsschule mit, dass man am Ankauf des Schiffes interessiert



Zwei der 8 Zentrifugen für Öl und Brennstoffe (links), unten das Pleuellager, darüber linker und rechter Pleuel des Abgasschiebers, Mitte Kreuzkopf des Hauptkolbens (rechts)



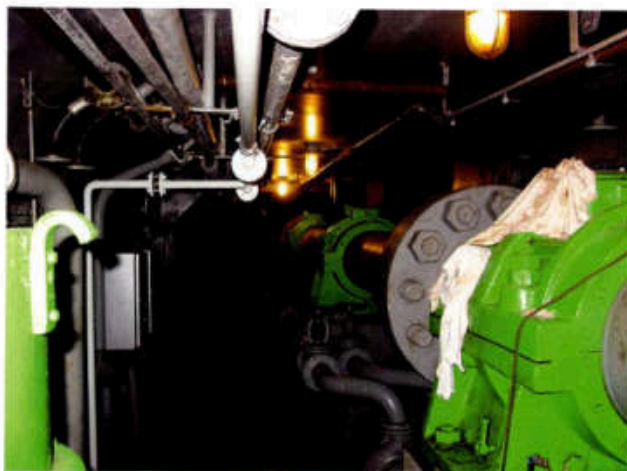
Kettenantriebe im Kurbelraum für Nockenwelle, Rootsgebläse; (links) Blick durch den Kurbelraum längs des Motors: rechte Pleuellstange des oberen und unteren Abgasschiebers, (rechts)



Im Rudermaschinenraum



Hauptmotor, Station obere Abgasschieber Zylinder 1 bis 8



Im Wellentunnel, Propellerwelle und Wellenlager

sei, um den letzten der beeindruckenden Gegenkolbenmotoren, der weltweit noch erhalten geblieben war, für das Werksmuseum zu erwerben.

1988 hatten sich belgische Kreise für das ehemalige Kongo-Schiff interessiert, weil darauf der belgische König seinen Dienst versehen hatte, dessen Kabine noch im Originalzustand vorhanden war. Man wählte es schon als Museumsschiff in Antwerpen, doch diese Pläne zerrannen. Zumindest hat man sie nicht konsequent weiterverfolgt. 1990 wollten belgische Interessenten das Schiff für 900.000 DM kaufen, aber die Folgekosten in Höhe von ca. 2 Millionen DM für Reparaturen betrachteten sie als zu viel und stellten ihre Wünsche erst einmal zurück.

Nach der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten wurde die Flotte der DSR planmäßig abgebaut. Da hatte ein Lehrschiff keine Zukunft mehr, und leider wurden die Leistungen, die erbracht worden waren, nicht mehr gewürdigt, sondern verunglimpft.

Am 18. Juni 1990 wurde der VEB Deutfracht/Seereederei von der Treuhandanstalt in eine GmbH umgewandelt, die nur noch jene Betriebsteile der Reederei erhalten durfte, die in Zukunft mit einiger Wahrscheinlichkeit Profit abwerfen würden. Die zu diesem Zeitpunkt schon 40 Jahre alte GEORG BÜCHNER gehörte natürlich nicht mehr dazu.

Das Schiff war zwar zu diesem

Datum ebenfalls auf die Deutsche Seereederei GmbH, Rostock, übertragen worden, doch man suchte weiter nach Möglichkeiten, wie man es loswerden könnte. In dieser Zeit waren viele westliche Manager, die jetzt in Rostock das Sagen hatten, bestrebt, die Erinnerung an die sehr erfolgreiche DDR-Handelsflotte zu verdrängen. Eine Ausbildung für angehende Seeleute wurde bald nicht mehr durchgeführt. So wurde die GEORG BÜCHNER von der Deutschen Seereederei GmbH für den symbolischen Betrag von einer D-Mark am 15. März 1991 an die Stadt Rostock verkauft und von dieser als Ausbildungs- und Schulungsschiff der Gesellschaft „Arbeitsförderungs- und Fortbildungswerk GmbH“ übertragen. Der Liegeplatz blieb in Rostock-Schmarl. Man könnte auch sagen, dass jetzt das Arbeitsamt Regie führte und das Arbeitsförderungswerk AFW als Auffanggesellschaft der DSR Ausbildungsprogramme für Erwerbslose auf dem Schiff durchführte.

Seit 1992 erfolgte eine Nutzung durch das Gemeinnützige Arbeitsförderungs- und Fortbildungswerk Schifffahrt GmbH (AFW), Rostock. Immer wieder tauchten Pläne auf wie man das Schiff loswerden könnte. Gern hätte man es verschrottet, am liebsten noch vor der Internationalen Gartenbau-Ausstellung, die in Rostock durchgeführt werden sollte. Der Förderverein Traditionsschiff verhinderte das, indem er am 1. Januar 1999 die GEORG BÜCHNER auf den „Förderverein Traditionsschiff“ übertragen ließ. Jetzt sollte dieser Verein darauf schauen, dass der alte Liner entsprechend den Vorschriften des Denkmalschutzes erhalten wird. In einem Gutachten („THB-Deutsche Schifffahrtszeitung“ vom 24. Juni 1999) wurde angemerkt, dass die GEORG BÜCHNER nach einigen Konservierungsarbeiten weitere 25 Jahre vor Rostock-Schmarl liegen könnte.

Am 22. Juli 1999 berichtete die gleiche Zeitung, dass es bei Schweißarbeiten an den Aufbauten am 17. Juli 1999 zu einem Brand gekommen war. Die Feuerwehr konnte den Brand recht rasch löschen. Der Schaden belief sich dennoch auf eine Summe von rund 100.000 DM.

Im „THB“ vom 20. Juli 2000 wurde von Überlegungen seitens der Rostocker Stadtverwaltung berichtet, nach denen das Schiff entweder verschrottet werden soll, oder an einem anderen Liegeplatz als Jugendherberge weiter genutzt werden kann. Durch den Wegfall der Herbergskapazitäten an Bord der ehemaligen DRESDEN (Traditionsschiff Typ Frieden) zum 1. Januar 2001 könnte die GEORG BÜCHNER auf diese Weise den Verlust kompensieren. Für die IGA-Planer in Rostock war der Schiffspark in Schmarl sowieso kaum attraktiv und sollte geräumt werden.

Dass die GEORG BÜCHNER verschrottet werden könnte, ließ die Wogen in Rostock hochschlagen. Der Oberbürgermeister von Rostock, Arno Pöker, setzte sich für den Erhalt ein. Er sagte: „Ich bin froh, dass es jetzt eine Lösung gibt. Im Oktober 2001 wird die BÜCHNER an das Werftdreieck geschleppt. Das wird nicht, wie ursprünglich gerechnet, sieben Millionen Mark, sondern 500.000 Mark kosten.“ Das Geld würde die IGA-Gesellschaft zahlen. Pöker sagte zu, dass das Schiff saniert und modernisiert wird. Das Arbeitsamt würde das Projekt fördern, sodass es der Förderverein weiterhin für die Jugendarbeit nutzen kann. Die Stadt würde dann einen kostenlosen Liegeplatz zur Verfügung stellen und das Schiff dem Förderverein schenken. Als Dauerliegeplatz könnte das Schiff nach der IGA nach Schmarl zurückkehren. Es könnte aber auch am Werftdreieck oder vorübergehend im Stadthafen liegen. Laut IGA-Planung müsste das Schiff 2002 seinen Platz am Schmarler Ufer räumen. Noch immer drohte die Verschrottung, doch sprach sich bei einer Umfrage der Ostsee-Zeitung die übergroße Mehrheit für den Erhalt des Schiffes aus. Experten bescheinigten ihm noch eine lange Lebensdauer.

Ende November 2001 wurde die GEORG BÜCHNER an den neuen Liegeplatz Am Kabutzenhof verlegt, wo noch das schwimmende Einkaufszentrum „Portcenter“ lag, das nach Puttgarden geschleppt werden sollte. Auf dem neuen Liegeplatz Am Kabutzenhof konnten

die Räumlichkeiten nun auch für Übernachtungen genutzt werden. Aus dem ehemaligen Lehrschiiff wurde ein Hotel- und Jugendgästeschiff. Über 55 Betten verfügte das „Hotel Garni“ und über 75 Betten die Jugendherberge, die ganz offiziell Mitglied im Deutschen Jugendherbergsvorband war. Von den Gästen wurde bemängelt, dass hier nur einfachster Standard ohne Seife und Handtücher und auch ohne jeglichen Wandschmuck herrschen würde. Originalstücke aus der Zeit der 1950er Jahren fehlten erst recht.

Demgegenüber konnte man auf der Internetseite des nunmehrigen Hotelschiffes lesen, dass hier ohne weiteres im kolonialen Stil übernachtet werden könne. Man könne sogar die Atmosphäre des Kolonialstils wittern, denn an den Wänden würden noch riesige schwarz-weiß Fotografien des Koloniallebens in Belgisch-Kongo hängen und im Frühstücksraum ein Ölbild mit tanzenden Stammeskriegern. Manche Kabinen hätten noch ihre Originalausstattung in hochwertigem Echtholz. Die Toiletten seien komplett erneuert worden und in ihnen glaube man an Land in einem steinernen Gebäude zu sein. Das Frühstück würde in der ehemaligen Offiziersmesse der GEORG BÜCHNER eingenommen, die in belgischer Zeit das Terrassen-Café war und noch komplett original ist. Das Schiff besitze einen modernen Wintergarten-Vorbau. Auch das Treppenhaus „Grand Escalier“ bestehe noch komplett aus dunklen Hölzern.



Am 31. Dezember 2012 schloss das Hotel an Bord der GEORG BÜCHNER, wodurch dem Förderverein die Einnahmemöglichkeiten entzogen wurden. Es war wohl nicht mehr möglich eine Verschrottung abzuwenden, denn die Einnahmen des Betreibervereins für die bevorstehenden großen Reparaturen reichten nicht aus, was schon längere Zeit bekannt war. Rost, der abgelaufene TÜV für den 15 Jahre alten Heizkessel und hohe Betriebskosten machten Janssen und seinen elf Vereinsmitgliedern schwer zu schaffen. Sie durften das Jugendgästeschiff, wie schon im vergangenen Winter, nicht beheizen, was aber ohnehin höchst unwirtschaftlich war. Denn die Anlage funktionierte mit warmer Luft, nicht mit Wasser, und konnte für das gesamte Schiff nur ganz an- und abgestellt werden. Hinzu kamen neue Vorschriften durch die geänderte Beherbergungsordnung, die unter anderem den Brandschutz betrafen. Der Geschäftsführer rechnete mit mindestens fünf Millionen Euro, die in das Schiff gesteckt werden müssten. „Und das ist noch tief gestapelt.“ Allein für eine neue Heizungsanlage würden rund 380.000 Euro fällig.

Außerdem litt die Vereinskasse unter weggebrochenen Mieteinnahmen. „Noch im vergangenen Jahr waren neben der Jugendherberge noch mehrere Bildungsträger an Bord, die insgesamt 2.500 Quadratmeter belegten. Doch diese Nutzung ist immer weiter geschrumpft. Der Markt ist zusammengebrochen – auch die Häuser an Land stehen halb leer“, so Janssen. Mit dieser Ausgangssituation habe die BÜCHNER kaum Chancen auf neue Mieter. Unter anderem fehle der behindertengerechte Zugang und auch die Beleuchtung sei nur unter hohem Aufwand zu gewährleisten. Nach der Absage städtischer Hilfe blieb dem Verein keine andere Wahl als der Verkauf. „Wir wollen nicht aufhören, müssen es aber“, so Janssen.

Ein Possenspiel

Seit etlichen Monaten liegt das Wrack nun vor der polnischen Küste auf der Seite, im grünen Dämmerlicht der Ostsee, inzwischen schon mit Muscheln und Algen bewachsen, und es hat hier vermutlich auch seine letzte Ruhestätte gefunden, nachdem die umstrittene Reise des historischen Rostocker Kombischiffes GEORG BÜCHNER, 11.090 gt (IMO-Nr.: 5060863), am Haken des polnischen Schleppers AJAKS, 335 gt (IMO-Nr.: 7514658), nach Klaipeda am 30. Mai 2013 mit dem Untergang ein spektakuläres wie skandalöses Ende nahm. Seither lässt dieser Verlust in der von diesem Schiff geprägten Silhouette des Rostocker Stadthafens eine schmerzliche Lücke klaffen.

Erste Hinweise auf Anomalien im Reiseverlauf hatte es gegeben, als Beobachtern, die den Kurs des Konvois über die AIS-Daten verfolgten, zwei Tage nach dem Auslaufen aus Rostock und der Verschleppung relativ dicht unter der polnischen Küste, auffiel, dass der mit 4,5 Knoten gen Osten laufende Schleppzug, der bis dahin mit dieser Geschwindigkeit unterwegs war, auf einmal offenbar Kreise zu drehen begann. Gegen 19.50 Uhr nahm der Schlepper mit nun fast 10 Knoten Fahrt Kurs auf Danzig, wo er am 31. Mai um 1.50 Uhr eintraf – allerdings nicht mit, wie schon in Medien voreilig gemeldet, sondern ohne die GEORG BÜCHNER am Haken.

Wie sich dann herausstellte, war das Schiff zwischenzeitlich nordöstlich von Rozewie gesunken. Am Morgen des 31. Mai gab der polnische Hydrografische Dienst eine dürre Warnung heraus, dass ein Objekt mit einer Länge von 154 Metern in der Ostsee westlich von Danzig gesunken sei. Wegen unbekannter Tiefe wurde zu Wachsamkeit und Vorsicht aufgerufen. Wie die polnischen Behörden später bekannt gaben, waren sie am Vortag um 18.54 Uhr vom Kapitän der AJAKS informiert worden, dass sein Anhang bei nur drei Windstärken starke Schlagseite entwickelt habe und nunmehr im Sinken begriffen sei. Um 19.35 Uhr wurde der VTS Danziger Bucht informiert, dass das Schiff keinen Auftrieb mehr habe und die Schleppleinien durchtrennt wurden, und um 20.25 Uhr war die GEORG BÜCHNER etwa 8,6 Seemeilen nordnordöstlich vom Kap von Rozewie gesunken. Das Seeamt in Gdingen, das für die Sicherheit in der Danziger Bucht zuständig ist, leitete nach dem Einlaufen der AJAKS und dem Festmachen am DCT Gdansk Container Terminal am 31. Mai eine inzwischen abgeschlossene Untersuchung ein. Den Unfallhergang sollte die polnische Staatliche Kommission für die Untersuchung von Seeunfällen ermitteln. Für Horst-Günther Tolzien, den Manager der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft Bugsier in Rostock, stellte der Untergang ein vollkommenes Rätsel dar. Eines seiner Schiffe, die BUGSIER 16, 239 gt (IMO-Nr.: 9021124), hatte die GEORG BÜCHNER vom Rostocker Stadthafen hinaus auf die Ostsee geschleppt, weil die AJAKS nicht wendig genug für den Stadthafen war. Auf der Wendeplatte übernahmen dann die Polen den Oldtimer. Die GEORG BÜCHNER sei zu der Zeit absolut schwimmfähig gewesen und zuvor auch von mehreren Experten genauestens auf ihre Seetauglichkeit hin untersucht worden, hieß es. Allerdings hielten Experten eine Undichtigkeit der Kühlwassereinleitungen für möglich, die korrodiert sein könnten. Torsten Vetter von der Rostocker Lotsenbruderschaft, der mit seinen Kollegen auf dem Schlepper die GEORG BÜCHNER aus dem Rostocker Hafen gezogen hatte, brachte das mögliche Lösen von Nieten, die durchgerostet waren, als Ursache ins Gespräch. Nach jahrzehntelangem Liegen könnten unter dem Fahrtdruck erst ein paar Nieten weggefliegen sein, woraufhin sich Rumpfpplatten lösten und Wasser eindringen konnte. Als weitere Schwachstelle galten weiterhin die Bulleyes, die zur Zeit der Nutzung als Wohnschiff im Bereich der Wasserlinie in den Rumpf geschweißt worden

waren, auch wenn diese akribisch abgedichtet wurden. Zeugen wollten gesehen haben, wie die AJAKS in diesem Bereich beim Auslaufen kräftig gegen den Rumpf gedrückt hatte. Wie auch immer der Wassereinbruch stattfand, die entgegen üblicher Gepflogenheiten offen gebliebenen Schotten dürften zu einer raschen Verschlechterung der Lage beigetragen haben.

Genauso unerklärlich blieb der Zick-Zack-Kurs, den die AJAKS um die Zeit des Untergangs beschrieb. Spekulationen, der Schlepper könne damit absichtlich ein Krängen verursacht und zum Sinken beigetragen haben, hielt der Bugsier-Manager für unrealistisch. Das Verhalten der Schleppercrew sei ihm unerklärlich: Wenn ein Schiff Schlagseite bekomme, würde ein Schlepperkapitän versuchen, es in flaches Wasser zu bekommen und dort aufzusetzen, statt es ganz zu verlieren. Zeit genug dafür dürfte, müsste seiner Ansicht nach gewesen sein, denn ein derartiges Schiff entwickle nicht von einem Moment auf den anderen Schlagseite, was auch der erste Bericht der polnischen Hafenbehörden belegte. Vielleicht versuchte der Schlepper aber, seinen Anhang noch irgendwie zu retten, oder die GEORG BÜCHNER war schon gesunken, als das Schleifenfahren begann, und er hielt nach Treibgut Ausschau. Rätseln tat wohl auch Andreas Wulf von der Cuxhavener Schlepper-Reederei Otto Wulf, die die AJAKS im Auftrag des Käufers der GEORG BÜCHNER gechartert hatte. Überrascht gab sich Dr. Tobias Schulze, der Insolvenzverwalter des Trägervereins, der das Schiff an die auf den Seychellen registrierte Argent Venture Limited verkauft hatte. Er sah aber keine Wahrscheinlichkeit, dass es sich um einen Versicherungsbetrug handeln würde, auch wenn auf die mögliche Diskrepanz zwischen dem Kaufpreis von 800.000 Euro und einer angeblichen Versicherungssumme von vier Millionen hingewiesen wurde. Dann wäre das Schiff ja wohl auf einer größeren Wassertiefe als 40 Metern versenkt worden. Schon wenige Seemeilen weiter wäre die Wassertiefe deutlich größer gewesen. Er ging weiter davon aus, zumindest sein Geld zu bekommen, da der Verkauf mit dem Ablegen von der Kaikante als verkauft galt, und hoffte auf eine zeitnahe Überweisung des Geldes, das noch auf einem Notaranderkonto in Hamburg deponiert war. Die Stadt Rostock sollte dann wie vertraglich ausgehandelt eine Summe von 400.000 Euro bekommen, die vom Kaufpreis nach Abzug aller Kosten aus dem Insolvenzverfahren übrig geblieben war. Das Schiff sei nicht übertversichert gewesen, sodass der Käufer in jedem Fall nicht viel mehr als den Kaufpreis wieder herausbekommen würde. Sicher ist, dass mit dem Untergang vielerlei Debatten, Spekulationen und Verschwörungstheorien Tür und Tor geöffnet wurde und das Thema die Menschen an der Ostseeküste noch länger beschäftigte.

Wenig Erhellendes förderte letztlich auch die Untersuchung des polnischen Seeamts zutage: Da der Untergang nicht mit der Nutzung des Schiffes zusammenhing und es als „dead vessel“ für den Schrott bestimmt war, erklärte sich die Kommission für die Prüfung eines solchen Ereignisses als nicht zuständig und trat von der geführten Untersuchung zurück. Der Untergang der GEORG BÜCHNER sei nicht als Seeunfall im Sinne des Imo Casualty Investigation Code zu klassifizieren, da sie kein Seeschiff mehr gewesen sei. Da sie fest mit dem Kai in Rostock verbunden gewesen war, müsse sie als Landeinrichtung behandelt werden. 1998 war sie aus dem Schiffsregister des Amtsgerichts Rostock gelöscht worden und seither in keinem deutschen Schiffsregister mehr eingetragen gewesen. Demgemäß hatte das Schiff auch kein Schiffszertifikat. Von daher sah sich die Behörde weder verpflichtet noch befugt, den Vorfall zu untersuchen. Die polnische Untersuchungskommission stellte fest, dass die Besatzung des Schleppers AJAKS für den Untergang nicht verantwortlich war. Sowohl die für das Schleppen verwendete Ausrüstung, die Abschleppbefestigung als auch die Vorgehensweise der Besatzung in Hinblick auf Wahl der Reiseroute und Abschleppgeschwindigkeit seien korrekt gewesen.

Am Abend des 2. Juni verließ die 35 Meter lange ORP MACKO (MMSI-Nr.: 261225000) der polnischen Marine mit einem Taucherteam an Bord den Hafen von Gdingen mit Kurs



MS GEORG BÜCHNER verlässt den Rostocker Hafen für immer

auf die Untergangsstelle der GEORG BÜCHNER. Zwei Stunden vor Erreichen der Position wurde das AIS abgestellt, wohl, um ein Ermitteln der genauen Lage zu erschweren und damit auch mögliche Plünderungen des Wracks. Allerdings hatten bereits 44 Stunden nach dem Untergang Taucher der Alpha Divers das Schiff inspiziert und eine umfangreiche Fotodokumentation durchgeführt. Sie veröffentlichten die Bilder, auf denen das Wrack auf der Seite liegend im klaren Wasser gut zu erkennen ist, noch mit Bierwerbung an Deck und der am Flaggenstock hängenden deutschen Fahne sowie einem Bild des einstigen SED-Chefs Walter Ulbricht auf der Brücke, das dort vor dem Auslaufen aufgestellt worden war. Etliche Leinen drifteten um das Wrack, die Schlepptrosse war bis zur Wasseroberfläche aufgetrieben. Die polnischen Seeschiffahrtsbehörden richteten umgehend eine Sperrzone um die GEORG BÜCHNER ein und erklärten das Schiff zum gefährlichen Wrack. Andere Schiffe müssen die Untergangsstelle gemäß der am 1. Juni gegen 22 Uhr herausgegebenen Navigationswarnung des Hydrografischen Amtes in Gdingen entsprechend mit einem Abstand von 500 Metern umfahren. Zuvor hatten die Behörden die genaue Position des Wracks mit 54 Grad, 56,020 Minuten nördlicher Breite und 18 Grad, 31,713 Minuten östlicher Länge vor dem Kap Rozewie angegeben. Ein Suchflugzeug der polnischen Küstenwache hatte dort einen dunklen Fleck auf dem Wasser ausgemacht. Am Nachmittag des 1. Juni hatte die 62 Meter lange ORP ARCTOWSKI (MMSI-Nr.: 261246000) die Position immer wieder großräumig abgefahren, wohl um die genaue Position der GEORG BÜCHNER auf einer Wassertiefe von 30 bis 40 Metern zu vermessen. Sie stellten eine geringste Wassertiefe von 14,5 Metern über der Backbordseite fest. Mitte Dezember gab das Seeamt bekannt, den Zustand des Wracks dokumentieren zu wollen, nach Schadstoffen zu suchen und nicht zuletzt die Unglücksursache zu klären. Das Unterwassergutachten sollte durch die polnische Marine erstellt werden, heißt es.

Der flämische Dachverband für das maritime Erbe Watererfgoed Vlaanderen (Wassererbgut von Flandern) hatte die GEORG BÜCHNER nach dem Untergang zunächst noch nicht endgültig aufgegeben. Er machte mit der polnischen Regierung aus, dass niemand zum Wrack tauchen durfte, um Plünderungen zu vermeiden. Sein Traum war es, das Schiff nach Antwerpen in ein dort geplantes Wrackmuseum zu bringen. Mit der Hansekogge von Doel aus dem 14. Jahrhundert, der BELGICA aus dem 19. Jahrhundert und der einstigen CHARLESVILLE aus der Kolonialzeit könnte dort ein weltweit einzigartiges Museum entstehen. Mit der BELGICA wurde seinerzeit die erste wissenschaftliche Südpol-Expedition und zugleich

die erste im arktischen Winter durchgeführt. Das Wrakkenmuseum wäre weltweit in seiner Art einzigartig und hätte das Potenzial, das meistbesuchte belgische Museum zu werden, in dem 700 Jahre internationale maritime Geschichte präsentiert werden. Alle drei Schiffe weisen einen Zusammenhang mit der Geschichte Belgiens, Flandern und Antwerpens auf. Die Doeler Kogge wurde um das Jahr 1325 erbaut und im Jahr 2000 während der Erdarbeiten für den Bau des neuen Container-Terminals im Hafen von Antwerpen entdeckt. Sie ist älter als die Bremer Kogge, die aus der Zeit um 1380 stammt, und spiegelt die Bedeutung der flämischen Häfen, insbesondere Brügge und Antwerpen, im Mittelalter und ihre wichtige Rolle im Handel der Hanse wider. Die historische Bedeutung wurde von der flämischen und internationalen wissenschaftlichen Forschung bestätigt. Die flämische Regierung investierte erhebliche Mittel in das Projekt, sie zu bergen und zu konservieren, was bis 2024 dauern wird. Die BELGICA war ein 39 Meter langer, hölzerner Dreimaster von 263 Tonnen, der 1884 in Svelvik in Oslo gebaut und mit dem Namen „Patria“ als Walfänger in den Polarregionen eingesetzt wurde. 1896 wurde das Schiff vom belgischen Polarforscher Adrien de Gerlache gekauft und zum Expeditionsschiff umgebaut. Im folgenden Jahr lief das Schiff unter dem Namen BELGICA zur ersten wissenschaftlichen Südpol-Expedition aus. Während dieser Reise war der Norweger Roald Amundsen der zweite Steuermann. Die BELGICA wurde das erste Schiff, das in der Antarktis überwinterte. Es folgten noch weitere drei Reisen zum Südpol. Im Jahre 1916 kam das Schiff in norwegische Hände und wurde zum Transport von Kohle und als schwimmende Fischfabrik genutzt, ehe sie als schwimmendes Kohlelager endete. 1940 wurde sie von der Royal Navy in Harstad requiriert. Das Schiff diente dann als schwimmendes Munitionslager, bis es von deutschen Bombern in der Bucht von Brurvik versenkt wurde. Seit einigen Jahren propagiert der Reeder Willy Versluys aus Ostende die Bergung des Wracks und dessen Rückkehr nach Belgien. Die Belgica Genootschap unterstützt dieses Vorhaben und hat den Bau einer Replik gestartet. Die CHARLESVILLE wiederum diente der Reederei Compagnie Maritime Belge (CMB) im Fracht- und Personenverkehr zwischen Antwerpen und Matadi in der damaligen Kolonie Belgisch-Kongo.

Bereits nach der Insolvenz des Rostocker Trägervereins der GEORG BÜCHNER Mitte Januar 2013 hatte Watererfgoed Vlaanderen ein konkretes Konzept für die Erhaltung des Schiffes samt einem Liegeplatz im Trockendock im alten Hafen von Antwerpen entwickelt. Ende April bestätigte ein belgisches Experten-Team die Durchführbarkeit des Projekts. Watererfgoed nahm nach dem Untergang unverzüglich Gespräche mit den polnischen Behörden und internationalen Bergungsunternehmen auf. Für die Präsentation sollte das Potenzial der Antwerpener Dockinsel zwischen Schelde und Kattendijkdock genutzt werden.

Dort bereitete die Stadt Antwerpen bereits eine Sanierung der Insel zur Entwicklung eines maritimen historischen Orts mit einem neuen maritimen Museum und einer Werft vor. Die frühere CHARLESVILLE, so die Idee, könnte im Trockendock I geschützt aufgestellt werden, nur wenige Gehminuten von neuen touristischen Attraktionen wie dem Museum am Fluss und dem Red Star Line Museum entfernt. Der Museumshafen, Yachthafen, das neue Gebäude der Hafenbehörde von Zaha Hadid befinden sich bereits im Zentrum einer der dynamischsten und attraktivsten Gegenden der Stadt. Dies würde durch das Wrakkenmuseum ergänzt werden können nach dem Vorbild des Wasa-Museums in Stockholm, das jährlich 1,2 Millionen Besucher anzieht, das doppelte wie geplant, oder des Titanic-Museums in Belfast, das im ersten Jahr seines Betriebs bereits 807.340 Besucher anlockte. So hofft man, auch in Antwerpen aus dem maritimen Erbe eine Goldgrube machen zu können.

Das Schicksal des seit Jahrzehnten als maritimes Wahrzeichen in Rostock liegenden Kombifrachters hatte sich in den letzten Monaten vor dem Untergang zu einem Possenspiel mit undurchsichtigen Rollen verschiedener Akteure entwickelt. Erstmals im Dezember 2012



Zustand des Oberdecks im Januar 2013

waren Gerüchte aufgekommen, dass das historische Schiff wegen seines heruntergekommenen Zustandes nicht mehr zu halten und von dem Betreiberverein für 750.000 Euro an Abbrecher in Klaipeda verkauft worden sei. Der Trägerverein könne das Schiff nicht länger unterhalten. Zunehmender Rostfraß, steigende Ölpreise und eine bevorstehende TÜV-Prüfung für den Heizkessel seien für den Trägerverein „Traditionsschiff Rostock“, der das Kombischiff lange Jahre als Hotel betrieben hatte, zu teuer geworden. Rund fünf Millionen Euro, so wurde geschätzt, seien notwendig, um die GEORG BÜCHNER zu reparieren. Die Bürgerschaft verzichtete auf ihr Vorkaufsrecht. Das Geld aus der Verschrottung wollte der Verein in ein neues Hostel in der Rostocker Innenstadt investieren. Ein offenbar gutes Geschäft für den Verein, der das Schiff im Jahr 2001 für eine symbolische Mark von der Stadt übernommen hatte. Die Stadt, die über die Jahre selbst Millionen in Liegeplatz und Instandhaltung investiert hatte, wäre bei diesem Deal leer ausgegangen, weil der zwölf Jahre alte Vertrag keine Beteiligungs-Klausel enthielt. Der Förderverein Traditionsschiff wandte sich an das zuständige Denkmalpflegeamt im Rostocker Rathaus in der Erwartung, dass dem Antrag auf Verschrottung problemlos stattgegeben werde. Neuer Besitzer war seit dem 13. Dezember eine ungenannte Briefkastenfirma mit Sitz auf den Seychellen, die das denkmalgeschützte Schiff auf dem Western Shipyard in Klaipeda, auf der auch die LISCO GLORIA, 20.140 gt (IMO-Nr.: 9212151), zerlegt worden war, verschrotten lassen wollte. Nun aber wurden Seefahrtshistoriker in Belgien, wo in den vergangenen Jahren schon mehrere letztlich erfolglose Versuche gestartet worden waren, das Schiff in seine einstige Heimat zu holen, wieder auf den Veteranen aufmerksam und reisten Anfang 2013 mit dem Ziel an, es vor dem Verschrotten zu retten. Professor Eric van Hooydonk, auf Seerecht spezialisierter Anwalt und Vorsitzender von Watererfgoed Vlaanderen, hatte bereits seit 2008 nach Partnern und vor allem Finanziers gesucht, die das Schiff zurück an seinen Entstehungsort holen könnten. Seitens der belgischen Regierung gab es aber lange Zeit kein Interesse, sich

finanziell an dem mit der Kolonialgeschichte des Landes eng verbundenen Schiff zu beteiligen, um es im Hafen von Antwerpen als Museumsschiff zu nutzen.

Der Zustand der GEORG BÜCHNER erwies sich bei der Inspektion als insgesamt besser als von der Delegation befürchtet. Fünf Millionen Euro würde eine Instandsetzung wohl dennoch kosten, schätzte sie. Das Schiff könnte aber, wenn es auch in Belgien als Denkmal anerkannt würde, durch den Staat zu 80 Prozent gefördert werden. Um in den Genuss dieser Unterstützung zu gelangen, müsste ein belgischer Eigentümer entsprechende Nachweise darüber bringen, dass das Schiff original sei sowie eine Bewertung des Zustands liefern. Ungeachtet dessen liefen im Rostocker Stadthafen die Vorbereitungsarbeiten für die Verschrottung der GEORG BÜCHNER an. Es wurde begonnen, sie für die Überführung nach Litauen seefest zu machen. Doch der ursprünglich für den 10. Januar anvisierte Auslauftermin konnte nicht gehalten werden. Erst wenn das Schiff gegen Seeschlag gesichert war, durfte es auf die Ostsee hinaus geschleppt werden. Mit den Arbeiten wurde eine örtliche Marinetechnik-Firma betraut. Schweißer mussten die 60 Bullaugen direkt über der Wasserlinie verschließen, damit kein Wasser eindringen konnte. Froschmänner der Baltic Taucher vermaßen die Wandstärke des Unterwasserschiffs und prüften die Nieten auf Festigkeit. Bewegliches Gut musste gesichert werden. Mitte des Monats hieß es dann plötzlich, es gebe eine völlig neue Situation: Die Stadt Rostock sei bereit, das Schiff für einen Euro an Watererfgoed Vlaanderen abzugeben, wenn diese die Erhaltung des Schiffes garantiert. Der Kaufvertrag mit dem Abwacker, so hieß es, sei aus Denkmalschutzgründen widerrufen worden. Denn bevor das Schiff Rostock verlassen dürfte, müsste es erst von der Denkmalliste gestrichen werden, und über die beantragte Streichung sei noch gar nicht entschieden worden. Das in letzter Instanz zuständige Landesamt für Kultur und Denkmalpflege teilte mit, dass bislang keine Anträge zur Zukunft des Schiffes vorlägen.



Förderverein Traditionsschiff Rostock e.V.
MS "Georg Büchner"
Am Stadthafen 72
18057 Rostock
Telefon 0381 / 67 00 320
Telefax 0381 / 67 00 321

Der Rostocker Förderverein Traditionsschiff als Betreiber hatte bei der Stadt lediglich einen nicht bearbeitungsfähigen Antrag eingereicht, das Schiff von der Denkmalliste zu streichen. Der Antrag wurde zur Überarbeitung zurückgeschickt, weil er in sich widersprüchlich war. Sollte die untere Denkmalschutzbehörde der Stadt dem Antrag folgen, müsste dann auch noch das Landesamt zustimmen. Im Falle

einer Zuwiderhandlung drohte eine Konventionalstrafe von 1,5 Millionen Euro. Die belgische Botschaft bat nach Bekanntwerden dieser Information die Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern um Amtshilfe. Am 16. Januar gab es eine ausführliche Debatte über den Fall der GEORG BÜCHNER im flämischen Parlament. Dabei berichtete Geert Bourgeois, verantwortlicher Minister für Denkmalschutz, über die Gespräche zwischen der flämischen Regierung und den Behörden in Mecklenburg-Vorpommern. Es wurde deutlich, dass die GEORG BÜCHNER tatsächlich noch unter Denkmalschutz stand und keine Genehmigung vorlag, das Schiff abzuschleppen und zu verschrotten.

Daher wurde auch die geplante Verbringung des Schiffes nach Litauen durch die Behörden in Mecklenburg-Vorpommern vorerst untersagt. Unbeirrt ließ aber der Förderverein die Arbeiten fortsetzen. Am 21. Januar wurde Wasser in die Ballasttanks gepumpt und das Ladegeschirr gesichert, außerdem wurde die erste Gangway demontiert. Der in Wolgast stationierte, Cuxhavener Schlepper TAUCHER WULF 5, 154 gt (IMO-Nr.: 6907169), machte einen ersten Probeanlauf. Keine Änderung der Lage sah auch der Rostocker Hafenkapitän, der den Namen des Käufers erst preisgeben wollte, wenn das Schiff die Warnemünder Molenköpfe passiert hat. (Dieser war, wie im November Bürgermeister Methling bekannt gab, keineswegs der Abwacker UAB Subare in Klaipeda, sondern ein Kollege in Holland, der die Litauer als Ko-Partner mit im Boot hatte.)

Offenbar war auch ein Teil des Geldes bereits gezahlt worden, und der Rest sollte mit Ablegen des Schiffes fließen. Michael Bednorz, Leiter des Landesamts für Kultur und Denkmalpflege, hielt dies aber für ausgeschlossen. Es könne noch kein Eigentümerwechsel stattgefunden haben: „Wenn der Eigentümer eines Denkmals nicht in der Lage ist, ein Denkmal zu erhalten, muss er das der Denkmalschutzbehörde anzeigen. Wir prüfen, ob das stimmt, mit einer Wirtschaftlichkeitsprüfung. Wenn ja, prüfen wir – im Dialog mit dem Eigentümer –, ob ein potenzieller Eigentümer gefunden werden kann, der es erhalten will und kann. Für die GEORG BÜCHNER liegt uns kein solcher Antrag vor.“ Ohne dieses Prozedere sei es unmöglich, ein Denkmal zu verkaufen. In den Akten der Behörde fand sich auch kein einziges Schriftstück über eine Zusage des Denkmalpflegeamtes. Offenbar hatte es nur eine mündliche Zusage eines Mitarbeiters gegeben, und es wurde versäumt, wie vorgeschrieben, das Landesamt zu dem Antrag anzuhören. Der am 14. Januar vom Verein gestellte Antrag über die Streichung aus der Denkmalliste war ebenfalls irrelevant, denn ein Denkmal kann erst aus der Liste gestrichen werden, wenn es nicht mehr existiert.

Eric Van Hooydonk hatte inzwischen auch Kontakt mit dem Landesamt für Denkmalpflege aufgenommen und um zwei Wochen Zeit gebeten, um eine Lösung zu finden. Wenn er einen Käufer mit einem tragfähigen Konzept für den Erhalt der GEORG BÜCHNER präsentiere, würde dieser das Schiff für einen Euro bekommen, sagte die Behörde zu. Die städtische Denkmalpflegerin Uta Jahnke ordnete an, dass das Schiff nicht zu bewegen sei, bis das alles geklärt ist. Für den 23. Januar wurde ein erstes Treffen von Stadt- und Landesdenkmalpflegern mit der Vereinsführung anberaumt, bei dem geklärt werden sollte, ob die Begründung für Verkauf und Verschrottung stichhaltig war und welche Auf- und Einbauten des Schiffes schon ohne Erlaubnis der Denkmalpfleger entfernt wurden.

Am 23. Januar gingen die Denkmalschützer und Stadtvertreter an Bord. Es nahmen Dr. Michael Bednorz, Direktor des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern, Annette Krug, Referentin Technische Denkmale des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern, Thomas Werner, kommissarischer Leiter des Amtes für Kultur und Denkmalpflege der Hansestadt Rostock, Uta Jahnke, Stadtkonservatorin im Amt für Kultur und Denkmalpflege, Berthold Brinkmann und Christian Plothe als externe Sachverständige, Reinhard Schwarz, Vorsitzender des Fördervereins Traditionsschiff Rostock e.V. sowie Klaus Janßen, Geschäftsführer des Vereins teil. Nach der Begehung berieten Vertreter des Fördervereins Traditionsschiff Rostock e.V. und der Denkmalpflege über den Antrag des Vereins auf Erteilung einer Denkmalschutzrechtlichen Genehmigung nach § 7 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern. Das Fazit war, dass die denkmalrelevanten Teile gut erhalten seien und einer Verschiffung ins Ausland und einer eventuellen Verschrottung daher auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen nicht zugestimmt würde. Nach § 6 Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern wurde der Eigentümer verpflichtet, das Schiff im Rahmen des Zumutbaren zu erhalten. Eine weitere interessante Facette wurde wenig später publik, als durchsickerte, dass es womöglich einen Interessenkonflikt zwischen dem Vorstand des Fördervereins Traditionsschiffe e.V. und der Rostocker Denkmalpflege geben könnte. Denn der Denkmalpfleger Peter Writschan des Denkmalpflegeamtes Rostock war laut Amtseintrag vom Juni 2011 auch stellvertretender





Vorsitzender des Fördervereins Traditionsschiff Rostock e.V. Geschäftsführer Klaus Jantzen hatte zudem seine Familie hinter sich, die allein fünf der elf Vorstandsmitglieder des Vereins stellte. Peter Writschan hatte in einem Interview am 11. Dezember 2012 geäußert, dass Schiffe ein Denkmal auf Zeit seien und es schön war, dass der Trägerverein es zehn Jahre lang im Stadthafen halten konnte. Er erwartete in dem Interview, dass dem Antrag auf Verschrottung sicherlich stattgegeben werde. Nach Darstellung des Fördervereins sei alles rechtens gelaufen: Das Schiff wurde zuerst der Stadt zum Kauf angeboten, die aber habe mit Beschluss der Bürgerschaft vom 5. Dezember 2012 auf ihr Vorkaufsrecht verzichtet, wodurch der Förderverein das Schiff Dritten zum Kauf anbieten durfte. Auch das Innenministerium hätte den Vertrag zu diesem Vorgang damals geprüft und genehmigt. Fraglich war aber, ob der Verkauf auch die Erlaubnis zu einer Verschrottung des Denkmals beinhaltete oder nicht. Ein Denkmal kann auch an Dritte verkauft werden, wenn der Käufer sich dann weiterhin um die Pflege des Denkmals kümmert. Dies wäre bei einem Verkauf an die belgischen Interessenten wohl gegeben, insbesondere wenn der belgische Staat dieses Vorhaben unterstützen würde.

„Rettet Schorsch“ hieß es dann am 25. Januar im Rahmen einer ersten Demonstration Rostocker Bürger, deren mit Taschenlampen ausgestattete Teilnehmer symbolisch Licht ins Dunkel um die Vorgänge bringen wollten. Die Vorwürfe der Demonstranten richteten sich vor allem gegen die Stadt und den Förderverein. Nach dessen Insolvenz begann dann das Ringen der verschiedenen Interessensgruppen, der Stadt, die den Klotz am Bein offenbar wie auch immer loswerden wollte, dem Insolvenzverwalter, dem eine bestmögliche Verwertung des Objektes am Herzen lag und den Belgiern, die die GEORG BÜCHNER retten wollten. Am 22. April begannen die Dinge sich zu beschleunigen: Der Insolvenzverwalter des Trägervereins und die Obere Denkmalschutzbehörde forderten von den Belgiern eine verbindliche Erklärung, ob Watererfgoed Vlaanderen das Denkmal übernimmt oder nicht. Ansonsten wollte der Insolvenzverwalter das Schiff für 900.000 Euro an den ursprünglichen Käufer geben und verschrotten lassen. Die Belgier sollten sich auch verpflichten, 250.000

Euro in die Konkursmasse zu geben, um die Forderungen der Gläubiger zu begleichen. Watererfgoed sollte sich verpflichten, das Schiff zu erhalten. Bei Nichteinhaltung würde eine Vertragsstrafe von zwei Millionen Euro fällig. Diese müsste mit einer Bankbürgschaft abgesichert werden. Was von den 900.000 Euro übrig bliebe, würde laut Satzung des Fördervereins in Rostocks Stadtkasse fließen. Der Verein erklärte sich bereit, die Unterhaltskosten ab dem 1. Mai zu übernehmen und die Bewachung des Schiffes selbst organisieren. Er wünschte aber einige Monate Zeit für detaillierte Untersuchungen und Übereinkünfte mit den belgischen Behörden. Erstmals seit vielen Jahren schien es eine ernsthafte Perspektive auf den Erhalt des Schiffes mit einer erheblichen Privatinvestition zu geben, ebenso wie eine Zusage für einen attraktiven Liegeplatz in Antwerpen. Während Michael Bednorz erwartete, dass sie noch Zeit bis Ende September bräuchten, um in Belgien die Voraussetzungen für den Erhalt zu schaffen, wollten er und Tobias Schulze diese aber nicht gewähren mit Verweis auf Paragraph 103 der Insolvenzverordnung, die den Insolvenzverwalter verpflichte, unverzüglich zu klären, ob er bislang unerfüllte Verträge des Schuldners an dessen Stelle erfüllt oder nicht. Andernfalls drohten Schadenersatzforderungen des ursprünglichen Käufers in Höhe von bis zu 600.000 Euro. Für die Erfüllung des Kaufvertrags benötigt er die Genehmigung des Rostocker Denkmalpflegeamtes. Sollten die Rostocker Denkmalpfleger die Genehmigung aber verweigern, drohte Tobias Schulze den Gang vors Verwaltungsgericht an wegen der weiter auflaufenden Kosten von bis zu 20.000 Euro pro Monat für Bewachungskosten, Versicherung, Energie, Sozialversicherungsbeiträge, Müllentsorgung und Betriebskosten. Bei der Entscheidung eines Investors über den Erwerb des Schiffes im September sei mit einer Verholung aber frühestens im Oktober zu rechnen, was zu einem bis dahin entstandenen Kostenumfang von 150.000 Euro führen würde. Diesen Argumenten folgte auch der Chef der Oberen Denkmalschutzbehörde in Schwerin, der für eine Verschrottungsgenehmigung angehört werden musste. Bis zum 29. April sollten sich die Belgier erklären. Auch Adriaan Linters, Chef der Flämischen Vereinigung für Industrielle Archäologie, hielt sich mit einem Alternativplan bereit, der aber ebenfalls Zeit in Anspruch nehmen würde.

Am 30. April legte Eric van Hooydonk ein Konzept vor, das den Erhalt des ehemaligen „Kongoboots“ im Museumshafen von Antwerpen vorsah. Die Belgier planten, das Schiff möglichst schnell nach Antwerpen zu verholen, um es vor der Verschrottungsgefahr zu bewahren. Sie boten auch an, die Unterhaltskosten für das Schiff ab 1. Mai zu übernehmen. Das Schiff sollte bis zum 30. Juni auf Vereinskosten nach Antwerpen geschleppt werden. Das fehlende Geld – drei Millionen Euro aus privaten Mitteln waren bereits gesammelt – sowie noch ausstehende Genehmigungen eingeholt. Allerdings wollten sie nur einen symbolischen Euro zahlen, womit Stadtkasse, Gläubiger, Insolvenzverwalter leer ausgegangen wären. Die Denkmalpfleger der Stadt Rostock befanden das Konzept auf den ersten Blick für fundiert. Uta Jahnke vom städtischen Denkmalpflegeamt befand es auch finanziell für unterlegt. Einer Verschrottung wollte ihr Amt zu diesem Zeitpunkt entsprechend nicht zustimmen. Ihr Amt lasse sich auch nicht vom Insolvenzverwalter unter Druck setzen. Zudem werde es jetzt von den Juristen des städtischen Rechtsamts unterstützt. Oberbürgermeister Roland Methling verwies aber auf das laufende Insolvenzverfahren, das einen zeitlichen Rahmen setze, der nicht außer Acht gelassen werden könne.

Überraschend gab am 14. Mai die Stadtverwaltung Rostock die GEORG BÜCHNER angeblich zu einer anderen Verwendung in Klaipeda frei, wobei von vornherein zweifelhaft war, welche andere Verwendung außer einer Verschrottung es hätte geben sollen. Damit war auch der Weg für den Insolvenzverwalter frei: Er konnte den Schrottpreis in Höhe von 900.000 Euro annehmen, den die niederländische, auf den Seychellen eingetragene Firma Argent Venture Limited für das Schiff geboten hatte. Oberbürgermeister Methling befand, dass die ambitionierten Ideen aus Belgien letztlich nicht durch Finanzierungszusagen unter-

setzt gewesen seien. Der oberste Denkmalschützer des Landes, Dr. Michael Bednorz, stellte sich nicht mehr entgegen, denn anders als in Deutschland bekomme ein Denkmal in Belgien erst den Denkmalstatus, wenn es vom Staat auf eine Liste aufgenommen wurde. Dann sei der belgische Staat verpflichtet, mindestens 40 Prozent der damit verbundenen Kosten zu tragen, maximal 80 Prozent. Das muss lange und ausführlich geprüft werden, dauert oft Jahre. Für Rostock fielen jedoch in dieser Zeit unwägbare Kosten an. Das Schiff habe derzeit auch keinen Versicherungsschutz, und der Wachdienst koste über 11.000 Euro pro Monat. Die Kosten einer nötigen Sanierung beliefen sich nach einer Studie der belgischen Traditionsvereine auf mehr als zehn Millionen Euro. Außerdem sei das Schiff mit Asbest belastet, der zusätzlich aufwändig entsorgt werden müsste. Die rechtliche Frage laute, ob dem aktuellen Eigentümer des Schiffes, dem Insolvenzverwalter, so genannte ‚enteignungsähnliche Eingriffe‘ zuzumuten seien, was man mit Verweis auf den Denkmalwert des Schiffes hätte tun können. Aber dann müsse ein privater Investor für den Erhalt des Denkmals haften. Das hätten die Belgier in ihrem Konzept jedoch ausgeschlossen. Sie hätten auch den belgischen Staat nicht zu einer entsprechenden Zusicherung bewegen können. Der Flämische Verein für industrielle Archäologie kritisierte die Entscheidung in scharfen Worten als „eine Ohrfeige und eine Abwertung aller Prinzipien ordentlicher Denkmalpflege“. Der Rostocker Stadtrat und das Denkmalamt von Mecklenburg-Vorpommern hätten sich ohne Widerstand den finanziellen Interessen eines rätselhaften Käufers geschlagen gegeben, ohne auf den Wert des Kulturgutes zu achten. Damit sei nicht nur ein widerwärtiges Muster, sondern auch eine vorhersagbare Präzedenzwirkung nicht nur für Deutschland, sondern auch für andere Länder geschaffen worden. Der Kaufpreis wurde unverzüglich auf ein Hamburger Notaranderkonto überwiesen. Die Stadt als Gläubiger konnte sich auf einen Übererlös um die 400.000 Euro freuen. Das für denselben Tag geplante Verschleppen der GEORG BÜCHNER aus dem Stadthafen verzögerte sich wegen eines Schadens am Schlepper, der sie nach Litauen bringen sollte, und ungeeigneten Wetters. Es galt zudem Auflagen in Bezug auf die Stabilität des Schiffes zu erfüllen. Alle erforderlichen Genehmigungen für die Verschleppung wurden unterdessen erteilt, von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes für die Fahrt auf der Warnow, von der Berufsgenossenschaft See für den Weg übers Meer und auch die entsprechende Versicherung wurde abgeschlossen. Die Belgier zeigten sich zutiefst enttäuscht von Rostock, sie hätten keinerlei Antwort auf ihre sehr konkreten Vorschläge erhalten. Nicht von der Stadt, weder vom Insolvenzverwalter noch vom Landesdenkmalschützer Dr. Bednorz, dem Ministerpräsidenten oder dem zuständigen Minister. Eric van Hooydonk musste aus den Medien erfahren, dass Roland Methling die denkmalrechtliche Genehmigung zunächst zur Verbringung und Verschrottung, nachträglich dann nur noch zur Verbringung des Schiffes nach Litauen gegeben hatte, obwohl seine städtischen Denkmalpfleger das Konzept der Belgier für gut befunden und mehr Zeit für eine genaue Prüfung erbeten hatten. Rostocks Verwaltungs-Chef hatte sich in der von ihm unterzeichneten Genehmigung ausschließlich auf die Stellungnahme von Dr. Michael Bednorz, berufen, da formal seine Behörde nur anzuhören sei, während die städtischen Denkmalpfleger Verfahrensführer waren. Auch die Stadtverwalter von Antwerpen gaben sich erzürnt, dass die Amtskollegen aus ihrer Partnerstadt Rostock sich niemals an sie gewandt hatten, um eine gemeinsame Lösung für das Schiff zu finden. Geert Bourgeois, flämischer Minister für Denkmalschutz, kritisierte öffentlich, dass mit der Genehmigung zur Verbringung des Schiffes die deutschen Behörden seine Bitte um Aufschub missachtet hätten. Er hatte kurz zuvor seinen Schweriner Amtskollegen Mathias Brodkorb nachdrücklich aufgefordert, eine realitätsnähere Zeitstrecke für die Erarbeitung eines Übernahmedossiers durch eine Gruppe flämischer Investoren bereitzustellen. Im flämischen Parlament wurde festgestellt, dass das Schiff „Denkmalstatus erhalten könnte, wenn es in Flandern liege.“ Außerdem habe Geert Bourgeois über die flämische Vertretung in Berlin auch



Rostocks Oberbürgermeister um Aufschub der Entscheidung zum Verkauf gebeten. Watererfgoed Vlaanderen erhob schwere Vorwürfe gegen die deutschen Behörden, die für die Verschleppung der GEORG BÜCHNER verantwortlich waren. Deutschland müsse die Verantwortung für den Betrug tragen, mit dem die Stadt Rostock und das Land Mecklenburg-Vorpommern ein fertiges Projekt zum Denkmalerhalt in Flandern sabotiert hätten. Die Behörden hätten das belgische Übernahme-Angebot vorsätzlich ignoriert, Bedingungen und Fristen für den Verkauf des Schiffs willkürlich geändert und den Weg dafür bereitet, dass die GEORG BÜCHNER einer Scheinfirma auf den Seychellen ausgeliefert werden konnte. Dabei hätten sie nicht einmal einen Nachweis über die belgischen Pläne zum Erhalt des Denkmals sehen wollen. Verstimmt war auch Peter Dankert Carstensen, Leiter des Schifffahrtsmuseums

im IGA-Park. Er habe schon im Dezember, als es erstmals hieß, das Schiff werde verschrottet, mit dem Vorsitzenden des Betreibervereins gesprochen, ob er nicht denkmalrelevante Teile für das Museum bekommen könne. Dieser habe abgelehnt mit der Begründung, der Käufer habe das Schiff gekauft wie gesehen, mit allen Originalteilen. Darunter befänden sich viele nautische Antiquitäten, die sich gewinnbringend verkaufen ließen. Jochen Pfeiffer von der Societät Maritim baute noch darauf, dass sein Verein diese begehrten Sammlerstücke für die Hansestadt wird bewahren können. Er wollte retten, was zu retten ist, und wartete auf die endgültige Zusage des Insolvenzverwalters, wertvolle Originalteile auszubauen. Seine Handwerker stünden bereit. Spätestens, wenn die Societät aus dem ehemaligen Sitz des Schifffahrtsmuseums ausziehen müsse, werde deren Sammlung ohnehin mit der des Museums in Schmarl zusammengeführt. Pfeiffers Abmachung mit dem Insolvenzverwalter wiederum erstaunte Hafenkapitän Gisbert Ruhnke, dem nichts davon bekannt war. Die Teile, die erhalten bleiben könnten, wurden bereits ausgebaut und sollten dem Schifffahrtsmuseum überlassen werden.

Etwa 300 Menschen, darunter auch Seeleute, die auf dem Schiff ausgebildet worden waren oder dort gearbeitet hatten, mussten sich nun endgültig von der GEORG BÜCHNER verabschieden. Nach vorbereitenden Arbeiten wurde das Schiff am 28. Mai von den Schleppern BUGSIER 16 und AXEL, 305 gt (IMO-Nr.: 8918590), auf die Ostsee hinausgezogen, – wie man nun weiß, in der Tat zu seiner letzten Reise. Was von ihr blieb, waren einige Gegenstände, die aus dem Schiff in den Monaten zuvor ausgebaut worden waren wie Telegraph, Kompass, Steuerrad und ähnliches. Zunächst galten sie als unentgeltliche Leihgabe, um nach Auflösung des Trägervereins ins Vermögen der Hansestadt Rostock überzugehen.

Unterdessen hatte Tobias Schulz, der Insolvenzverwalter des in Konkurs gegangenen Trägervereins, auch den Kaufpreis vom Käufer erhalten und konnte die Forderungen, die nach Eröffnung des Insolvenzverfahrens aufgelaufen waren, darunter die Kosten für Müllbeseitigung, Energie und Bewachung, begleichen. Weitere Forderungen aus der Zeit vor der Bestellung des Verfahrens sollten nach einem Schlusstermin bezahlt werden, den das Amtsgericht festlegt und dann die Hansestadt Rostock bekommen, was vom Verkaufserlös übrig blieb.



Damit endet die Geschichte der GEORG BÜCHNER, die 1950 bei der J. Cockerill S.A. in Hoboken als CHARLESVILLE vom Stapel lief und am 15. Februar 1951 abgeliefert worden war. Das kombinierte Fracht- und Passagierschiff war letztes von fünf Schiffen der „Albertville“-Klasse und wurde von der Reederei Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen, im Liniendienst zwischen Belgien und Belgisch-Kongo und Angola eingesetzt. Die Schiff konnte 248 Fahrgäste in einer Klasse befördern und hatte 140 Mann Besatzung. Da es zwischen Belgien und seiner damaligen Kolonie Belgisch-Kongo pendelte, war das Schiff seit jeher eng mit der Kolonialgeschichte des Landes verbunden. Zu Kolonialzeiten waren viele Missionare und Nonnen mit dem Schiff nach Afrika gereist, deshalb gab es sogar eine kleine Kapelle an Bord. Auch mit einem kleinen Swimmingpool, einer kompletten Krankenstation und Kühlagererräumen war das Schiff ausgestattet. Am 5. Juli 1967 wurde es in Antwerpen an den VEB Deutsche Seereederei Rostock übergeben.



Ein Messe-Monolog

Morgen! Hat schon jemand gemerkt, dass ich zu spät bin? Mann, sehe ich aus! Mann, is mir schlecht! Ich hab' vielleicht 'ne Nacht hinter mir!

Also, das muss ich dir erzählen.

Was, Essen willst du haben? Weißte nicht, nur bis 8.00 Uhr – blöder Affe! Um diese Zeit noch was essen zu wollen!

Wo war ich stehen geblieben? Ach so – ich bin ja so unglücklich. Gestern ham wir doch Geburtstag gefeiert. Da war doch der Dings da, dieser blöde Affe. Gab furchtbar an mit seine Chance-Kenntnisse. Na, dachte ich, bei mir blitzt du ab! Und richtig, will mich doch der Macker nach meine Kammer bringen. Genosse, sage ich, – ganz Stewardess, verstehste? – ich bin ein anständiges Mädchen und off der Kammer rumpoussieren is bei mir nich. Also sind wir zu ihm.

Wenn dieser Ochse da hinten jetzt auch noch was haben will – also den bedienen' ich. Der hat doch neulich über die Marmelade gemeckert und dann doch nicht gegessen.

Wo war ich stehen geblieben? Ach so, bei ihm, in der Kammer.

Also, 'ne Koje hat der, was sage ich, drei Kojen. Aber zu trinken hat er mir nichts gegeben. Hätt'ch ja och nicht angenommen. Ich wollte den Heini ja nur verladen.

Er ist ja ganz nett – aber ich blieb uff Distanz. Na hör' mal, man weiß ja, was man sich schuldig ist.

Was, Sie wollen och noch essen? Was, die eene Scheibe Brot langt nicht? Mann, dann geh'n se vor de Kombüse und mach'n se Selbstbedienung. Aber wühl'n se nich alles durcheinander, wir ham das Brot nämlich gestern erst sortiert.

Um einsen wollte ich gehen. Da merk ich doch, dass ich meinen Kammerschlüssel verloren habe.

Eigentlich hatte ich ihn ja gar nicht verloren, aber ich dachte es. Er war in der Tasche von meinem Mini-mini-Rock, worauf die Lehrlinge immer so scharf kieken.

Natürlich lass ich dummes Schaf, naiv wie ich bin, mich überreden, zu bleiben. Dann habe ich ihm ein paar gelatscht! Warum? Mann – bist du aber naiv!

Also, Freddy, hab' ich gesagt, wir kennen uns erst seit die Reise und überhaupt, beim ersten Mal – nie! Da hab' ich meine Prinzipien.

Und jetzt kommt der Gipfel! Früh um halb viere haut er mich raus aus seiner Kammer. Sein Kumpel käm' um viere von der Seewache. Da hab' ich ihm ein paar gelangt. Warum? Weil dies eine hundsgemeine Gemeinheit ist!

Also, Männer gibt's, nee, keine Moral im Leibe.

Natürlich war nichts, weil ich nicht wollte.

Mir ist ganz schlecht! Hoffentlich kriege ich keen Kind, wo doch mein Zukünftiger seit vier Monaten auf Seefahrtsschule is.

Apropos Schule. Weißte schon, dass wir alle noch 'nen Lehrgang zur Hebung der Bedienungskultur besuchen soll'n? Als ob wir nich schon so genug um die Ohren hätten!

(Belauscht auf MS GEORG BÜCHNER, in der Bordzeitung zu Silvester 1969 öffentlich gemacht.)

CAP SAN DIEGO, hilf!

Bereits seit einigen Jahren fuhr ich als I. Koch mit einem XD-Schiff im Liniendienst nach der Ostküste Südamerikas. Just als wir zu einer neuen Reise auslaufen wollten, erkrankte der Bäcker. Kurzfristig kam ein zweiter Mann für die Kombüse an Bord. Die Reise ging los. Für die Zeit der Überfahrt hatten wir Brot eingefroren, um es lediglich aufbacken zu müssen.

Wir erreichten Santos. Mit dem Bäcker sprach ich jetzt ab, er solle von nun an selbst Brot backen. „Brot backen?“ sagte der, „ich bin kein Bäcker, sondern Kochsmaat!“ Nun war Holland in Not. Zum Glück lag in Santos auch die CAP SAN DIEGO der Hamburg-Süd, und ich beschloss, deren Koch einen Besuch abzustatten.

Er hörte sich mein Problem an und lud mich erst mal auf ein Bier ein. Dann versprach er mir, mich am nächsten Tag an Bord zu besuchen. Für den Abend wurde ein gemeinsamer Landgang in die „Rue de Galopp“, das Barviertel mit den „bar“-busigen Go-Go-Girls, vereinbart. Nach einem tollen Abend stieg er am nächsten Tag wie versprochen mit einem kleinen Eimer bei uns die Gangway hoch. Gemeinsam buken wir mit dem Trockensauerteig BEROL sensationelles Brot. Heute mag das normal sein. Aber vor vierzig Jahren war das ein ganz besonderes Hilfsmittel. Die Massen waren begeistert. Wir fabrizierten auf der Reise alle Brotsorten. Wenn ich in Hamburg die CAP SAN DIEGO als Museumsschiff nahe der Landungsbrücken liegen sehe, fällt mir mit einiger Wehmut immer die Geschichte vom Brotbacken in Santos wieder ein.

Die Kekse

Die Reise war zu Ende. Beim üblichen großen Besatzungswechsel stieg der Alte ab und es kam ein neuer Kapitän. Der steckte seine Nase überall rein. Der Springer-Steward musste für ihn eine Liste des an Bord vorhandenen Alkohols anfertigen. Das war schon mal sehr verdächtig. Nach dem Auslaufen stand ich mit dem Bootsmann vor der Kombüse, als der Alte vorbeikam. Er fragte, ob wir denn nichts zu tun hätten. Der Bootsmann sagte seelenruhig: „Wir bummeln Überstunden ab, Kap'tän.“ Wortlos und wütend ging der Alte weiter. Einige Zeit später gelüstete es ihm nach Keksen. Ich sollte ihm sagen, ob der Bäcker welche backen könne. „Der hat davon keine Ahnung“, war meine ehrliche Antwort.

Der Master kam auf die Idee, bei van Hulle in Antwerpen Proviant zu kaufen. Ich war dagegen, weil der Einkauf in Rotterdam günstiger war. Aber er blieb bei seiner Meinung, und als Kapitän konnte er bestimmen. Der Schiffshändler lieferte alles zu unserer Zufriedenheit. Mir brachte er die üblichen Präsente mit: Kugelschreiber, Kalender, Bieröffner usw. Weil alle beim Provianttragen geholfen hatten, gab ich dem Bootsmann den Kram zum Verteilen.

Wir liefen aus. In der Schleuse kam van Hulle extra noch einmal vorbei, um jede Menge weitere Präsente zu bringen, wie es anfangs schien. Allerdings sollte diese nun alle der Alte erhalten. Van Hulle fuhr weg, wir brachten alles in die Kammer des Bootsmannes und inspizierten die Sachen. Es handelte sich um fünf große Dosen mit sehr schön verpackten Keksen. Die Kekse nahmen wir raus und verteilten sie an alle Vertrauenswürdigen. Da der Alte ja keinen Proviant getragen hatte, wurden somit seine Präsente gerecht „vergeben“. Den kleinen Rest stellten wir vor seine Tür. Am Abend kam er runter und erkundigte sich, ob denn in den Dosen gar keine Kekse gewesen wären. Ich bedauerte und sagte: „Nein, leider nicht.“ „Was bildet sich der Strolch ein, leere Dosen zu schicken!“, wettete er wie ein Rohrspatz auf van Hulle. Er beschloss, dort nie mehr einzukaufen. „Das habe ich Ihnen ja gleich gesagt“, meinte ich trocken. Wir haben ihm dann später seine geliebten Plätzchen doch noch gebacken und zunehmend befanden wir ihn als Kapitän auch ganz in Ordnung.

Wertreparaturen auf der Bason-Werft in Ho-Chi-Minh-Stadt/Saigon (2)

Wieder war auf der Bason-Werft ein Typ XD eingedockt worden zwecks Klassebestätigung einschließlich der Erneuerung der Pockholzlagerung für die Propellerwelle. Das war nach den Klassebestimmungen aller vier Jahre nötig, nicht nur wegen des Verschleißes des Pockholzes an dem hinteren Propellerwellenlager im Stevenrohr, sondern auch zur Besichtigung der Propellerwelle insgesamt im ausgebauten Zustand.

Nach den obligatorischen Messungen der jeweiligen Spiele zur Verschleißermittlung konnte festgestellt werden, dass das Spiel im hinteren Stevenrohr überraschenderweise gering war, d. h. der Verschleiß des Pockholzes lag nach vier Jahren etwas über der Hälfte des zulässigen Maximums.

Aus den Revisionsberichten der vorherigen Klassebesichtigungen ließ sich ersehen, das Pockholz war vor vier Jahren in einer polnischen Werft erneuert worden, wurde vor zwei Jahren in der Warnowwerft nochmals gemessen und bereits dort war ein sehr geringer Verschleiß festgestellt worden. Dabei wurde auch der Festsitz des Propellers nochmals geprüft.

Pockholz ist sehr teuer und war nur über Valutamittel auf dem Markt erhältlich, und man war ja angehalten, Valutamittel möglichst nicht in Anspruch zunehmen.

Aus diesem Grund und den festgestellten guten Konditionen der Propellerwellenlagerung wurde an den Klassifikationsvertreter der Antrag gestellt, die Pockholzlagerung jetzt nicht zu erneuern und den Zustand bis zur nächsten Dockung in zwei Jahren zu tolerieren. Diesem Antrag wurde stattgegeben, die Dockliegezeit erheblich verkürzt, die Valutamittel wurden zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen und konnten bei einem der nächsten Schiffe verwendet werden.

Nach Abschluss aller Arbeiten verließ das Schiff Saigon in Richtung Rostock, wurde dort erneut beladen, unter anderem mit landwirtschaftlichem Gerät für Kambodscha, und startete seine erneute Rundreise mit dem ersten Ziel Singapore Reede zum Bunkern.

Aus welchen Gründen auch immer wurden auf Reede S'pore unregelmäßige Maschinenmanöver durchgeführt. Die Maschine wurde immer mal kurz auf Voraus oder Zurück gelassen.

Nach dem Bunkern ging es dann weiter in Richtung Kambodscha, erst mal zum Ankern auf Reede wie üblich. Beim letzten Maschinenmanöver Zurück, um die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen ehe der Anker ausgeworfen wird, gab es einen sehr lauten Knall, als schlage Metall auf Metall, die Maschine jubelte hoch und wurde sofort gestoppt.

Erste Besichtigungen in dem sehr klaren Wasser ergaben – kein Propeller mehr vorhanden. Verloren!

Am nächsten Morgen wurde ich in Rostock zum Hauptabteilungsleiter beordert und mit der Frage konfrontiert, was wir wohl in Saigon verkehrt gemacht hätten, bzw. nach meiner Erklärung, dass nichts gemacht worden sei, warum nicht. Deshalb hätten wir nun ein Problem. Also, man kann es machen wie man will, es ist immer erst mal verkehrt. So nach der alten Bauernregel „Tue nichts Gutes, dann widerfährt dir nichts Böses“.

In Rostock hatten wir genügend Ersatzteile vorrätig, also einen Propeller und sicherheits halber eine Welle, die dann zum Transport nach HCMC (Ho Chi Minh City) vorbereitet wurden und rechtzeitig in Saigon eintrafen, bevor nach dem Löschen in Kambodscha das Schiff ohne Propeller dorthin geschleppt worden war.

Aber vorher gab es noch eine andere unangenehme Überraschung, eben die Ironie des Schicksals.

Während der Löscharbeiten besuchte eine Botschafterdelegation mit einer Gruppe von Botschaftsvertretern der verschiedensten Länder diesen Hafen und unser Mann erklärte gerade das Löschen von landwirtschaftlichen Geräten als Hilfe für Kambodscha. Dummerweise sah das in diesem Moment am Kranhaken hängende Gerät mehr nach einer Flugabwehrkanone aus.

Einer der Besucher bemerkte lediglich, wir benützten aber in der DDR eigenartige Geräte in der Landwirtschaft.

Nach dem Eindocken konnte die Propellerwelle inspiziert werden. Augenscheinlich waren keine Schäden feststellbar, aber die vorgefundenen Paraffinreste auf dem Gewinde des Wellenstumpfes deuteten daraufhin, dass keine Propeller Mutter vorhanden gewesen sein konnte. Diese hätte sehr wahrscheinlich das plötzliche Abfallen des Propellers verhindern können, nachdem dieser durch eine Vielzahl von Rückwärtsmanövern gelockert worden war. Theoretisch sollte ja ein Propeller derart auf dem Wellenkonus aufgezogen sein, dass er im normalen Betrieb nicht mehr lose werden kann. Die Mutter am Wellenende oder ein Keil auf dem Konus sind nur zusätzliche Sicherungselemente.

Es ist mir nicht bekannt geworden, was letztlich ursächlich für den Propellerverlust gewesen ist, wie auch nicht bekannt ist, ob dieser verlorene Propeller jemals geborgen wurde oder noch immer auf der Reede vor Kambodscha die Fischer ärgert, wenn ihre Netze an diesem Unterwasserhindernis hängen bleiben.

In Vietnam war das Rauchen in jener Zeit eine der meist ausgeübten Unterhaltungen. Bei jeder passenden oder auch unpassenden Gelegenheit wurde zur Zigarette gegriffen, ob beim Treffen mit Bekannten, Freunden oder Verwandten, um den kleinen Hunger zwischendurch zu stillen, um schwierige Probleme zu diskutieren, um sich Sorgen als unbedeutend zu denken, um Langeweile zu verkürzen, nach dem Essen und beim gemütlichen Beisammensein sowieso. Eben eine leichte Droge.

Es war nicht so wichtig, welche Sorte gerade greifbar war. Es musste nur qualmen und die Sinne berauschen oder schärfen – dachte man jedenfalls.

Aber besonders beliebt war die Marke 555 von BENSON & HEDGES. Aus einem simplen Grund: Im Mai 1955 wurde der legendäre Ho-Chi-Minh-Pfad gewissermaßen eröffnet, in Betrieb genommen. War der zu Beginn lediglich ein begehrter Pfad für Kuriere von Hanoi bis nach Saigon gewesen, bestand er Anfang der siebziger Jahre vom Norden nach Süden aus fünf und von West nach Ost aus sechzehn mit Lastkraftwagen befahrbaren Trassen, vornehmlich zur militärischen Versorgung des Südens. Aber das ist eine ganz andere Geschichte und auch schon Geschichte.

Also Rauchen war sehr verbreitet und somit ein guter Anreiz, der ebenfalls von unserer Seite ungeniert genutzt wurde als Anerkennung zu Beginn und/oder nach Beendigung einer erfolgreichen Aktion.

Sehr wichtig war, dass man nicht nur Zigaretten anbot – einzelne, Schachteln oder auch mal eine Stange je nach Wichtigkeit und Rang –, sondern selbst mit dem Empfänger zusammen rauchte, sonst hätte es zu sehr nach Beeinflussung ausgesehen. Korruption gab es ja damals noch nicht.

Während dieser Zeit in Vietnam befand ich mich mal wieder im Nichtraucherstatus und musste sehr zurückhaltend bei diesem sensiblen Raucherverhalten reagieren, was aber im Allgemeinen respektiert wurde.

Wie schon im ersten Teil des Berichtes erwähnt, waren anfangs die Liegezeiten der Schiffe in der Werft recht lang, etwas bei zwei Monaten. Der Hauptgrund für die Länge der



Liegezeit lag in der Bezahlung der Reparatursumme in Rubel, wie zwischen den Außenhändlern vereinbart. Die Ermittlung der Liegezeit geschah nach einer simplen Formel, Gesamtsumme geteilt durch die theoretisch täglich mögliche Werftleistung (alles in Rubel) ergab die Anzahl der Liegetage für diese Reparatur. Terminbestimmende Arbeiten und dazu parallel auszuführende Aktivitäten fanden dabei keinerlei Berücksichtigung.

Schiffe sollen Geld verdienen mit Ladungstransporten. Lange Liegezeiten für Reparaturen verhindern dies erfolgreich. Es war mein Bestreben, zu erreichen, dass terminbestimmende Arbeiten die Liegezeit bestimmen sollten und nicht eine Formel mehr oder weniger basierend auf subjektiven Faktoren.

Entsprechende Vorstöße bei dem Kollegen von Schiffscommerz stießen auf Ableh-

nung mit dem Verweis auf die Landesverträge und die Basiskonditionen, die innerhalb des gesamten RGW-Gebietes gültig waren. Es sei nicht ein Problem von SC, wie lange ein Schiff in der Werft liegt.

Machino hingegen hatte nichts einzuwenden, einen anderen Weg zu beschreiten, aber die Werft müsse zuerst überzeugt werden und einverstanden sein.

So schlug ich der Werft vor, einen preislich hohen aber nicht terminbestimmenden Punkt aus der Reparaturliste bei Vertragsabschluss zurückzustellen und nicht mit in die Gesamtsumme einzurechnen, diesen dann als Nachtrag zur so verkürzten Liegezeit zu erteilen ohne irgendwelche Zuschläge.

Die Werft hätte damit in einer kürzeren Liegezeit den gleichen Betrag eingenommen wie üblich und damit eine höhere Tagesleistung erbracht und eine bessere Effektivität erreicht. Trotz des nach meiner Ansicht stimulierenden Vorschlages zur Verbesserung der Werftökonomie, kam ich mit dem verantwortlichen Vertreter wegen vielerlei Begründungen von seiner Seite zu keiner Vereinbarung. Fast jeden Morgen besuchte ich ihn in seinem Büro, sprach über die finanziellen Vorteile dieser Sache, trank einen Kaffee und er rauchte seine Zigarette, immer mir auch eine anbietend, aber immer von mir dankend abgelehnt, da gegenwärtiger Nichtraucher.

Nach einigen Besuchen brauchten wir nicht mehr zu reden, wir wussten warum ich kam, nur der Kaffee und seine Zigarette

Dann fiel mir ein, was ein früherer Reparatingenieur erzählt hatte. Wenn man mit diesem Mann etwas verändern will, musste man mit ihm rauchen! Diesen Hinweis beachtend, habe ich dann eines Morgens eine seiner mir angebotenen Zigaretten angenommen zum Morgenkaffee, dann noch eine und noch eine, stillschweigend. Als ich gehen wollte, sagte er zu mir: „Waldemar, wir werden es einmal versuchen beim nächsten Schiff. In den nächsten Tagen werden wir dazu nötige Einzelheiten festlegen, abstimmen und vereinbaren.“

An Bord habe ich mir erst mal Zigaretten besorgt. Wenn man nämlich als zeitweiliger Nichtraucher wieder die erste Zigarette nimmt, raucht man wieder so, wie vor ein paar Jahren aufgehört. Ich konnte mich wieder ungeniert unter die Raucher mischen und ohne Bedenken

Zigaretten verteilen. Das ist ein positives Beispiel zur Rechtfertigung des Rauchens. Diese mit der Werft vereinbarte Vertragsabweichung ist erfolgreich ausprobiert worden. Die Liegezeit wurde um fast die Hälfte verkürzt, allein basierend auf terminbestimmenden Arbeiten.

Mit Schiffscommerz gab es zwar noch ein bisschen Ärger wegen der eigenmächtigen Vertragsänderungen, aber nur wenn man anstößt, kann man etwas bewegen.

Es ist unumstritten, in Saigon gibt es die hübschesten Frauen und Mädchen überhaupt. Gewissermaßen ist diese Feststellung aber auch eine Art Schutzfunktion in sich selbst. Man sieht immer wieder eine weibliche Person, die noch schöner, schlanker, jünger, hübscher ist als die vorherige, und man kommt so zwangsläufig zu keinem Ende, zu keiner endgültigen Entscheidung, mit welcher von all diesen Schönheiten man sich vielleicht bekannt machen sollte.

Dazu kamen noch die äußeren Umstände von vietnamesischer Seite. Es galt als nicht schicklich, sich mit einem Ausländer in der Öffentlichkeit zu zeigen, sich schon gar nicht mit ihm in einem Hotel zu treffen. Aber die vietnamesischen Damen waren sehr an diesen, wenn auch unerwünschten Kontakten interessiert, um eventuell auf einem legalen Weg ihr Land zu verlassen in eine erträumte bessere Welt und um das sehr inhumane und gefährliche Los als „boat people“ zu vermeiden.

Einer unserer Offiziere, der sicher schon öfter in Saigon war, hatte eine Bekanntschaft gemacht, auch begünstigt durch dienstliche Kontakte, die von beiden Seiten durchaus erwünscht war, forciert wurde und in einer ständigen Verbindung enden sollte. Beiden Seiten war es sehr wahrscheinlich gut bekannt, dass so ein Unternehmen zwar nicht verboten ist, aber offensichtlich von beiden Regierungsseiten nicht unbedingt unterstützt wurde, aus welchen Gründen auch immer.

Es war also ein langwieriges Ringen mit den zuständigen Behörden, um alle gewünschten Dokumente zu beschaffen, diese zu übersetzen und zu beglaubigen, um die Beziehung anzuerkennen, in Vietnam wie auch in der DDR.

Es bedurfte sicherlich einiger Wertzeiten in HCMC, also mindestens zwei Jahre, bis dann alle dazu nötigen Bedingungen erfüllt waren und er seine vietnamesische Frau mitnehmen konnte.

Unser Offizier muss recht gute Beziehungen zur Arbeitskräftelenkung gehabt haben, um so oft auf Werftschiffen in Vietnam eingesetzt zu werden. Oder man war sehr froh, jemanden zu haben, der gerne und freiwillig so oft Wertzeiten hier wahrnehmen wollte.

Sicher war diese Geschichte auch allgemein in der Flotte bekannt geworden, denn der kleine Küstenklatsch funktionierte sehr gut auch, oder besser gesagt, gerade unter sozialistischen Verhältnissen.

Später hat dann ein sehr junger Matrose ebenfalls ein solches Unternehmen in seiner Weise in die Hand genommen. Um diese langen Wartezeiten zu vermeiden, hat er zu Beginn einer Wertzeit erst mal auf vietnamesische Art geheiratet, wie immer das gewesen sein mag. Dann wurde er beim Konsul vorstellig, um die nötigen Dokumente für eine Mitnahme seiner Vietnamesin zu beantragen, sicher nach dem etwas simplen Motto, nun bin ich verheiratet, nun macht mal.

Mit dieser Sache hatte unser junger Freund aber weder sich noch seiner vietnamesischen Freundin einen Gefallen getan, eher im Gegenteil. Nach den Recherchen des Konsuls war diese Eheschließung auch nach vietnamesischem Gesetz nicht rechtskräftig. Somit verlor

die junge Frau erst mal ihren Job. Weiter wurde bekannt, dass diese vietnamesische Familie schon bei den Behörden bekannt war, weil schon des öfteren ähnliche Versuche unternommen worden waren, um auf diese Weise Verbindungen ins Ausland aufzubauen, mit dem Ziel, vielleicht letztlich Vietnam verlassen zu können.

Auch für den Matrosen dürfte diese sicher völlig unüberlegte Aktion zumindest den Entzug des Sichtvermerkes zur Folge gehabt haben und somit auch seine Laufbahn als Seemann zu Ende gewesen sein.

Kurioserweise gibt es den Aberglauben in Vietnam, wenn man frühmorgens einen Hochzeitsumzug sieht, ist es ein Unglückstag. Also keine Geschäfte machen, nicht Lotto spielen oder Pferderennenwetten abschließen und keine Reisen starten, sondern hübsch ruhig zu Hause bleiben, um Ärger oder Verluste zu vermeiden. Ja, es gab nicht nur erfreuliche, positive und unterhaltsame Ereignisse. Wie es halt so ist im Leben.

Die Typ X-Schiffe hatten auf den oberen Decks noch erhebliche Quadratmeter Decksholzbelag, der besonderer Pflege bedurfte und auch ständig zu reparieren war durch Kalfatern. In den DDR-Werften waren diese Überholungen nicht nur sehr kostenintensiv, es wurde auch mehr und mehr zum Problem, qualifizierte Arbeiter für diesen Job zu bekommen.

Auch für diese Arbeiten besaßen wir in Vietnam gute Bedingungen. In der Werft existierte noch eine Brigade für solche Arbeiten, meistens schon ältere, um nicht zu sagen schon sehr alte Männer. Wir nannten sie deshalb die Rentnerbrigade. Diese Kollegen verrichteten aber eine sehr gute Arbeit. Nachdem der Auftrag erteilt war, arbeiteten sie selbständig und sehr unauffällig vom ersten bis zum letzten Tag und brachten unsere Holzdeckbeläge wieder auf Vordermann, d.h. diese waren wieder wasserdicht.

Zwei der Ältesten dieser Gruppe der Kalfaterer fielen besonders durch ihre Arbeitsintensität auf, immer zusammen als Team, sehr ruhig und auf Ordnung und Sauberkeit am Arbeitsplatz achtend. Sie waren morgens immer die Ersten, die kamen und die Letzten, die abends das Schiff verließen.

Mitten in ihrer Arbeit ist dann plötzlich einer von den Beiden umgesunken und war an Ort und Stelle verstorben. Beileibe kein Unfall, es war nicht zu warm, es gab keinen Stress, sicher ein altersbedingter Tod mitten in der Arbeit.

Von der Schiffsleitung wurden einige Präsente zur Unterstützung der Familie des Verstorbenen organisiert, wie es eben so in diesen Gegenden traditionell und höflich ist.

Diese Angelegenheit war damit erledigt aber nicht vergessen. Es gab in der Werft bereits auf alten Traditionen beruhende Gerüchte. Es ging das Sagen um, wo ein Älterer gestorben ist, wird auch ein Jüngerer folgen. So war unser Kapitän dann erst mal sehr froh, als sein Schiff bald darauf die Werft ohne weitere Vorfälle verlassen konnte.

Nach vier Jahren kam dieses Schiff wieder nach Saigon. Eigentlich hat keiner mehr an diese alte Geschichte gedacht, da ja auch die meisten Besatzungsmitglieder andere als damals waren. An der Kalfaterung der Holzdecks war diesmal nichts zu tun. Es war auch Regenzeit und dadurch viel zu nass für diese Arbeiten. Es waren aber wieder viele Entrostungs- und Konservierungsarbeiten in den Luken und an den Lukenabdeckungen auszuführen, den Rollluken mit den fast zwei Meter großen Haspeln zum Aufwickeln der kastenförmigen Lukendeckel zum Öffnen und Schließen der Luken.

Deshalb befanden sich sehr viele Arbeiterinnen und Arbeiter für diese Jobs an Bord, mit viel Lärm bedingt durch die Arbeiten, durch ihr Geschrei und Geplapper und dadurch verursachtes Stimmengewirr. Eines Nachmittags kurz vor Feierabend, schon viele der Beschäftigten waren an Deck versammelt, um auf das Arbeitsende zu warten, kündigte sich ein Regenschauer an und die Besatzung war angehalten, die Luken zu schließen.

Mit viel stimmlichem Aufwand und körperlichem Einsatz konnten die zahllosen Arbeitsbienen von der Luke wegbewegt werden. Das war bei den Verständigungsproblemen und sicher bedauerlichem Unwissen über Gefahren bei sich bewegenden Anlagen und dem damit vorhandenen Unverständnis, nicht so einfach. Es bedurfte mehrerer Anläufe, ehe man sicher sein konnte, keiner ist mehr im gefährdeten Bereich der nun bald rollenden Haspel, um die Deckel auf das Lukensüll aufzulegen.

Nach einiger Zeit kontrollierter Bewegung dieser tonnenschweren Haspel mittels des Lukenaufholers und des dafür vorhandenen Spills, brach der Lukenaufholer und die Haspel rollte nun der Schwerkraft gehorchend das letzte Stück Weg unkontrolliert und damit schneller und lärmender werdend zur Endlage, bedingt durch den achterlichen Trimm des Schiffes.

Offensichtlich schlief noch ein junger Mann zwischen Lukensüll und Windenhaus, ein von Deck nicht einzusehender Raum, unbeeindruckt durch die vorherigen Rufe und Warnungen, nun aber aufgeweckt und aufgeschreckt durch den sich verstärkenden Rolllärm, den er sicher nicht zu deuten wusste, der ihn aber zur unüberlegten Flucht anregte. Damit geriet er direkt in den Weg der rollenden Haspel und wurde so schwer verletzt, dass jegliche medizinische Hilfe zu spät kam.

So hatte sich das Unken der Werftleute nach etwa vier Jahren auf diesem Schiff bestätigt.

Ein Typ XD hatte auf dem Wege nach Saigon einen Grundlagerschaden am Hauptmotor, kurz EMIL genannt, wegen der Typenbezeichnung K8Z 70/120 E, der durch Einsatz des Reservelagers behoben werden konnte, nun aber ein intaktes erforderliches Reserveteil an Bord bekommen musste.

Das in der Werft liegende Typ XD-Schiff sollte sein Reservelager abgeben, um diese Klassifikationsforderung zu erfüllen, nachdem auf Nachfrage von der Werft versichert wurde, solche Reparaturen an Lagerschalen, Erneuerung der Weißmetallbeschichtung und Bearbeitung auf Maß ausführen zu können und diese Arbeiten schon vielfach getan zu haben.

Die entsprechenden Teile wurden ausgetauscht, die beschädigte Lagerschale des im Hafen liegenden Schiffes kam in die Werft im Tausch gegen das intakte Teil des Werftschiffes. Die Werft informierte bald darauf über den Arbeitsbeginn. In meinem Kopfe existierten Vorstellungen über die Beschichtung einer Lagerschale mittels Schleudergussverfahren, wie auch immer wieder in Reparaturprospekten von allen möglichen Firmen angepriesen, als beste Qualität. Um diesen oder einen ähnlichen Prozess zu inspizieren, befanden wir uns auf der Suche nach dem Reparaturplatz unserer Lagerschale in der Werft unterwegs. Zuerst gingen wir natürlich zur Gießerei in der Annahme, dort würde dies getan. Fehlanzeige!

Dann suchten wir die mechanische Werkstatt auf. Auch hier war kein Arbeiter mit dieser Sache befasst. Schließlich brachte uns der Bauleiter zur Rohrwerkstatt, da er wusste wo dies gemacht wird. Man konnte wirklich sagen: Gemacht wird!

Hinter einem umgekippten riesigen Sonnenschirm als Schutzschild gegen windige Luftbewegungen, hockte ein barfüßiger älterer Mann mit einer Brennerflamme (kalte Flamme, Wasserstoffgas) und schmolz Stange für Stange des Weißmetalls Lage für Lage auf den Grund der Lagerschale im Bereich der Beschädigungen ein, ob der vielen Zuschauer stolz wie ein Spanier.

Als die Werft unsere sicher sehr skeptischen Gesichtsausdrücke registrierte, erklärte sie, dass sie dies immer so gemacht hätten. Es hätte nie Probleme gegeben mit den so reparierten Lagerschalen.

Nach dem Bearbeiten der Schale konnten wir nur durch die Klopffprobe feststellen, dass das neue Metall überall fest mit der Schale verbunden war. Es gab also keine Hohlräume, die beim Belasten wieder zu Schäden geführt hätten. Da es auch von der Klassifikation keine

Einwände gab, wurde diese Lagerschale so an Bord genommen, eben als ausrüstungspflichtiges Ersatzteil.

Wir haben dann später in Rostock von unserem Kontrollingenieur der DSR-Werkstatt eine Ultraschallprüfung durchführen lassen, um auch sicher zu sein, dass es eine professionelle Reparatur war, was zu 100 % bestätigt werden konnte. Es wurde auch bestätigt, dass diese Handarbeit früher auch in Deutschland gang und gäbe war, aber eben sehr zeitaufwendig ist und viel Erfahrungen erfordert und deshalb durch mechanisierte Verfahren abgelöst wurde.

Auf einem Typ X-Schiff sollten eine Reihe von Elektromotoren überholt werden wegen gemessener schlechter Isolationswerte. Sie waren deshalb zu zerlegen, zu reinigen, eventuell die Lager zu wechseln. Auf alle Fälle war ein Trocknen und Lackieren der Kupferdrahtwicklungen nötig. Leider war kaum Isolierlack vorhanden, und auch die Werft konnte nicht helfen. Wir erhielten lediglich den Hinweis, auf den Fischereischiffen aus Sachalin wären größere Mengen an diesem Lack vorrätig. Wir sollten doch versuchen, ein Tauschgeschäft anzuschließen. Die Werft selbst könne es für uns aus verschiedenen Gründen nicht tun.

So sind wir beiden, der LTO des Schiffes zusammen mit mir, eines Morgens so gegen neun Uhr zu diesem Schiff gegangen, um mal nachzufragen.

Wie üblich, musste man sich erst beim Kapitän melden, und da dieser gerade aufgestanden war, wurden wir nach gegenseitiger Vorstellung zum Frühstück eingeladen mit dem sehr schmackhaften russischen Brot, mit trockenem Fisch, sauren Gurken und Tomaten, etwas kaltem Braten – und Weißwein.

Danach konnten wir unser Anliegen, irgendein Tauschgeschäft für den Isolierlack, vorbringen. Diesem Wunsche wurde stattgegeben und der Kapitän gab Order, ein kleines Fässchen dieses kostbaren Lackes aus dem Storräum bereitzustellen. Derweil gingen wir nahtlos zu einem opulenten Mittagessen über. Aus dem Kapitänsbad hörten wir gedämpftes Klappern und Plätschern, die Stewardess brachte neuen Nachschub zu essen, und der Kapitän erschien aus seinem Bade mit einer leicht milchigen Flüssigkeit in einer Flasche – selbst gemachtem Wodka, sicher sehr hochprozentig wie allgemein bekannt.

Wir wollten den Lack, also mussten wir höflich sein und damit der Einladung zum Mittagessen Folge leisten mit zahlreichen Toasts auf eine gute Zusammenarbeit, auf die Gesundheit und Freundschaft und Hilfe und Vietnam und, und, und.

Schließlich konnten wir das schon etwas schwankende Schiff verlassen, aber mit einem etwa Fünf-Liter-Holzfässchen Isolierlack unter den Armen, welche immer mal gewechselt werden mussten, und kehrten zu unserem Schiff zurück. Die erhebliche Wärme im Freien tat dann ein Übriges und wir waren für den Rest des Tages nicht mehr so recht für etwas zu gebrauchen. Es hat eben alles so seinen Preis.

Da diese Sache nun inzwischen verjährt sein dürfte, brauchen wir beiden wohl keine Befürchtung mehr zu hegen, dass wir wegen Alkoholmissbrauchs während der Arbeitszeit disziplinarisch belangt werden und außerdem trug es sich ja außerhalb der betrieblichen Zuständigkeit, gewissermaßen unter fremder Flagge, zu.

Reise nach Vietnam mit Hindernissen

Das Motorschiff WILHELM FLORIN hatte eine lange Reise zu machen und kam nach vier Monaten Mitte des Jahres 1983 in die Werft nach Saigon. Dort sollten die Reparatur- und Pflegearbeiten am Schiff vorgenommen werden. Alle Teile, die dafür notwendig waren, wurden per Schiff schon mitgebracht.

Und ich, Ehefrau und zweifache Mutter, durfte nach Saigon fliegen, um einen Teil der Werftzeit und die Heimreise mit meinem Mann, Kapitän auf der WILHELM FLORIN, zu verbringen. Welch ein Glück!

Für den ebenso großen Glücksumstand, dass meine Schwiegereltern so liebe Großeltern und bereit waren, unsere beiden Töchter für solch eine lange Zeit zu betreuen, bin ich noch heute dankbar. Ich war Hausfrau, bekam also keine Schwierigkeiten wegen einer so langen Freistellung von der Arbeit und es bedurfte auch keiner entsprechenden Beurteilung von Chef und Kollegen. Ich benötigte nur aus dem sonstigen Umfeld, das von den bekannten Organen befragt wurde, wohlwollende Auskünfte über unser Privatleben. Und die bekam ich offenbar.

Ein anderer glücklicher Umstand bestand darin, dass ein Reparaturinspektor auf der Werft gebraucht wurde und ich also gut geschützt mit Henning Pape zusammen nach Saigon fliegen würde. Ich bekam meinen Reisepass mit Visum, acht US-Dollar und 100 vietnamesische Dong dazu und traf meinen Begleiter auf dem S-Bahnhof Rostock-Evershagen mit gepacktem Koffer. Wir kannten uns flüchtig, weil er mit meinem Mann als Chief auf der MAGDEBURG mehrere Reisen gemacht hatte.

Wir hatten einen guten Flug mit Zwischenlandung in Karachi. Staub wirbelte auf bei der Landung, trockene Hitze hüllte uns ein, nahm fast den Atem. Das Flughafengebäude war angenehm klimatisiert und wunderschöne, fremdartige Waren wurden in den Läden angeboten.

Planmäßig hob die Maschine wieder ab und ich genoss einen atemberaubenden Blick auf die Schönheit der Gipfel des Himalaya-Gebirges und danach auf das unendliche Grün des Dschungels.

Dann öffnete sich eine weite Ebene mit Terrassenfeldern. Für mich war es ein außergewöhnlich schöner Eindruck dieser fernöstlichen Kulturlandschaft.

Der Flug ging nach Hanoi, wo wir für eine Nacht in einem von Kubanern erbauten, modernen Hotel außerhalb der Stadt untergebracht waren. Am kommenden Morgen sollten wir per Taxi zum Flughafen gefahren werden. Schon dreizehn Mal hatte Henning diese Reise gemacht. Seine Arbeit wurde von den zuständigen Firmen sehr geschätzt. Er kannte das Hotel. Es hatte große, luftige Zimmer, einen schönen Swimming Pool, eine große Dachterrasse und war überhaupt eine Oase in dieser mir doch recht karg erscheinenden Umgebung.

Wir richteten uns in unseren Zimmern ein, um erst einmal zu duschen und zu schlafen. Meinen Koffer hatte ich auf die Ablage an der Wand abgestellt, noch geschlossen. Ich fiel in das angenehme Bett und konnte doch lange nicht einschlafen. Dieser Flug, die Eindrücke aus Karachi, die schneebedeckten Gipfel der Gebirge, die Armut auf den Straßen von Hanoi – und dann umging mich doch der Schlaf am helllichten Tag.

Beim Erwachen staunte ich über den langen schwarzen Strich an der Wand, der im Winkel von 90° von der Decke herab nach unten zu meinem Koffer verlief. Es hatte sich eine Ameisenstraße zu meinen Kekschen darin gebildet, die ich eigentlich verschenken wollte. Ich nahm alle Packungen mit nach oben auf die Terrasse: Es war fast nichts mehr zu retten. H. traf ich auch dort, wo wir einen sehr gut schmeckenden Saigon-Cocktail tranken und von oben

herab in die Stadtrandzone Hanois sehen konnten.

Mit dem Bezahlen des Cocktails wären meine 100 Dong auch schon in etwa aufgebraucht gewesen. Aber H. war mit Schecks ausgerüstet, die uns über alle Finanzlücken hinweghalfen. Später hörte ich, dass andere DSR-Seeleute, die die gleiche Route zum Aufsteigen auf ihr Schiff nahmen, aus Geldmangel bei Wasser und Brot darben mussten, bis sie den Flug nach Saigon resp. Ho-Chi-Minh-Stadt antreten konnten.



Zum Abschluss des Tages badete ich noch unter dem Sternenhimmel im Pool und war restlos begeistert, freute mich auf den Flug am kommenden Morgen und das Wiedersehen mit meinem Mann an Bord. H. meinte, dass wir vom Flughafen abgeholt würden und dann zu einem Hotel führen, in dem wir zum Essen eingeladen würden.

Um 5.00 Uhr früh sollten wir startklar vor dem Hotel stehen. Jedoch – es kam kein Taxi für uns. Wir wurden unruhig, ringsum lag alles im tiefen Schlaf, kein Mensch war an der Rezeption zu sehen, die Türen verschlossen, kein Telefon erreichbar. Als fast alles zu spät war, kam der Taxifahrer mit der Ausrede, er hätte eine Reifenpanne gehabt. Er fuhr uns zu allem Überfluss zum falschen Flughafen und das bedeutete das Aus aller unserer Reisepläne. Es halfen auch keine 500 Dong für den tranigen Fahrer, der ja wohl nach unserer Vermutung einfach verschlafen hatte, um noch in letzter Sekunde das Flugzeug zu ergattern.

Mir war in diesem Moment nicht klar, was für ein bedeutendes Aus dieses Missgeschick am frühen Morgen für uns bedeuten sollte. Das war's nämlich erst einmal.

Der nächste Flug ginge erst in einer Woche nach Saigon, hieß es. Ich konnte es nicht glauben! Ich wollte dringend mit meinem Mann telefonieren. Auch das war nicht möglich. Es existierte keine Telefonverbindung nach Saigon, jedenfalls nicht für uns.

H. dachte, dass jetzt die Gelegenheit gekommen sei, sich bei der vietnamesischen Firma, die ihm schon lange für seine gute Arbeit vor Ort dankbar war, zu melden. Aber auch da stellte sich lediglich heraus, dass es eben wirklich keine frühere Möglichkeit für einen Flug in den Süden des Landes gab.

Zur Entschädigung lud man uns zu einer dreitägigen Badefahrt in die Ha Long Bucht ein. Ich dachte, wie vorsintflutlich es doch sei, nicht einmal an Bord Bescheid sagen zu können, dass wir den Flug verpasst hatten. Es war auch nicht möglich, ein Telegramm zu schicken! Ich grübelte, was mein Mann wohl denken würde, wenn wir nicht aus dem Flugzeug stiegen. Es half nichts, wir verbrachten den Rest des Tages noch recht angenehm im Hotel, genossen die Terrasse, den Pool und brauchten nicht zu darben.

Am nächsten Morgen sollten wir abgeholt werden. Ich war gespannt, was uns erwartete. Als erste Überraschung beim morgendlichen Duschen griff ich in die Seifenschale an der Wand und hatte eine Riesenkakerlake darin aufgeschreckt. Ich frage mich noch heute, wer den größeren Schreck bekam. Es war auf beiden Seiten ein unvergesslicher Augenblick.

Wie auch immer, jedenfalls wurden wir diesmal pünktlich von einer schwarzen Limousine abgeholt.

Auf der Fahrt nach Norden hatte H. noch um einen Abstecher nach Haiphong gebeten. Dort lag im Hafen ein Schiff der DSR. Wir alle, die freundliche Dolmetscherin mit ihrer kleinen Tochter, die uns in diesen Tagen hilfreich zur Seite stehen sollte, H. und ich fuhren also erst zum Hafen von Haiphong, zur GEORG HANDKE.

Die Fahrt erschien endlos. Aber ich sah auf diese Weise viel vom Land und dem Leben der Menschen, wie sie ihre Felder bewässerten, ihre Flüsse überquerten, in welchem Zustand die Straßen und Häuser waren.

Endlich erreichten wir das Hafentor und bekamen auch keine großen Schwierigkeiten, es zu passieren. Allerdings wurde uns gesagt, dass die GEORG HANDKE ganz am nördlichen Ende der langen Flusspriel läge. Wir machten uns auf den Weg durch den Hafen. Es war heiß, kein schattenspendender Baum, eben Asphalt, Hafenpriel. Und dann traute ich meinen Augen nicht: Alle Solidaritätsgüter, die per Schiff aus der DDR in Vietnam ankamen, verstopften hier sämtliche Zufahrtswege und vergammelten in dem tropischen Klima in aufgebrochenen, meistens hoch übereinander gestapelten Kisten. Und das scheinbar seit Jahren.

Wir erkämpften uns den Weg über Berge von Waren, die bei uns als „Goldstaub“ gehandelt wurden, wie zum Beispiel Motorradkrümmer. Es war ein unbeschreibliches Durcheinander. Hier lagerte also der Ertrag meiner Solimarken, die ich monatlich in mein Gewerkschaftsbüchlein klebte.

Ziemlich erschöpft und verschwitzt erreichten wir die Gangway des heimatlichen Schiffes. H. besuchte dort den Kapitän und den Leitenden Technischen Offizier. Wir wurden herzlich begrüßt und gut bewirtet. H., nicht auf einen Bade-Kurzurlaub eingerichtet, bekam auch eine passende Badehose geliehen, weil es in den Geschäften keine zu kaufen gab. Man musste sich für solche Einkäufe wahrscheinlich auf dem Schwarzmarkt auskennen.

Nach einer kleinen Erholungspause traten wir den heißen Rückweg zum Auto an. Dann ging die Fahrt auf ihre letzte Etappe, hin zur Ha Long Bucht, direkt an die unglaublich malerische Küste.

Wir fuhren auf einer schlechten Straße bis in etwa halbe Höhe der begrünten Berge und standen vor einem wie verwunschen aussehenden Gebäude mit Arkaden und herabhängendem Pflanzenbewuchs. Es war unser Hotel. Wir gingen durch den Innenhof mit einem Brunnen, an den Wänden huschten Geckos umher und ein angenehmer Luftzug strich durch das bauliche Kleinod. Es war ein im französischen Stil erbautes Hotel, dem es sehr anzumerken war, dass es einmal bessere Tage gesehen hatte. Man lebte hier offenbar schon lange von der Substanz. Mir gefiel es aber sehr, auch wenn die Nachttischlampe aus Marmor keinen Schirm mehr hatte und von der Zimmerdecke die nackte Glühbirne statt einer Lampe hing. Die Räume waren hoch und mit funktionierendem Ventilator ausgerüstet. Der machte allerdings großen Lärm.

Wir bekamen unsere Zimmer. Ich schlief mit der Dolmetscherin und deren kleiner Tochter in einem großen Raum. Die Lamellentüren waren aus dunklem Holz und führten zum Arkaden-Wandelgang hinaus. Dort breitete sich vor unserem Blick die stille Wasserfläche der Ha Long Bucht mit ihren seltsamen Felsformationen aus. Ich war vor Glück wie betäubt und hätte mir gewünscht, mein Mann könnte diesen Anblick mit mir zusammen genießen. Am Brunnen im Innenhof trafen wir auf zwei Frauen und einen Mann, die etwas Französisch sprachen. Gut, dass wir unsere Dolmetscherin dabei hatten.

Wir wurden mit vietnamesischem Essen bewirtet. Es schmeckte fremdartig, aber gut. H. gab mir beim Essen die Hinweise, wir sollten kein rohes Gemüse und kein Speiseeis essen, lieber auch nicht einmal abgekochtes Wasser trinken und so weiter. Aber der Lua Moi, der Reisschnaps, durfte beim Essen nicht fehlen. H. war während seiner vielen Vietnamreisen mit diesen Vorsichtsmaßnahmen gesund geblieben. Und ich beherzigte gern seinen Rat. Doch später am Abend gab es kein Restaurant und keinerlei Bewirtung. Wir waren auch

alle ziemlich müde. Um uns herum herrschte eine große Ruhe mit nur einigen Vogelrufen. An diesem Abend gingen wir bald zur Nachtruhe. Wir waren ja Klimaanlage gewöhnt und hier mussten wir mit tropischen Temperaturen und hoher Luftfeuchte in den Zimmern fertig werden. Außerdem machte sich die enorme Zeitverschiebung zwischen MEZ und Indochina Time noch etwas bemerkbar, sodass der Schlaf in dieser abenteuerlichen Umgebung auf sich warten ließ.

Uns weckte ein strahlender Morgen.

Eine Fahrt mit einem Boot war für uns arrangiert worden. Wir hatten ja während all dieser Zeit das Auto mit dem Fahrer zur Verfügung. Das war großartig. Wir fuhren zum Hafen und gingen an Bord eines Schiffes, wie sie bei uns die „Weiße Flotte“ betreibt, etwa so groß, wie sie zwischen Stralsund und Hiddensee verkehren. Sehr verwundert waren wir, als außer uns nur drei Paare aus Ungarn mit auf die ganztägige Fahrt durch die Zauberwelt der Ha Long Bucht



gingen. Das war Kommunismus pur! Wir genossen den Tag an Bord mit immer neuen Ausblicken auf die bizarren Felsformationen. Die Sonne schien vom strahlend blauen Himmel. Der Schiffsführer ließ auch mal die Maschine stoppen, damit wir die Stille der uns umgebenden Natur empfinden konnten. Wir fuhren ganz nah an Felshöhlen heran, unter denen das Wasser türkisgrün oder ganz hellblau schimmerte.

Es gab an Bord Sekt zu trinken, aber nichts zu essen. Schließlich waren wir zum Schauen dort, um all diese Schönheit in uns aufzunehmen, und nicht zum Dinieren. Am Spätnachmittag gingen wir von Bord und kehrten dann glücklich wieder ins Hotel zurück, nicht ohne uns für den Abend eine sehr dürrtige Flasche Wein zu besorgen. Im Hotel waren außer den unsrigen nur noch drei Zimmer belegt. Wir fühlten uns wie die Hausherrn. Zu den Mahlzeiten wurden wir hervorragend bedient. Es schien, als sei das wenige Personal noch ein Überbleibsel aus der französischen Kolonialzeit Vietnams.

Wir holten zum Abend unsere Stühle unter die Arkaden vor unseren Zimmern, blickten von oben auf die träumende Welt der Felsen und des Wassers im Abendlicht. Damals gab es noch einige, sehr wenige Dschunken mit ihren rotbraunen Segeln, die jeweils für eine Familie Lebens- und Arbeitsraum bedeuteten. Sie glitten nicht zu touristischen Zwecken majestätisch über die Wasserfläche.

Und schließlich kamen wir sogar zu Gläsern und einigen Krabbenchips, aber zu keinem Korkenzieher für die Weinflasche. Kein Mensch war zu finden. Aber irgendwie glückte es H. dann doch, die Flasche zu entkorken und wir blieben noch lange in der tropischen Wärme draußen sitzen. Wir sprachen leise, teils um die Kleine nicht aus dem Schlaf zu schrecken, teils um die Atmosphäre um uns herum zu spüren. Es gab kein Telefon, kein Fernsehen, kein Radio, geschweige denn Internet – nur das Säuseln des leichten Windes im Blattwerk der Bäume, der mit zunehmender Dunkelheit aufkam. Was für ein friedvoller Abend!

Ich wachte mit dem Gedanken auf, dass wir dem Schiff überhaupt keine Nachricht senden konnten, schlief mit solchen Gedanken ein und wachte auch wieder damit auf. Was mochte wohl in Saigon in der Werft über unseren Verbleib bekannt sein? Es hatte alles keinen Sinn. Wir mussten es mit der sprichwörtlichen „chinesischen Ruhe“ nehmen und die Tage



Die Autorin beim Pflanzenkauf

genießen. Es ging uns ja ganz vorzüglich. Was ich nicht wusste, war, dass die Nachricht über unsere Reiseverzögerung von Hanoi aus bis nach Saigon zur Handelsvertretung weitergegeben wurde. Doch niemand dort hielt es für nötig, diese Information an das Schiff in der Werft weiterzugeben.

Ein Tag blieb uns noch. Nun endlich wollten wir baden. Dazu mussten wir zur Badestelle unterhalb des Hotels hinabsteigen. Auch hier war außer uns kaum ein Mensch, denn die offizielle Badebucht war an einem weiter entfernten Sandstrand gelegen. Dort badeten die Leute mit riesigen Autoschläuchen und waren ohne

jeglichen luxuriösen Badebetrieb trotzdem glücklich. Das Wasser war herrlich, viel salziger als ich es von unserer Ostsee gewohnt bin, es war warm und klar und der Ausblick zu den schweigenden Felsen großartig.

Allmählich mussten wir für die Rückreise unsere Sachen zusammenpacken. Wir hatten wieder mehrere Fähren zu benutzen.

Ich mochte diese Überfahrten, waren wir doch dabei den Menschen ganz nah, konnten ihre singende Sprache hören, ihre Gesichter unter den typischen Reisstrohhüten beobachten. Man transportierte die meisten Waren mit einem Joch auf den Schultern. Die beiden Körbe daran waren oft so überladen, dass es schien, als müssten die schmalen Männer oder Frauen unter deren Gewicht zusammenbrechen.

Mit Wasserbüffeln pflügten die Bauern ihre Felder. Glücklich war der, der nicht selbst vor dem Pflug ging. Das habe ich auf dieser Fahrt auch oft gesehen. Zum Bewässern gab es nur wenige Pumpen. Vorwiegend standen Mann und Frau sich gegenüber, hatten zwei Seilenden in den Händen, in deren Mitte ein geflochtener Korb befestigt war. Sehr geschickt schöpften sie damit das Wasser aus dem Graben und hoben es auf das Feld.

Der Abschied von den Bequemlichkeiten des Hotels fiel mir nicht schwer, obwohl ich diese wunderbaren und ereignisreichen Tage nach unserer Ankunft in Hanoi immer in glücklicher Erinnerung behalte.

Ich freute mich auf das Wiedersehen mit meinem Mann und war voller Erwartung auf das Leben in Saigon. Dass ein Schiff in der Werft unter Reparaturbedingungen nicht nur reine Freude sein kann, war mir klar.

Diesmal ging die Reise bis zum „Tan Son Nhat“ International Airport ganz glatt. Wir hatten einen guten Flug und ich grübelte, wie es wohl inzwischen hier in Saigon mit dem Abholen funktionieren würde.

Ich war sprachlos, als ich nach unserer Landung eine Reihe von schwarzen Limousinen sah, die eigens zu unserem Empfang vor dem Flughafentor warteten. Wie bei einem Staatsempfang! Es erschien eine große vietnamesische Delegation mit vielen Blumen, die H. und mich hocherfreut begrüßte. H. berichtete später, dass das immer so üblich wäre. Unvorstellbar! Aber mein Mann war jeden Tag unserer Verzögerung vergeblich zum Flughafen gefahren, um uns zu empfangen. Nun konnte ich ihn nur kurz begrüßen und staunend ansehen. Er hatte einen ganz dichten Vollbart, ziemlich lang, die Gesichtshaut darüber war leicht gelblich. Er hatte gerade eine Hepatitis A überstanden. Meine Schlussfolgerung war, dass er nicht genug Lua Moi getrunken haben konnte. Eigentlich war das Bordessen ja einwandfrei.

Doch bei solch langen Wertzeiten von zehn Wochen ist eine Infektion wohl nicht ganz auszuschließen.

Es war mittags. Wir fuhren an der Promenade entlang und stiegen vor dem ersten Haus am Platze aus. Ich war beeindruckt von den prunkvollen Gebäuden der Prachtstraße und den schönen Bäumen. Hier machte alles einen gepflegten Eindruck. Wir wurden zuerst an einer Bar zum Drink eingeladen und fuhren dann hinauf in den obersten Stock des Hauses, wo wir an einer langen, sehr festlichen Tafel alle Platz nahmen. Es war ein großer sonnendurchfluteter Raum. Ich war überrascht, überwältigt und saß etwas „von der Rolle“ zwischen H. und meinem Mann, mit dem ich noch kein persönliches Wort hatte wechseln können. Und nun kamen Schnaps, Vorspeisen und Reden. Und noch eine lange Rede und noch ein Gang und wieder eine lange Rede und eine Gegenrede von H. und noch wieder ein Essen und eine nächste Rede. Mir schien es, als wolle es nie enden. Ich hatte zwischen allen Gerichten ganz artig immer wieder den Reisschnaps getrunken. Ich wunderte mich, dass ich das gut vertragen hatte, ohne mich betrunken zu fühlen. Das Essen war vielseitig und sehr delikat. Aber ich wollte doch eigentlich auch bald einmal mit meinem Mann sprechen. Als wir dann alles gut überstanden hatten, wurden wir zur Werft gefahren. Im Wagen gab es endlich einen verstohlenen Begrüßungskuss und einen Händedruck. Hitze und Arbeitslärm umfingen mich, als ich aus dem Auto stieg. Das Schiff lag im neuen Schwimmdock. Wir hatten allerlei Stufen zu überwinden. Ich balancierte über die provisorischen Stellagen und konnte vor Tränen, die sich jetzt einfach nach all der Spannung lösten, nicht ordentlich sehen. Meine Sandalette fiel mir vom Fuß, als ich auf das Hauptdeck der WILHELM FLORIN herunterstieg. Der Chieff stand dort und hielt mir den Schuh entgegen. Wie peinlich! Aber nun war ich endlich angekommen. Wir hatten eine lange gemeinsame Zeit vor uns. Das Schiff blieb noch zwei Wochen in der Werft. Es waren interessante Tage für mich. Für den Kapitän stand während der gesamten Liegezeit eine geräumige Limousine mit Fahrer vor dem Schiff zur Verfügung.

Eine meiner ersten Tätigkeiten war es, den Bart meines Mannes zu kürzen. Ich blieb bis zur Ankunft im Rostocker Hafen an Bord.



Kapitän Ulrich Günther (re.) und Politoffizier Artur Schachtschnabel im Dock der Bason-Werft.

Auf dem Landweg nach Murmansk

Weil die Zeit der Indienststellung der neuen Eisenbahnfähre ROSTOCK im Jahre 1977 noch nicht in Sicht war, wurde ich an das Institut für Hochseefischerei verborgt. Hier bestand Bedarf an einem Funkoffizier für eine Reise auf dem Forschungsschiff EISBÄR. Dieses war bereits unter Auflagen ohne Funkoffizier nach Murmansk in Marsch geschickt worden. Mit mir sollte auch ein Diplom-Biologe des Instituts nachreisen. Auch gut, so war ich nicht allein. Es war vorgesehen, von Berlin-Schönefeld per Flug nach Moskau und von dort weiter mit der Bahn über Leningrad nach Murmansk zu reisen.

Wir trafen uns beide in Berlin, und mit etwas Verspätung stiegen wir mit der AEROFLOT in die Luft. Es war mein erster Flug. Erst ein bisschen bammelig, aber das ging vorüber. In Scheremetjewo gut gelandet, sagte mein Biologe, der diese Reise schon öfter gemacht hatte, wir müssten darauf achten, dass wir eine Taxe vom Typ Wolga M24 erwischten, warum auch immer. Aber wir mussten mit einem Wolga M21 vorlieb nehmen. Unser Taxifahrer, ein typischer Russki, Mütze auf „halb sieben“, Mantel mit Samtkragen. Als er mitbekam, dass mein Biologe Russisch sprach, schaute er kaum noch nach vorn auf die Fahrbahn, sondern erklärte uns die schöne Moskwa zur rechten Seite. Als wir uns der Innenstadt näherten, baff, auf meiner Seite plötzlich sechs Fahrbahnen ein- und sechs auswärts mit regem Verkehr. Ab und zu eine Taxe am Haken eines Abschleppfahrzeuges. Kommentar unseres Fahrers: „Bremsen nix karascho.“ Wir mussten zum Reisebüro, um unsere Gutscheine für die Bahn in Fahrkarten umzutauschen. Unser Zug sollte pünktlich um null Uhr vom Leningrader Bahnhof abgehen. Wir hatten noch etliche Stunden Zeit bis dahin. Unser Taxifahrer riet uns, in den Moskauer Zirkus zu gehen. Wir sagten zu und er war bereit, uns dorthin zu fahren. Also los! Wir dachten, es seien nur drei Straßen weiter, aber nein, quer durch Moskau ging die Fuhre. Als wir ankamen, kassierte er von uns ganze fünf Rubel. Dafür hatte er uns fast fünf Stunden kutschiert. Mit dem Zirkus wurde es jedoch nichts, es gab keine Karten mehr. Wir sollten warten, bis Karten zurückgegeben würden. Nee, inzwischen gab es laute Geräusche aus der Magengegend. Wir suchten uns die nächste Metro-Station und ab ging es in Richtung Nähe Abgangsbahnhof. Die Fahrt war ein großes Erlebnis. Die Moskauer Metro ist eine Wucht an Technik und künstlerischer Ausgestaltung. Drei und mehr Etagen runter unter die Erde, alles per Rolltreppe rauf und runter. Die Anlagen sollten im Kriegsfall auch als Bunker zum Schutz gegen Flieger- oder Raketenangriffe dienen. Die Russen auf den Rolltreppen rochen alle irgendwie nach Wodka. Es war Abendbrotzeit und Wodka schließt jedes Essen in Russland ab.

Da mein Biologe schon die entsprechenden Erfahrungen besaß, meinte er, wir müssten uns für die Eisenbahnfahrt mit Esswaren eindecken. Dann bräuchten wir nicht so oft in den Speisewagen und dort Geld ausgeben. Also auf Moskaus Straßen Milch in Tüten eingekauft, noch ein bisschen Obst und etwas zu naschen. Nun sollte es in eine Gaststätte gehen, um zu Abend zu essen. Wir erwischten ein Nobelrestaurant mit „Portugieser“ (Pförtner mit Goldpaspelierung) vor der Tür.

Ich kannte die Gewohnheiten der russischen Seele nicht, dass man mindestens zwei Stunden einplanen muss, um sich durch die Speisefolge durchzuarbeiten. Man sucht sich aus dem Angebot, welches auf der Karte beziffert ist, etwas aus und bestellt die Nummern 1, 2 oder 3 usw. Dann geht es los mit einem kleinen Süppchen, Papirosi, wieder ein Häppchen, Papirosi, bis die Karte durchgearbeitet ist. Da verschiedene Brotsorten auf dem Tisch standen, wurden wir halbwegs satt.

Mein Biologe musste mal und traf auf der Toilette den festlich gekleideten Mitpinkler einer Hochzeitsgesellschaft. Er hat ihn wohl angesprochen. Der stellte darauf fest: „Njemetzki“, und wir

wurden eingeladen. Nach unserer Gratulation an das Hochzeitspaar mussten wir beim Essen und Trinken mithalten. In der Zwischenzeit suchte uns der „Portugiese“ auf, in der Garderobe wäre ein Missgeschick passiert. Mein Biologe hatte die Milchtüten in seinem Einkaufsnetz an einen Garderobenhaken gehängt. Ein Passant hatte eine hervortretende Ecke beschädigt und nun leckte die Moloko aus dem Netz. Mein Biologe hin und den Schaden behoben. Ich fragte ihn, wie? Er sagte, ran an den Zipfel und ausgetrunken. Er war nun satt und unsere Zeit gekommen, um den Zug nach Murmansk zu besteigen. Wieder ein überwältigender Eindruck, riesengroße Wartehalle mit Kopfbahnhof. Als wir unsere Wagennummer erreicht hatten, nahm uns die Schaffnerin die Fahrausweise ab und wünschte uns gute Reise bis Murmansk. Wir hatten unser Abteil von 2. Klasse in 1. Klasse umgewandelt. Das bedeutete, jeder von uns hatte für die Nacht eine Bank für sich. In der 2. Klasse kampierten vier Personen und zwei mussten nach oben, wo bei deutschen Zügen das Gepäck verstaut ist. Hier in diesen Zügen kam das Gepäck in einen Stauraum über den Seitengang. Die Umbuchung kostete gerade einmal drei Rubel. Mein Biologe wollte nochmals los und etwas Fleisch für die Fahrt holen. Die Abfahrtszeit war ran, der Zug setzte sich in Bewegung. Merde, mein Biologe noch nicht da. Aber er hat den letzten Waggon noch erwischt. Da es ja nun schon Nacht war, machten wir uns lang und schliefen die 600 Kilometer bis Leningrad durch.

Noch ein Witz nebenbei: Die Strecke Moskau–Leningrad, heute wieder St. Petersburg, ist schnurgerade. Nur auf halber Strecke ist ein kleiner weiter Bogen. Der sei entstanden, als Väterchen Zar die Streckenführung auf der Karte festlegte. Dort wo der Daumen über das Lineal hinausragte, malte er einen Bogen auf die Karte. Und weil Väterchen Zar da einen Bogen gemalt hatte, wurde auch die Strecke so gebaut.

Wir machten beim Halt in Leningrad die Augen auf und wenig später wurde von der Schaffnerin zum Tee gebeten. Komisch, ich bin nie ein Teetrinker gewesen, aber dieses Gesöff schmeckte gut. Es kam aus einem Samowar, der über dem Heizofen des Waggons stand. Auch das eine Eigenart, jeder Waggon wurde extern beheizt. Der Grund bestand darin, wenn der Zug im Schnee stecken bleiben sollte, ging es notfalls mit der Axt in den Wald, um Brennholz zu holen. Nach dem Frühstück ging mein Biologe mit seinem weißen Nylon-Hemd zur Toilette und kam wenig später mit ihm, nass vom Bügel triefend, zurück. Damit war es wieder sauber, bügelfrei und er wieder salonfähig. Ich stellte fest, er hatte nur Fachliteratur im Koffer. Für die persönlichen Belange war kein Platz mehr gewesen.

Die Strecke Leningrad–Murmansk aus dem Fenster zu erleben, ist sehr eintönig. Große Weiten, Birkenwälder und daran anschließend wieder Birkenwälder. Der nächste Abend kam, und ich erbat mir eine warme Mahlzeit aus, das müsse schon mal drin sein. Also rein in den Speisewagen, made in Ammendorf/DDR. Es kam eine Bedienung bei deren Anblick ich erschrak, unterdrückte jedoch meine Verblüffung. Geschlecht: weiblich, Größe: zwei Meter, Hände wie Klosettdeckel, auf dem schütterten Haar ein Häubchen, an den Füßen große hohe Schuhe und als Krönung dieser Erscheinung ein handfestes blaues Auge! Sie servierte unsere Kascha-Suppe für zwei Personen auf einem Handteller. Wie mag da wohl ihr Sparringspartner ausgesehen haben?

Die Ankunftszeit in Murmansk sollte um 10 Uhr sein. Vorher fuhr der Zug offensichtlich besonders langsam, um pünktlich um 10 Uhr einzutreffen. Das war nun erst mal geschafft und wir fuhren per Taxi zum Hotel, in das erste Haus am Platze. Auf den Gängen und im Zimmer klappten die losen Parkett-Brettchen, aber das störte weiter nicht. Im Bett musste man sich auch vorsichtig umdrehen, aber sauber war es.

Wir meldeten uns im Institut. Unser Schiff war noch nicht da. Vom Institut wurden wir zu den am anderen Tag stattfindenden Feierlichkeiten zu Ehren der Oktoberrevolution eingeladen. Wenn wir am Tage unserer Ankunft noch menschliche Temperaturen um minus ein Grad erlebten, so schlug das Wetter nun um und am Thermometer standen 30 Grad minus zu

lesen. Für die Einwohner nichts Besonderes, uns hingegen fielen beinahe die Ohren ab. Wir absolvierten den üblichen Vorbeimarsch. Hinter der Tribüne ging es gleich rechts und links in die Seitenstraßen, die mitgeführten Banner wurden auf bereitstehende LKW verstaут und die Feierlichkeiten waren vorbei.

Zu einem Erlebnis wurde jedes Mal das Einnehmen der Mahlzeiten im Hotel. Wie schon erwähnt, Speisekarten im Buchformat, mindestens zehn Gänge, alles in kleinen Portionen, appetitlich schmackhaft, unterbrochen in den Servierpausen durch eine Papirosi und einen kleinen Wodka.

Murmansk besaß eine Fischfabrik und auch einen Fischereihafen. Besatzungsmitglieder der russischen Fischfangflotte, die hier nicht wohnhaft waren, wohnten auch in unserem Hotel. Eine Werft befand sich ebenfalls in Murmansk. Hier waren unter anderem auch Kubaner beschäftigt, hübsche, schwarzhaarige Burschen. Einmal klopfte mir jemand auf die Schulter. Es war ein „Fischmädchen“. Sie bat mich, einen Zettel für einen an unserem Tisch sitzenden Kubaner weiter zu transportieren. Auf dem Zettel stand nur ihre Zimmernummer – für eine Zimmernummer! Das sei hier so üblich, hier hätten auch die Frauen das Recht der „Anmache“, hieß es.

Was mir auch imponierte, das war ihr Senf. Wenn ich sonst nichts mitbringe, den führe ich zu Hause vor! Bei unserem täglichen Weg zum Institut kamen wir an einem Vorläufer des Supermarktes vorbei. Darinnen ging es putzig zu. Jede Abteilung hatte ihre eigene Kasse. Das ist zwar nichts Ungewöhnliches, aber erst musste man hier bezahlen und dann gab es die Ware, was wiederum bedeutete, man musste vorher Erkundungen einziehen, was kostet der Spaß. Wir wollten nun besagten Senf oder Mostrich erwerben. Mein Biologe, der ja russisch sprach, führte den Dialog. Die Bedienung fragte ihn: „Für wieviel?“ Er antwortete: „Für einen Rubel.“ Die Mädchen, es waren inzwischen zwei geworden, kicherten, tauchten unter den Ladentisch und schaufelten zwei Plastesäcke voll braunes Pulver. Wir zogen ab mit je zwei Kilo Senfpulver. Die Frauen im Institut haben sich fast kaputt gelacht über diese Panne, gaben uns aber ein Rezept für die Herstellung des Senfes mit.

Inzwischen war auch der EISBÄR in Murmansk eingelaufen und wir zogen um, vom Hotel an Bord. Es wurde Proviant und auch Brennstoff nachgebunkert und weiterhin die bevorstehende Zusammenarbeit mit der sowjetischen Fischereiflotte abgesprochen, an die sich die Sowjets später nicht hielten. Wir begannen nun neue Netze und anderes auszuprobieren, als nach dem zweiten Hieven die Beleuchtung im Schiff hell-dunkel, hell-dunkel wurde. Black out, totaler Stromausfall! Wie sich herausstellte, hatte ein Generator von zwei vorhandenen den Geist aufgegeben. Da das Schiff mit einem diesel-elektrischen Antrieb fuhr und nun keine Reserve mehr vorhanden war, konnte das nur bedeuten: „Heimreise wegen Maschinenschaden.“ Für mich war das nicht weiter schlimm, war eben nur eine kurze Reise mit vielen persönlichen Erlebnissen gewesen, man lernt ja nie aus. Aber die Stammbesatzung musste um ihr Weihnachtsfest bangen, denn es war ursprünglich vorgesehen, erst kurz vor Weihnachten wieder in Rostock einzulaufen. Daraus wurde nun nichts. In vier Wochen war das Schiff bestimmt wieder flott. Ich meldete mich also wieder bei meiner Firma zurück und bekam erst einmal meinen Stammplatz auf der guten alten SASSNITZ wieder. Meine Familie war auch hoch erfreut, denn dieses Intermezzo hatte nur 14 Tage gedauert.

Eine kleine Episode mit meinem russischen Senf gibt es noch nachzutragen. An Bord der SASSNITZ wurde natürlich von den Erlebnissen berichtet, so auch von meinem Senf. „Mensch, bring doch mal einen Becher mit!“ Das tat ich denn auch und alle waren beeindruckt. In der Offiziersmesse fuhr bei uns eine Stewardess, die wog gut 120 Kilo. Sie bekam bei Notmanövern einen eigenen Fluchtweg zugewiesen, da sie sonst mit ihrer Fülle die Niedergänge blockiert hätte. Der blieb beim Verkosten die Luft weg. Uns wurde himmelangst. Mit Klopfen auf den massigen Rücken bekam sie aber wieder Luft. Zwar mit Schweißperlen auf der Stirn, rührte sie bald darauf in gewohnter Weise weiter.

Total recall

Zum Glück war seinerzeit nicht nur Arnold Schwarzenegger mit einem absoluten Gedächtnis gesegnet, sondern viele ehemalige DSR-Seeleute können sich glücklicherweise ebenfalls noch so mancher Episoden aus ihren Tagen auf See erinnern, wie es die BORDGESCHICHTEN beweisen. Wenn ich ganz tief in der Vergangenheit krame, fällt auch mir so manches dazu wieder ein.

Jeder Junge und jedes Mädchen, die zum Ende der 50er Jahre und später zwischen Zwickau und Stralsund aufwuchsen, kannten aus dem Radio und der örtlichen Zeitung die Steckenpferd-Bewegung. Die Belegschaft eines erfolgreichen Export-Unternehmens aus Radebeul beschloss 1958 nach Aufforderung durch die Sozialistische Einheitspartei mit weiteren rund 2000 Betrieben den Exportplan um 100.000 US-Dollar überzuerfüllen, um anschließend das Geld für den Kauf von neun gebrauchten Handelsschiffen zu spenden. Als heranwachsender Junge, südlich von Dresden im Oberlausitzer Dreiländereck lebend, hätte ich mir nie im Leben träumen lassen, dass ich eines Tages auf solch einem Schiff einmal fahren würde. Auch wenn der sehnlichste Wunsch zur See zu fahren bei mir schon längere Zeit vorhanden war. Bevor ich erstmals das Deck von MS STECKENPFERD betreten durfte, vergingen aber noch einige Jahre. Diesen Zeitraum kann und möchte ich zum besseren Verständnis an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen.



Im Mai 1961 hatte mich die DSR in Rostock als Kochsmaat Bäcker eingestellt, laut Arbeitsvertrag „mit einer Grundheuer von 360,- DM zusätzlich eines Größenzuschlages sowie eines Fahrtzuschlages bei Einsatz des Schiffes nach den Bestimmungen des Rahmenkollektivvertrages“. Auf den Typ IV-Schiffen HALBERSTADT und GERA bekam ich allmählich die notwendigen Seebeine und meine Äquatortaupe. Danach durfte ich auf den Schiffen CALBE, BODE und DARSS meine Sehnsucht nach fremden Meeren und fernen Ländern immer besser stillen. Von den Ersten Köchen und deren Gehilfen hatte ich mir im Laufe meiner Fahrzeit gute, ordentliche und schmackhafte Essenzubereitungen abgeschaut. In mir wuchs immer stärker der Wunsch, bei der Deutschen Seereederei einen Kochlehrgang zu absolvieren, um selbst als Schiffskoch fahren zu können. Meinen Wunsch zur Fortbildung

teilte ich mehrmals der Arbeitskräftelenkung mit. Mit einer Delegation zum nächstfolgenden Kochlehrgang hat mich dabei die Schiffsleitung des MS DARSS sehr unterstützt.

Im Oktober 1967 wurde ich endlich auf MS J. G. FICHTE berufen. Kapitän an Bord war Hartmut Fischer. Doch ein Kochlehrgang fand auf der Reise nach Havanna und weiter nach Veracruz und zurück nicht statt. Wir fünf Auszubildenden waren auf die J. G. FICHTE nur mit diesem Ziel aufgestiegen. Doch wie es oft kam, die erforderliche Anzahl von Mitarbeitern in der Kombüse reichte nicht aus. Daher könne ein Lehrgang nicht stattfinden, wurde uns erklärt. Unter diesen Umständen wollten wir jedoch nicht länger an Bord bleiben. Die Ausklarierung



Der Autor zum Washtag

hatte bereits begonnen, die Seefahrtsbücher befanden sich nicht mehr in unserer Hand. Erregt und aufgebracht erklärten wir dem Politoffizier unsere Verärgerung. Wir fühlten uns getäuscht, wenn wir auf der nun beginnenden Reise nicht zu Köchen ausgebildet würden.

Letztlich gingen wir neu aufgestiegenen „Kochlehrlinge“ einen Kompromiss ein. Wir fuhren die nächsten beiden Reisen auf dem Schiff als Stammpersonal in der Kombüse unter der Leitung von Küchenchef Herrn Lippitz. Die erforderliche Ausbildung in Praxis und Theorie absolvierten wir in unserer Freizeit vor und nach der regulären Arbeitszeit. Nebenher erhielten mehrere Stewardessen ebenfalls eine Ausbildung zur Kellnerin einschließlich des Facharbeiterabschlusses. Daraufhin bekamen diese Fahrten für uns doch noch einen praktischen Sinn. Wegen der heißen tropischen Temperaturen waren wir sogar bereit, unsere theoretische schriftliche Abschlussarbeit mit mehreren kniffligen Fragen bei noch erträglichen Raumtempe-

raturen morgens früh um 5 Uhr zu schreiben. In den Schiffsgängen hörte man zu dieser frühen Stunde noch kein lautes Gehen und Erzählen der Ausbilder, Lehrer und Lehrlinge. Nur das Rauschen des Meeres und das Klatschen kleinerer Wellen an den Schiffsrumpf durch die geöffneten Bullaugen waren hörbar. Dazu der beruhigende Gleichklang aus dem Maschinenraum. Dieses Fluidum sollte uns genügen, alle gestellten Fachfragen und Formulierungen exakt zu verstehen und die richtigen Antworten auf die vor uns liegenden leeren Seiten niederzuschreiben.

Am 11. und 12. Juni 1967 mussten wir im Heimathafen Rostock an Bord vor einer Prüfungskommission ein Menü kochen und ein zuvor gestaltetes Schaustück erläutern. Die frische Petersilie als notwendige Garnitur besorgte ich mir auf einem anderem Schiff im Hafen bei früheren Kollegen. Exakt zu diesem Zeitpunkt konnte die Schiffsversorgung keine frische Petersilie beschaffen. Die Frühjahrssaat war bei der LPG noch nicht aufgegangen.

In einem feierlichen Rahmen erhielten am Abend des 12. Juni alle Lehrgangsteilnehmer, die Kellnerinnen und fünf Köche, in der Offiziersmesse der J.G. FICHTE die Urkunde über ihren Facharbeiterabschluss überreicht. Wir waren glücklich, alle hatten wir erfolgreich bestanden.

MS "Steckampfer"

An Bord, den 10.09.1967

BGR Restock

Wirtschaftsabteilung

25 / Restock

Betrifft: Mischzahl von 15 kg first class in Restocker Überseehafen

Am 21.07.67 übernahm ich, Jürgen Prescher, von dem bisherigen 1. Koch Hans-Peter Flörke den Proviantbestand auf MS "Steckampfer". Hierbei stellte ich fest, daß 15 kg first class fehlten. Nach Aussage von Gm. Flörke und der Rechnung Nr 32/585 wurde jedoch am 18.06.67 25 kg first class an Bord geliefert worden.

Sofort nach Bekanntwerden dieser Fehlmengung wurde vom Kapitän die Kriminalpolizei verständigt. Diese begann kurze Zeit danach mit der Aufklärung dieses Falles. Das Ergebnis dieser Ermittlung ist uns momentan noch nicht bekannt.

Deshalb sah ich mich gezwungen, kurz vor Auslaufen die uns fehlenden 15 kg Kaffee im Bazar zu holen, um auf die alte und notwendige Proviantmenge zu kommen.

Dies sind am 21.07.67 laut Rechnungsnummer 32/585 15 kg first class im Wert von 142,50 VM.

Hier tritt die Frage auf, wem dieser Betrag zu Lasten geht. Da die ^{fehlende} Kaffeesmenge ja rechtzeitig und noch bei meiner Übernahme festgestellt wurde, habe ich diese 142,50 VM nicht mit berücksichtigt in meiner Proviantbestellung im Ausland. Ich bitte darum, diesen Fall eingehend zu prüfen und mich über das Ergebnis zu informieren.

Mit kollegialem Gruß

Kapitän
(Broschewitz)

Jürgen Prescher
I. Koch

Es folgten für mich einige sehr schöne und seither unvergessene Urlaubstage an Land. Doch jeder Urlaub endet einmal, und nun wollte ich mich ja auch beweisen und das selbstverständlich sofort als I. Koch. „Es ist im Moment kein Schiff für Sie da, auf dem Sie als Koch anheuern können“, sprach die Frau in der Arbeitskräftelenkung zu mir. „Nur MS STECKENPFERD braucht noch einen Koch, aber die fährt nach Kuba, das Land kennen Sie ja schon“. Damit hatte die freundliche Frau wohl recht. Doch nun brannte ich darauf, endlich auch als Koch fahren zu dürfen. Ich wollte auch nicht auf irgendein Schiff warten, um womöglich im Voraus freie Tage nehmen zu müssen. Ich stimmte meiner Musterung auf

MS STECKENPFERD zu, auch wenn ich darüber Bescheid wusste, dass die „Stecki“ doch schon so einige Jahre Seefahrt auf dem Buckel hatte. Sie war das Schiff, welches sogar die Namensträgerin der Steckenpferd-Bewegung in der DDR geworden war.

Wie es sich gehört, meldete ich mich bei meiner Ankunft auf meinem neuen Schiff unverzüglich beim I. Offizier. Ich erklärte ihm: „Es ist meine erste Reise“. Sein Gesicht wurde lang und besorgt. Daraufhin fügte ich hinzu: „Es ist meine erste Reise als Koch, als Bäcker bin ich schon länger bei der DSR“. Das ließ ihn nun doch wieder beruhigter der kommenden Reise entgegensehen.

In Kürze sollte die Reise über den Atlantik nach Kuba beginnen. Der Proviant für die kommenden zweieinhalb Monate befand sich bereits an Bord. Also ließ ich mir von meinem Vorgänger die Kühlräume und Proviant-Trockenlasten zeigen. In so einem Moment lässt es sich aber nur im Groben erkennen, ob tatsächlich alle Lebensmittel in ausreichender Menge bestellt und vom VEB Schiffsversorgung auch angeliefert worden waren. Ins Stocken kam mein Vorgänger, als er mir die am Vortage angelieferte Menge Kaffee der Marke „First Class“ zeigen wollte, welchen er doch selbst ganz oben in das Regal gestellt hatte. 15 Kilogramm „First Class“ der Rechnung No. 32/566 fehlten und waren auch nicht mehr auffindbar. Die Ware war am 18. Juni 1967 an Bord geliefert worden. Ihr Wert betrug 142,50 Valutamark. Dafür entdecken wir gemeinsam vor dem hölzernen und mit einem Vorhängeschloss versehenen Proviant-Schott leere benutzte Jutesäcke und die leeren Kartons des fehlenden Kaffees.

Es blieb also nichts anderes übrig, als dass mein Vorgänger Hans-Peter F. mit mir zum Kapitän Willy Broschewitz ging, um den Vorfall unverzüglich zu melden. Daraufhin verständigte der Kapitän die Kriminalpolizei.

Daraufhin sah ich mich genötigt, kurz vor dem Auslaufen die uns fehlenden 15 kg Kaffee im Basar zu holen, um auf die alte und notwendige Proviantmenge zu kommen.

Wenn ich darüber nachdenke, bin ich heute noch froh, dass wir sofort und noch im Heimat-hafen die Fehlmenge Kaffee feststellten und nicht erst auf hoher See. Nach Monaten hörten wir lediglich, der Fall sei bisher nicht aufgeklärt worden.



Am 22. Juli 1967 verließen wir den Überseehafen Rostock zuerst in Richtung Skagen und danach immer weiter in ruhiger Fahrt nach Havanna. Ich bemühte mich, täglich wohl-schmeckende Mahlzeiten zu-zubereiten und anzurichten. Gute Backwaren lieferte auch der Bäcker Erwin Seidel. Für ihn war es die allererste Reise. Natürlich war unsere „Stecki“ bereits eine alte Dame und kein Schnelldampfer. Die Kolben im Maschinenraum liefen fortwäh-rend im gleichmäßigen Takt. Aus dem Schornstein quollen ständig kleine schwarze Rauch-wolken, immer unter dem Motto „Nach Ha – vanna, nach Ha – vanna, ich schaffe das.“ Kleine dunkle, mitunter auch mit schwarzen Rußflocken gespick-te Wölkchen, kamen auch aus einem schmalen Ofenrohr an der Achterkante mittschiffs aus der Kombüse und schwebten über das saubere Achterdeck. Der Kochherd in der Kombüse

funktionierte noch mit einer älteren Ölfeuerung. Frühlmorgens beim Anheizen des Herdes mit Streichholz und offener Flamme musste man darauf achten, dass möglichst kein Öl vor dem Ofen auf den Boden tropfte. Kochen konnte man bei einigermaßen Geschick sehr gut, zumal man auf dem Herd die drei eisernen Ringe herausnehmen konnte für ein schnelles Kochen und kräftiges Anbraten. Wir zwei im Kombüsen-Team, 1. Koch und Bäcker, durften nur zum Tagesabschluss nicht vergessen, die ausreichende Menge Öl für den folgenden Tag im Maschinenraum in einen gesonderten Kombüsen-Tank mit der Hand per Schwengel hochzupumpen. Sonst konnten wir bereits beim Frühstück ohne Feuer im Herd dastehen. Vielleicht erinnert sich noch ein Leser an die Tankstellen der 50er Jahre, dort wurde auch gepumpt, links, rechts, links, rechts – bis sich im Schauglas sprudelnd der perlende Treib-stoff sehen ließ. Das war für den kommenden Arbeitstag dann wieder ausreichend. Vielleicht haben wir so etwa drei Wochen für unsere Überfahrt nach Havanna gebraucht. Wie hatte die freundliche Frau in der Arbeitskräfte-lenkung vor Reiseantritt zu mir gesagt? „Aber das Schiff fährt nach Kuba, das Land kennen Sie ja schon“. Dafür konnte ich nun jenen von uns, die zum ersten Male nach Havanna kamen, den Weg zur farbenprächtigen, temperamentvollen Nachtshow, dem TROPICANA, zeigen. Während einer organisierten Busfahrt des Seemannsclubs durfte ich auf besondere Sehenswürdigkeiten in der Stadt hinweisen und den interessantesten Pool zum Baden mit aussuchen. Man hatte uns einen neuen, rundherum verglasten ROBUR-Bus mit Fahrer geschickt, jedoch ohne einen Frem-denführer.

IM "Steckauford" Am Bord, den 4.9.1967

Heute
 Dr. L e h m a n n
 Technischer Assistent
H a v a n n a

Betreff: Übergabe von Proviant an Herrn Dr. Lehmann, Havanna

An 04.09.1967 wurden die nachstehenden Waren lt. Rechnung Nr. 22/6724 vom 04.09.1967 in guter Qualität und Beschaffenheit an Herrn Dr. Lehmann übergeben.

60 Kisten Mafasbrun	29,00	1 694,00
10 Gläser Dell-Glas	1,30	13,30
10 " Leinwand	1,33	13,30
25 Dosen Tomatenmark	3,79	94,75
5 kg Mehlweizen	2,65	13,25
5 kg Tafelzucker	2,20	11,00
10 kg Salzweizen	1,34	13,40
1 kg Salz	1,34	1,34
1/2 kg Gewürze		33,90
10 Dosen Mineralwasser	1,75	17,50
5 kg Konjunkturfel	5,45	27,25
		<u>1 840,30</u>
5 % Verarbeitungsgebühr		92,02
	gesamt :	<u>1 932,32</u>

Die aufgeführte Leistung von 1 932,32 RM ist an den Reederei-Verkehrler Herrn
 Lehmann zu begleichen.

.....
 (Dr. Lehmann) (Dr. Lehmann) (Dr. Lehmann)



Kapitän Broschwitz verteilt Post

Nachdem unsere Ladung irgendwann gelöscht war, liefen in Matanzas und Cardenas die Winschen wieder ratternd und quietschend nahezu heiß. Eine Hiev mit weißen kubanischen Zuckersäcken nach der anderen senkte sich zuerst in die untersten Ecken jeder Luke. Auch die schmalste Lücke wurde von den schwitzenden Schauerleuten gewissenhaft mit Sackgut ausgefüllt. Mit Lastkraftwagen wurden täglich neue Zuckerladungen zu unserem Schiff gebracht. Alles dauerte zwar seine Zeit, aber mehr und mehr füllten sich die Luken mit der wertvollen Zuckerfracht.

In Matanzas bekamen wir Anfang September 1967 Besuch von einem Herrn, welcher sich als Leiter einer Gruppe Techniker ausgab. Er und seine Mitarbeiter kamen aus der DDR und leisteten sozialistische Hilfe auf dieser tropischen Insel. Der Herr bat darum, ob wir von unserem Proviant einige Lebensmittel gegen Bezahlung abgeben könnten. Auf Kuba selbst bekämen sie keine ausreichenden Lebensmittel und bestimmte heimatliche Dinge ohnehin nicht. Die J. G. FICHTE lieferte damals generell im ersten kubanischen Hafen Havanna Getränke, Brot und viele andere Lebensmittel an Mitarbeiter aus der DDR. Auch auf der „Stecki“ war die Proviantlast gut gefüllt. Die Aufbauhelfer aus der DDR bekamen von uns Fisch in Marinaden, mehrere Dosen Tomatenmark, Gläser mit sauer eingelegte Gurken, Gewürze und 60 Kisten Hafenbräu. Tage darauf musste ich mir als Koch von einem Decksmann die Frage anhören, warum es nicht häufiger zum Abendessen Delikatess-Gurken gäbe. Stattdessen hätte ich soeben zehn große Gläser davon verkauft. Ich erklärte ihm, dass wir trotzdem nicht auf Deligurken verzichten müssten, auch wenn wir noch die Heimreise von wenigstens drei Wochen vor uns hätten.

Eines Tages war endlich auch die letzte Luke randvoll gepackt mit „Azúcar de Cuba“-Säcken. Die Matrosen deckten jede Luke gewissenhaft ab und machten seeklar. Die Heimreise nach Rostock konnte beginnen.

Die Maschinisten kamen wie gewohnt nach ihrem Wachwechsel ölverschmiert und verschwitzt mit Schweißband um die Stirn an Deck. Die Vollmatrosen und Decksleute waren

beim Farbe waschen der Aufbauten, Rostklopfen und Pönen zugange. Der ganz normale See-Alltag hatte uns wieder. Doch sehr bald verschlechterte sich das Wetter, der Wirbelsturm DORIA baute sich immer stärker auf. Sicherheitsleinen von mittschiffs nach achtern wurden zur Sicherheit an Deck gespannt. Sämtliche Decksarbeiten wurden eingestellt. Die STECKENPFERD bewegte sich langsam, ganz behäbig die langen tiefen Schluchten der grauen See hinab. Unten, in einer ewig langen Senke angekommen, hob sich der Bug des Schiffes wieder aufwärts auf die nächste sehr lang zulaufende dunkelgraue Wasseranhöhe. Ruhig, ohne jegliche Aufregung, trotzdem angespannt stand auf der Brücke jeder Seemann auf seinem Posten – immer voraus schauend auf diese bedrohlichen dunklen mächtig anrollenden Wellenberge. Niemand wurde hin und her geschüttelt. Nur diese hohen Wellenberge um uns herum nahmen kein Ende, ließen keinen Blick frei auf einen weiten Horizont. Dazu jaulte, brüllte, heulte ein fürchterlicher Sturm in unseren Ohren. Das Schiff ächzte, knarrte, quälte sich durch das nächste dunkle Wellental und mühevoll die nächste lang gestreckte Wasserwoge hinauf. Kapitän Willy Broschewitz schaute sorgenvoll auf der Brücke voraus auf die nicht enden wollenden Wellenanhöhen, welche auf unserem Kurs vor uns lagen. Ich sah mir nach der augenzwinkernden Genehmigung des „Alten“ das mir bisher doch ungewohnte, aber dennoch unendlich kraftvolle Naturschauspiel aufgewühlter See aus der Nock von einem vor Gischtspritzern geschützten Platz an.

Nach dem Mittagessen hatte ich mich nicht wie gewohnt in die Kojе gelegt. Ich hatte eine kleine Flamme im Herd in der Kombüse brennen gelassen. Fortlaufend prüfte ich am Nachmittag das Feuer, da ich Bedenken hatte, ich bekäme zur Abendessenzeit den Ölherd nicht mehr angezündet. Der Sturm riss und rüttelte heftig an Deck an dem schmalen Rauchabzug des Kombüsenofens. Aber auch der Chieф schaute ab und zu nach der Feuerstelle in der Kombüse, bevor er wieder in seinem lauten, immer gleich lärmenden Maschinenraum verschwand. Der Funker hatte unterdessen im Äther Kontakt zu anderen Schiffen zwecks Wetterbericht gesucht. Er berichtete, an Steuerbord und Backbord, für uns nicht sichtbar, laufe auch je ein Schiff. Das eine Schiff in Sturmstärke 11, das andere bei Sturmstärke 10.



Nur wir mit unserer „Stecki“ lagen mittendrin bei Stärke 12 des Hurricanes DORIA mit Windgeschwindigkeiten um die 120 km/h. So geschehen am 18. September 1967.

Es gab trotz des Sturmes rechtzeitig Abendessen, sogar Nudeln mit Tomatensoße, aber nur weil die Kombüse mittschiffs lag und sich das Schlingern noch im Rahmen hielt. Danach löschten wir das Feuer im Herd. Der folgende Tag ließ bereits darauf hoffen, dass das Meer sich viele Stunden später auch mal wieder beruhigen würde. Wieder vom Funker und über die Schiffspresse mussten wir nur drei Tage darauf, am 21. September, die traurige Nachricht vom Untergang des MS FIETE SCHULZE und von den toten sowie vermissten Seeleuten erfahren, die den Ausläufern des Wirbelsturmes CHLOE zum Opfer gefallen waren.

Wir hatten mehr Glück während unserer Sturmfahrt gehabt und erreichten am

30. September mit einer gesunden Mannschaft und kompletter, unbeschädigter Ladung den Heimathafen Rostock.

Für einen ausgedehnten Urlaub blieb wenig Zeit. Schon am 21. Oktober 1967 nahm unsere „Stecki“ Kurs nach Hamina in Finnland. Dort warteten wir auf Ladung für Alexandria in Ägypten. In Hamina wechselte so manche Flasche Weinblattsiegel und Klarer aus der Transitlast beinahe ungesehen und geschwind den Besitzer und verschwand in den Taschen finnischer Hafenarbeiter.

Nach dem Verlassen von Hamina sollten wir vor Warnemünde noch Ersatzteile für Deck und Maschine übernehmen, bevor unsere Reise ins Mittelmeer fortgesetzt werden konnte. Ein starker Wind ließ eine Materialübernahme auf Reede nicht zu. Beim Einlaufen in den Übersee-hafen drückte der heftige Wind unser Schiff im Seekanal etwas vom Kurs ab. Es kam zu einer kurzen Grundberührung. Tags darauf untersuchten Taucher den Schiffsrumpf, stellten aber keinerlei Beschädigungen fest. Unsere Reise konnte fortgesetzt werden. Dummerweise hatten wir dadurch eine Reiseunterbrechung mit Aufenthalt im Heimathafen gehabt. Als Koch musste ich meinen Provianteneinkauf im Ausland neu berechnen. Pro Mannschaftsmitglied gab es im ersten Monat jeden Tag 0,50 VM, im zweiten Monat wohl 0,60 VM. In den folgenden Monaten steigerte sich der Betrag für den Einkauf von frischem Gemüse und Obst weiter. Durch den kurzen Aufenthalt in Rostock musste ich unsere Valutas aber neu bei Monat eins beginnen, obwohl wir schon seit dem 21. Oktober unterwegs waren.

Bei ruhiger Fahrt ging es um Skagen herum durch die Nordsee in den Ärmelkanal. Ich glaube, die Biskaya ärgerte uns damals nicht. Weiter fuhren wir durch das Mittelmeer bis nach Alexandria. Das Ent- und Beladen dauerte dort meist viele Tage. Während dieser Zeit hatte jedes Mannschaftsmitglied die Möglichkeit, an einer Fahrt nach Kairo teilzunehmen. Vom frühen Morgen bis in den späten Abend dauerte die Tour. Für mich war es bereits die zweite Fahrt nach Kairo und zu den Pyramiden. Dort kam es abermals zu den unvermeidlichen Sprüchen der älteren Pyramidenwächter: „Hallo Hans, wie geht's, hast du gute Reise gehabt?“

Einige Tage während der Vorweihnachtszeit 1967 verbrachten wir im Hafen von Mersin in der Türkei. Jedes Jahr zur Weihnachtszeit buk ich auf meinem Schiff einige Platten Pfefferkuchen. Aus den Platten bastelte ich ein Pfefferkuchenhaus.

Weiß gepudert mit Staubzucker sollte das Mini-Bauwerk wenigstens ein wenig weihnachtliche Stimmung unter der Besatzung fernab der Heimat und bei subtropischen Temperaturen

aufkommen lassen. Während ich in der Kombüse noch damit beschäftigt war, eine im Erzgebirge geschnittene Hexe samt Hänsel und Gretel zu positionieren, schaute der Kapitän herein. Er fragte mich doch ernsthaft danach, ob denn die Hexe keine Garage besäße. Ich erklärte ihm, meine Figuren bekämen nur ein Klo mit Herzchen in der Tür. Mit meiner Antwort nicht restlos zufrieden ging der „Alte“ an Land.





Ab 16 Uhr hatten wir mit der Vorbereitung für das Abendessen zu tun. Brot und Wurst mussten wir mit einem scharfen Messer mit der Hand schneiden, wir besaßen keine Aufschnittmaschine. Etwa gegen 18 Uhr stand Kapitän Broschewitz erneut im Kombüschenschott und überreichte mir mit unverhohlener Freude für's Hexenhaus einen kleinen roten offenen Chevrolet. Nun war ich an der Reihe, noch eine passende Garage anzufertigen. Eine Fernsehantenne für das Pfefferkuchenhaus hatte vor Jahren bereits ein Storekeeper gefertigt.

Es wurde Heiligabend 1967. Festlich angezogen, angetan in weißem Hemd und mit Schlips, versammelte sich die Mannschaft in der Offiziersmesse. Der Kapitän wünschte seiner Crew frohe Festtage. Der Funker verteilte die ersehnten, erhofften Telegramme. Koch und Bäcker hatten für jeden Mann einen bunten Teller mit Gebäck, Apfel und Schokolade vorbereitet. Es gab Kaffee und Stollen nach Dresdner Art aus dem VEB Gebäckfabrik Güstrow. Noch beim Studieren der Telegramme von Eltern und Liebster kam vom Deck her der Ruf „Der Regen hat aufgehört, die Luken öffnen für den weiteren Ladebetrieb!“. Die türkischen Hafenarbeiter, Kranfahrer und Stauer kannten kein Weihnachtsfest, besaßen andere Festtage.

Mit einer großen Ladung Futtermittel für diverse Häfen in Dänemark und Schweden fuhren wir durch das Mittelmeer und weiter nach Norden. Einen besonderen Gefallen wollte uns der Kapitän zum Neujahrstag, am 1. Januar 1968, machen. Bei freundlichem Wetter fuhren wir durch die Straße von Messina. So dicht an der Küste, was es da alles zu sehen gab! Deutlich waren Häuser, Straßen, Autos, Menschen zu erkennen. Ich war fasziniert von der mediterranen Landschaft und verweilte viel zu lange an Deck. Dabei vernachlässigte ich mehr oder minder das Mittagessen mit Steak und Pommes. Beides war reichlich dunkel geworden. Das veranlasste den Kapitän zu der an mich gerichteten Äußerung: „Dann kann ich nicht nochmals so eine Durchfahrt wie eben machen.“

Schon empfindlich kälter als noch vor Tagen aus dem Mittelmeer gewohnt, empfingen uns die nordischen Häfen Aalborg, Nørresundby, Århus, Helsingborg, Malmö und Åhus. Nach dem Einlaufen in den kleinen Hafen Åhus gelangten wir mit unserem Dampfer gleichzeitig noch in eine schwedische Tageszeitung. Das MS STECKENPFERD, ein ostdeutscher 10.000 Tonner, war das bisher größte Schiff, welches jemals in diesem Hafen anlegte. Dem Schiff wurde ein guter Zustand bescheinigt, trotz seines Alters von 32 Jahren. Seine Besatzung zählte 38 Mann. Mit Betonung auf Mann; es gab keine weiblichen Wesen an Bord.

Nach Abfertigung in Åhus ging das Schiff in Ballast südwärts über die Ostsee zu den wartenden Familien, in diesem Fall nach Wismar. Am 4. Februar 1968 fand diese Reise ihren Abschluss. Es folgten Tage in der Matthias-Thesen-Werft in Wismar, auch im Trockendock. Für die noch an Bord verbliebenen Seeleute gab es nur noch wenig zu tun. Das Schiff würde in wenigen Tagen verkauft werden, hieß es. Ich hatte lediglich noch den Proviantverbrauch der vergangenen Reise bei der Reederei-Zweigstelle in Wismar abzurechnen. Bisher war ich es gewohnt gewesen, bei der monatlichen Inventur in der Trockenlast und den Kühlräumen Proviant für knapp siebentausend Mark vorzuweisen. In den letzten Tagen verringerten sich die Vorräte täglich rapide – der Bestand ergab nur noch reichlich 40 Mark. Komisch war mir dabei schon in Kopf und Bauch, bis meine Inventur-Abrechnerin der Reederei mich ansprach: „Sie haben gut gewirtschaftet!“ Damit konnte ich beruhigt in den Urlaub fahren. Zuvor musste ich aber noch meinen Nachfolger, jetzt einen griechischen Koch, bitten, mit mir in die Kühllast zu kommen. Dort hatte ich immer noch meine Tafel dunkle Schokolade vom Weihnachtsfest liegen.

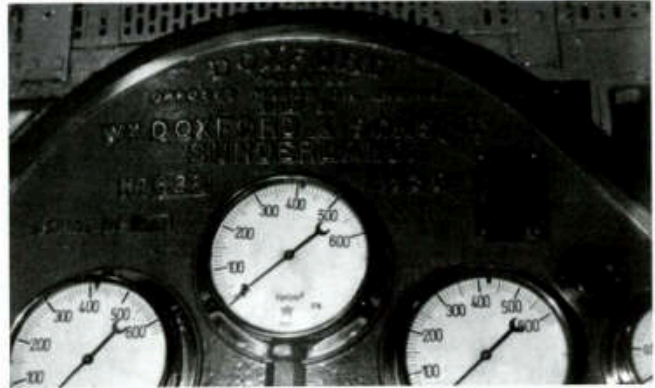
Am 20. Februar 1968 wurde aus MS STECKENPFERD das MS PELOPIDAS II mit Heimathafen Famagusta auf Zypern. Im Juni 1973 kam das Schiff in Kaohsiung, Taiwan, zum Abbruch an.

Mein STECKENPFERD

Das waren noch Zeiten! 1960/61 bin ich auf dem Alttonnageschiff STECKENPFERD – wir nannten es RUDI – als Motorenwärter gefahren.

Das Schiff war 1936 in England gebaut worden. Es besaß als Hauptmaschine einen Diesel, Drei-Zylinder-Gegenkolben, 2400 PS. Alle anderen Aggregate wurden mit Dampf betrieben, auch die Deckswinschen.

Da musste man schon umdenken – Temperaturen in „Fahrenheit“ und Drücke in „Pounds per inch“. Die Kennzeichnungen alle in Englisch. Aber die Maschinenanlage war einfach zu bedienen. Für alle Handgriffe reichte ein Motorenwärter. Die Unterbringung der Besatzung in 2- und 3-Kojen-Kammern war sehr einfach. Ich wohnte im Heck



zwischen Rudermaschine und Wellentunnel. Da war was los – bei jeder Ruderänderung rattete über unseren Köpfen der dampfbetriebene Ruderantrieb. Trotzdem träumten wir gut, meistens von der fehlenden Klimaanlage.

Meine erste Reise dauerte sieben Monate, obwohl wir nur ins Mittel- und Schwarze Meer schipperten. Zehn Tage Hafenliegezeit in Alexandria sollten ausreichen, um sich einmal die Pyramiden zu beschauen, dachten wir uns. Zu dritt unternahmen wir eine Tagestour per Zug nach Kairo und weiter mit dem Taxi nach Gizeh. Meine beiden Mitreisenden trugen Khaki-Uniform, ich in Zivil. Keiner der Eingeborenen konnte verstehen, dass wir 3. Klasse fuhren, aber unsere Devisen waren knapp. Unsere Tagesration an Verpflegung trugen wir im Rucksack mit. Der Koch hatte Kartoffelsalat und Wiener Würstchen vorbereitet.

Unsere Reise gestaltete sich schwierig, keiner von uns sprach ein Wort Englisch und mein Russisch war nicht so recht gefragt. Trotzdem erreichten wir unser Ziel und durften bestaunen: Die Pyramiden mit Kamelritt, die Grabkammer in der Cheopspyramide und anderes mehr. Den meisten Spaß genossen wir an einer Ecke der Cheopspyramide beim „Mittagessen“. Viele neugierige Ägypter haben uns mindestens die Hälfte unserer Seemannskost weggeessen. Mit der Völkerfreundschaft im Hinterkopf gaben wir es auch gerne hin.

40 Jahre später weilte ich zusammen mit meiner Frau noch einmal bei den Pyramiden. Ich muss leider sagen, der heutige Touristenrummel ist zu dem, was wir damals erlebt haben, der helle Wahnsinn.

Von Alex versegelten wir nach Constanta/Rumänien in die Werft. Was niemand jemals wieder sehen wird, das sahen wir – Istanbul ohne die Bosphorus-Brücken zwischen Europa und Asien. Während der drei Monate in der Werft wurden die Deckswinden überholt und von der Außenhaut des Schiffes wurde jede genietete Platte angebohrt, um mechanisch die Dicke festzustellen. Ein echtes Hightech-Verfahren! Das Ergebnis war ernüchternd. 50 Prozent der Stahlplatten hätten gewechselt werden müssen, aber Rumänien besaß nicht das entsprechende Material. Also wurden alle Löcher wieder zugeschweißt. Die neue Order der Reederei lautete: Aufnahme in eine Werft in Holland.

Die Rückreise mit einer Teilladung Schnittholz (Timber) wurde uns gleichwohl noch genehmigt. Die nahmen wir in Galati an Bord, rund 150 Kilometer die Donau stromaufwärts. Es war schon eine tolle Leistung, mit unserem RUDI als Ein-Schrauben-Schiff mit eigener Kraft auf der Donau zu drehen.

Nun ging es mit dieser Ladung erst einmal nach England. Leider erlitt ich in der Biscaya einen Unfall mit einer Knieverletzung und lag anschließend sieben Wochen in einem Hospital in London, wohin mich der II. Offizier Konrad Michaelis brachte. Zu allem Unglück hatte ich auch ein wenig Glück, denn die Unfallstation des Krankenhauses besaß einen Fernseher und so konnte ich die ganze Olympiade 1960 in Rom am Bildschirm verfolgen. Besonders triumphtierte ich mit meinen Krücken bei Siegen von Ingrid Krämer im Turmspringen. Ihr Mann und ich waren später Arbeitskollegen in der Energiewirtschaft Dresden. So traf ich die Ingrid nach 1990 mehrfach persönlich und sie freute sich über ihren einstigen Olympia-Fan im damals doch so fernen London.

Im März 1961 sollten wir mit der STECKENPFERD die Westafrika-Linie eröffnen. Ach, was wurden wir vorher über alle möglichen Tropenkrankheiten belehrt. Ein Arzt befand sich dann aber leider nicht an Bord. Als viel wichtiger wurde ein „Politnik“ gegen alle möglichen Anfechtungen des Geistes erachtet.

Die Reise ging gut los. Ein blinder Passagier befand sich an Bord, ein Pole aus Stettin. Karl E. entdeckte ihn in der Proviantlast und brachte ihn in Profimanier eines New Yorker Cops zum Kapitän. Der Pole wollte eigentlich beim ersten Schiffshalt aussteigen, und er hatte sich gedacht, das sei logischerweise die Schleuse Kiel Holtenau. Dummerweise

fuhren wir aber nicht durch den NOK, sondern auf direktem Wege rund um Skagen nach Conakry. Dort wurde er der Polizei übergeben.

Natürlich durfte er auf der Überfahrt an Deck mitarbeiten. Er musste sich ja wie wir die gute Verpflegung verdienen. Gleichwohl tat er uns leid. Wir hätten ihm gerne noch zur Flucht verholfen, wenn es irgend möglich gewesen wäre.

Westafrika Anfang der 1960er. Als höchst interessant stellte sich das Löschen von einigen tausend Tonnen Zement auf der Reede von Accra, der Hauptstadt Ghanas, heraus. Natürlich erfolgte das mit eigenem Geschirr. Die Schwarzen fuhren die Winden wie die Teufel. Ich hatte oft und ich machte auch



gerne Windendienst. Mit einem Werkzeugkasten bewaffnet musste ich Triebwerkskontrollen und Sofortreparaturen durchführen. Mit einem Handfeger reinigte ich die Antriebe. Die ghanaischen Maschinisten waren nämlich piffig, Ihre Mahlzeiten – Reis mit Chicken und Chilisauce, in Palmblätter eingewickelt – wurden auf den Dampfzylindern warmgehalten.

Eine Augenweide waren die muskulösen Männer, die unsere Ladung in Landungsbooten, immer eine Tonne Zement je Boot, durch die Brandung an Land brachten. Jeweils vier Männer saßen links und rechts auf den Bootsaußenkannten und brachten mit Stechpaddeln im gleichen Rhythmus die Boote in Fahrt. Von anderen Schiffen wurde vielerlei Stückgut, auch zum Beispiel Jeeps, auf die gleiche Weise an Land gebracht. Natürlich war auch für unsere Besatzung bei einer Woche Reedezeit Gelegenheit, auf diese Weise an Land zu kommen.

Von Accra führt uns die Reise nach Luanda in die damals noch portugiesische Kolonie Angola. Dabei fuhr der Dampfer natürlich über die bewusste Linie, über den Äquator. Und das Tollste an der Sache war, die dazu gehörige „Großveranstaltung“ passierte genau an meinem 22. Geburtstag. Der Alte, Kapitän Jens, gab dazu lediglich eine Order aus: „Alles erlaubt, nur keine anschließend Verletzten oder Kranken.“ Es ging auch alles gut, aber jeder Täufling war am Ende froh, die Einzelbehandlung unbeschadet an Körper und Geist überstanden zu haben.



Der Hafen Luanda war der einzige während meiner elf Jahre Fahrenszeit, in welchem wir keinen Landgang bekamen. Nun ja, portugiesische Kolonie und die DDR-Handelsflagge am Heck, das ging wohl nicht zusammen. Paradox, wie es eben bei der Seefahrt oft genug passierte, luden wir dazu passend 3000 Tonnen Manganerz für unseren Klassenfeind Nr. 1, Löschhafen Lübeck.

Eine kleine Story zum Schmunzeln aus Luanda: Unsere Putzlappen für die Maschine stammten aus Holland. Für so etwas mussten wir Devisen ausgeben, weil die Schiffsversorgung Rostock keine liefern konnte, armes Deutschland. Da befanden sich tolle Sachen darunter, unter anderem auch eine alte Militäruniform. Diese zog sich unser Motorenwärter Z. über und stellte sich damit ans Schanzkleid neben die Gangway. Unter den Behörden, die an Bord kamen, befanden sich auch Polizei und Militär. Und von denen wurde unser Z. mit Ehrenbezeugung begrüßt. Z. erwiderte den Gruß mit zwei Fingern an die Schläfen lässig. Wir beobachteten von achtern her diesen militärischen Akt und waren begeistert.

Von Luanda schipperten wir nach Lagos in Nigeria. Hier kauften K. E., der Bootsmann und ich je einen Affen für 2 £ das Stück, ungefähr 25 D-Mark. Der Bootsmann als Parteisekretär suchte sich natürlich einen rothaarigen aus. Dieser Affe hatte sich eines Tages an der Notrudereinrichtung so toll das Fell mit dreckigem Fett verschmiert, als er im Heckbereich angebunden war, dass der notwendig werdende Reinigungsprozess völlig neue Technologien in der tierischen Körperpflege notwendig machte. Mein Monkey Nicki, welcher als einziger frei herumspazieren durfte, sprang auf der Heimreise leider achtern über Bord. Schuld daran war der Obersteward Axel F., welcher mich mit 25 Gulden entschädigte.

In Abidjan an der Elfenbeinküste luden wir zur Komplettierung noch Tropenholzstämmen. Beim Landgang lernten wir „Etienne“ kennen. Er war der Sohn eines Plantagenbesitzers

und stolzer Besitzer eines Autos, eines Peugeot 406. Mit dem bekamen wir alle Voraussetzungen, um etwas von der Elfenbeinküste zu sehen. Unser Motorenwärter Z. fuhr den PKW übers Land und Etienne war an Bord unser Gast. Der Kapitän und der Politnik staunten nicht schlecht, wenn wir an der Pier starteten. Sie hatten aber auch nichts dagegen. Einmal ist sogar der Politnik mitgefahren.

Bei unseren Rundfahrten bekamen wir in einem Dorf ein kleines Krokodil geschenkt. Z. nahm es bis Wismar in seine Pflege, und ich habe es dann im Zug mit nach Dresden genommen und dem Zoo-Direktor Ulrich persönlich übergeben.

Die Arbeit der Maschinengang in den Häfen war sehr anstrengend, aber auch abwechslungsreich, zum Beispiel bei der Reinigung des Spülluftkanals der Hauptmaschine. Die Ölschmiere musste von Hand mit Spachtel und Putzlappen entfernt werden. Dabei befanden sich immer zwei Mann im Kanal und ein Helfer draußen. Wir hatten uns vorher mit Putzlappen „eingekleidet“, sodass möglichst keine Schmiere an die Haut kommen konnte. Das war aber nur ein frommer Wunsch. Unsere Körperreinigung nach dieser Arbeit mit Diesel und anderen Reinigungsmitteln dauerte Stunden.



Auch unser Dampfkessel (Schotten- oder Großwasserraumkessel) hat uns bei dessen Reinigung ganz schön geschafft. Drei Personen im Wasserraum hatten volles Programm, um mit Hämmern, Spachteln und Ketten den Kesselstein von den Rohren zu klopfen. Trotz Wärme und Staub haben wir bei Tonbandmusik manchmal noch lautstark mitgesungen. Was dem Ganzen die Krone aufsetzte, war, wenn wir dann erschöpft „smoke time“ an Deck machten und dabei sahen, wie der Politnik urlaubsmäßig an der Reling stand und angelte.

Das ist nicht das Einzige, was mir von unserem Politnik in Erinnerung geblieben ist. Beim Landgang in Takoradi kauften zwei Motorenwärter und ich jeder ein buntes Hemd mit afrikanischen Motiven und zogen dieses auch sofort an. Wieder an Bord, beschimpfte uns der Politnik, wir würden dadurch das Ansehen unserer Republik schädigen. Das war der Ansporn für weitere Besatzungsmitglieder, ebenfalls solche Hemden zu kaufen. Unser Alter hat dazu nur gelächelt.

Kapitän Jens war ein Kumpel durch und durch, wie es die letzte meiner Anekdoten von der STECKENPFERD beweist: Unser RUDI schaukelte im Atlantik infolge einer kräftigen Dünung enorm. Nicht zuletzt verursachte das Manganerz unten im Laderaum zusätzliche Stehaufmännchenqualitäten. Also machten wir aus der Not eine Tugend und pumpten mit dem Feuerlöschschlauch volle Pulle Seewasser an Deck. Wir legten uns aufs Deck und wurden bei jeder Schiffskränkung überspült und gekühlt. Nun der Hammer. Der Alte kam in heller Uniform, Zehenspalter an den Füßen, war von der Idee begeistert, und schmiss sich im vollen Ornat mitten zwischen seine Crew!

Spiel noch mal die alte Weise

„Adios mein Land, adios mein Mexiko ... Spiel von Rosita, aber nicht von ihren Tränen, die sie geweint.“ So sang Freddy Quinn genau zu Zeiten dieser Geschichte.

Tagebucheintrag vom 25. Februar 1969, 6.00 Uhr:

In Veracruz festgemacht und wir haben Landgang (!), im Gegensatz zu den Kumpels von der SCHWERIN, die am 22. auf Gegenkurs war. Ich bin an Land gegangen und habe Geld ausgegeben, ohne handeln zu können.



Kpt. Kaufmann, Zimmermann Lentzy und
Gunnar E. (v.l.n.r.)

Mi nombre ist „Arthur“, ich habe auf Typ IV im Keller gearbeitet. Als die FREUNDSCHAFT im Hafen von Veracruz einlief und unser Kapitän Kaufmann grünes Licht für den Landgang gab, stand ich schon mit einem Bein auf dem Hoheitsgebiet der Mexikaner. Es gab für mich ein bestimmtes Ziel, den „Heiratsmarkt“, dort sollte immer was los sein. Nein, heiraten musste man da nicht, das war früher mal so. Ich schreibe noch darüber.

Jedenfalls traf sich hier jeden Abend die Menschheit der la ciudad (Stadt) und das waren hauptsächlich Leute meines Alters. Oberhalb des Marktplatzes konnte man in Boulevard-Cafés sehr gut sitzen, abhängen und genießen.

Die Musiker spielten auf, wenn man in den Hohlkörper der riesigen Bassgitarre einen Peso steckte. Im Grunde genommen hörte man den ganzen Tag über „La Paloma“ oder „Chuanita hieß das Mädchen aus der großen fernen Welt“, „Quantanamera“ und andere aktuelle Ohrwürmer. Mir hat es gefallen.

Am ersten Tag machte ich es mir auf einer der Parkbänke bequem und beobachtete die Leute. Ich bat einen jungen Indio, mich zu fotografieren. Für drei Peso Lohn entstand ein Erinnerungsfoto und die Praktika war immer noch mein.

Nach etwa einer Stunde sprach mich eine hübsche Schwedin in Englisch und später in „Dyska“ (Deutsch) an. Sie lief vorher schon zweimal an mir vorbei, das fiel mir auf. Ich fasse mal ihre Angaben zur Person wie folgt zusammen: Ihr Mann befand sich beruflich in den USA, sie wollte Mexiko kennen lernen und ich sollte ihr unbedingt dabei helfen. Schließlich wäre es für eine junge Frau sicherer, wenn sie „ständig“ in männlicher Begleitung sei. Ich könnte auch mit in ihrem Hotelzimmer wohnen und hätte keine Kosten. Außerdem könnte sie dann auch mit jemanden reden.



Und damit begann sie sofort und umgehend, und sie hörte nicht auf. Ich kam nicht zum Sprechen, sondern nickte nur. Sie hätte mein Englisch sowieso nicht verstanden. Arthurs Wortschatz umfasste zur damaligen Zeit die wichtigsten Fragen des Einkaufens und der Preise. Das Ganze mit Händen und Grimassen untermalt, reichte aus, um ein Getränk oder ein Souvenir zu erstehen oder den Gegenüberstehenden zur Weißglut zu bringen. „Blondi“ aus Schweden drückte zwischendurch ganz unerwartet und sensationell immer mal eine Träne aus ihren Kulleraugen und lehnte ihren Parfümkopf vertraut an meine Schulter. Dann wurde es ihr schlagartig doch zu bunt, sie stand auf, fluchte etwas in ihrer Landessprache und ging, ihren Steiß anmutig schwingend, eilig davon. Am nächsten Tag fuhr „Blondi“ in einem offenen „Superschlitten“ langsam und lächelnd an mir vorüber. Neben ihr saß mein Nichtkonkurrent. Nichtwissend, aber zufrieden, atmete ich auf und machte den Mund wieder zu.

Am gleichen Abend lernte ich zwei sehr freigiebige Kanadier kennen, James und „Monkey“. Warum Monkey? Keine Ahnung, er sah nicht so aus. Sie sprachen deutsch, fuhren auf einem Schiff der HAPAG-Reederei, welches neben unserer FREUNDSCHAFT lag und wir verstanden uns sofort ausgezeichnet und kumpelhaft, wie eben alle Seefahrer der Welt sich verstehen sollten. Am nächsten Tag besuchten sie mich an Bord, brachten neue Westzeitungen mit und durften vom Kuchen unseres Bäckers naschen. Aus dem Versprechen, sich zu schreiben, wurde natürlich nichts. Das ist ja oft so.

Jedenfalls saßen wir des Abends auf der Plaza, und an diesem Tag fand der Heiratsmarkt, bzw. ein Heiratsmarkt statt. Es war so gegen 20 Uhr, auf dem Platz verspürte ich eine fröhliche und ausgelassene Stimmung. Ich stellte fest, dass um den Mittelteil der Plaza, wo die Musiker saßen, Frauen im Kreise herum gingen, vielleicht 30 an der Zahl. In einem Außenkreis gingen die Männer entgegengesetzt. Alle waren gut drauf und machten sich einen Uz. James erklärte mir, dass sich die Männer des Außenkreises ein Mädchen aus dem Innenkreis aussuchen können und mit diesem dann zusammen im Außenkreis gehen müssten. Früher war das einem Heiratsantrag gleichgestellt, heute ist das aber nur noch ein Spaß für alle. Nach einigen Whiskys war mein Mut komplett, ich wollte mich am Spaß beteiligen und ging festen Schrittes in den Außenkreis. Die beiden Kanadier klatschten mir zu und jubelten lachend.

Da sah ich sie! Nein, nicht die Rosita aus Freddys Song, es war die Marisia, wie sie sich später vorstellte. Eine Mulattin meines Alters mit langem schwarzen Haar und insgesamt absolut komplett. Sie gab mir ihre zarte Hand und ich führte sie in meinen Kreis. Wir gingen ohne ein Wort zu sagen wohl zwei Runden, es können auch mehr gewesen sein, ich weiß es nicht mehr. Marisia beendete dann unseren Reigen und zog mich sanft an den Rand des Marktplatzes. Meine Kumpels lachten nicht mehr und beobachteten uns nur noch. Sie sahen dort ein älteres Ehepaar stehen, welches schon auf mich und Marisia wartete. Ja, das waren ihre Eltern, und die hatten keine Lust, Spaß zu machen. Tradition ist und bleibt Tradition! Er, ihr Papa Walther Huerto, begrüßte mich freundlich in Hochdeutsch mit Akzent, weil er ganz früher mal in Deutschland das Licht der Welt erblickt hatte. Die Mama von Marisia, eine Mexikanerin, an deren Vornamen ich mich nicht mehr erinnern kann, hielt sich unterwürfig zurück. Das war's gewesen und wie das enden sollte, wusste ich nicht.

Wir setzten uns an einen freien Tisch und Walther stellte alle möglichen Fragen. Er redete auch nicht lange um den heißen Brei herum: „Ich möchte wieder einen ordentlichen Deutschen in unserer Familie haben. Du darfst unsere Tochter heiraten.“ Das war das Gespräch des Abends auf zwei Sätze zusammengepresst. Er wusste, dass Seeleute kein Geld haben und Ostdeutsche noch weniger. Das machte ihm nichts aus, Dollar würden nicht die Rolle spielen, sein Schuhladen würde gut laufen. „Arthur, herzlich willkommen in deiner neuen Heimat, in Veracruz. Alles andere wird sich finden.“



Blick auf die Plaza

Was hättest du statt meiner getan? Zu Hause saß meine hübsche Verlobte und außerdem hatte ich keine Lust, auf meine Konsummarkensammlung und auf bizarre Rotweine der Sorte Gamza und Mavrud und das lecker pasteurisierte Hafenbräu zu verzichten. Genau wie ich ohne F6 und Cabinet nicht leben konnte. Meine Mutter arbeitete in einem VEB am Fließband und meines Vater Lieblingslied war: „JUNGE KOMM BALD WIEDER.“ Trotzdem! Ich bat somit um eine Überschlafenszeit und versprach, am nächsten Tag wieder an der gleichen Stelle zu sitzen. Alle Anwesenden nickten hoffend. Bei Mama verabschiedete ich mich mit einem Handkuss. Das kam gut an. Die beiden Kanadier hatten sich zwischenzeitlich davon gemacht, ich sah sie nie wieder.

Was du jetzt denkst ist falsch, ich stand am nächsten Tag zur vereinbarten Zeit wirklich auf der Matte. Sonst wäre die Geschichte ja auch zu Ende.

Am Tag darauf lachte wieder die Sonne auf dem Heiratsmarkt. Marisia kam glücklicherweise allein, zumindest sah ich in der Nähe keine Beobachterfamilie. Schick sah sie wieder aus. Eine nähere Beschreibung unterlasse ich, weil ich sie ja nicht an euch verkaufen will. Hand in Händchen gehend zeigte mir Marisia schöne Ecken ihrer Stadt, Papa Walthers kleinen Laden und – einen ganzen Tag ihr fröhliches Lächeln. Im Grunde genommen stimmte die Chemie zwischen uns und mit der Sprache klappte es auch. Die folgenden Tage vergingen wie im Fluge. Ich vermute, dass sich Senior Huerto schon sehr sicher war und an den 4-cm-Absätzen meiner Hochzeitsschuhe rumbastelte.

Tagebucheintrag: 1. März 1969:

Ich habe jeden Tag am Heiratsmarkt mein Bier getrunken und heute noch mal richtig die Kultur der Mexikaner kennen gelernt. Ich bin begeistert. Hier habe ich mal richtig gelebt!

An jenem Sonabend wollte mir Marisia etwas ganz Besonderes zeigen. Der Markt war voller Menschen. Auf dem Marktplatz hatte man über Nacht eine große Holzbühne errichtet. Ohne Unterbrechung zeigten Paare ihre traditionellen Tänze mit viel Absatzgeklapper. Ich hatte vor

Jahren das Gitarre-Spiel mal gelernt, aber so viele Gitarren zu hören war wie ein Rausch der Musik. Dann kam der Höhepunkt. An der Spitze einer sehr langen Holzstange waren Tampen verknüpft und am anderen Ende der Tampen banden sich männliche Artisten, genannt LOS VOLADORES, fest. In einer erstaunlichen Choreografie drehten sie sich dann schnell wie an einem Karussell um die Stange herum von oben nach unten. Das Ganze ist schwer zu beschreiben, man kann in YouTube diese artistische und sicherlich auch gefährliche Kunst noch heute sehen. Wir waren begeistert und die Künstler hatten dicke blutgefüllte Köpfe.

So ging die Nacht zur Neige, leider viel zu schnell. Mit einem Kuss verabredeten wir uns für den „morgigen Tag“, sie lachte leise und winkte. Ich schlenderte wieder in meine Stammkneipe und trank eines der Schlussbiere und war ernsthaft betrübt. Morgen geht die Reise weiter und es war wirklich schön hier! Und, ich hätte ihr noch einen zweiten Kuss geben sollen.



Der Stammplatz des Autors im Boulevard-Café

Der Kellner kannte mich inzwischen als Alemana-Seemann Arthur, weil ich mit James und „Monkey“ zusammen hier gesessen hatte. Er brachte übrigens am ersten Tag sehr deutlich zum Ausdruck, dass er grundsätzlich nur Westgermanen bedienen würde und warf mitunter zu seiner persönlichen Erheiterung die rechte Hand zum Gruße hoch. Uns ging der Sack am Arsch vorbei, wie man

so zu sagen pflegt, wir hatten Durst und den konnte er stillen. Eben dieser Kellner kam zu mir und machte mich zu dieser vorgerückten Morgenstunde darauf aufmerksam, dass mein Alemana-Schiff soeben ausgelaufen sei. Da wurde mir etwas flau zumute. „Arthur, du siehst weiß in Face aus! Geht dir nicht gut?“, war seine ernsthaft gestellte Frage. Ich zahlte ohne zu antworten und ging ohne mich zu verabschieden.

Die FREUNDSCHAFT lag natürlich noch im Hafen, der Dampfer der HAPAG-Reederei war mit James und „Monkey“ ausgelaufen. Ich ging in die Kojе und schlief unruhig, das gebe ich zu.

Tagebucheintrag: 2. März, 9.30 Uhr:

Wir sind aus Veracruz ausgelaufen und fahren in Richtung Tampico. Adios allen, die ich hier kennen gelernt habe! Adios mein Veracruz!

Liebe Marisia, ich kann mich erinnern, im Monat Februar hast du jedes Jahr Geburtstag. Dann gratuliere ich dir nachträglich 2014 zum 64. Hau rein, altes Mädel und lass es dir gut gehen!

Ich habe sie bis heute nicht vergessen ... die schöne Seefahrtszeit.

Gedanken eines Frachtschiffreisenden zur Seefahrt von gestern und heute

Es ist der 3. Februar 2009. Für die 335 km von Güsten im Anhaltinischen bis zum Parkplatz des Container-Terminals Hamburg Altenwerder brauche ich auf freier Autobahn geschmeidige drei Stunden.

Die Pier von Altenwerder ist für Containerriesen gedacht. Wo unter anderem 350 Meter lange Schiffe be- und entladen werden, ist natürlich auch Platz für die TRANS ALREK mit ihren 99,5 Metern. Man muss bloß zweimal hinsehen, um sie zwischen den etwas größer geratenen Teilen zu entdecken. Auf der Pier stehe ich auf Augenhöhe mit dem Kapitänsdeck. Da drüber folgt das Brücken- und das Peildeck, der Rest nach unten verliert sich im dunklen Bereich bis zur Wasseroberfläche!

Für die 12 Mann Besatzung reicht das „kleine“ Deckshaus völlig aus. Freund Schubi würde alles mit der FALKE vergleichen und die TRANS ALREK sollte hier gut abschneiden. Ich vergleiche auch und denke an den Platz auf unseren 150ern.

Die Eignerammer, in die ich einziehe, besteht aus drei Räumen: Wohn- und Schlafbereich sowie das Bad – zusammen knappe 20 m². Es reicht völlig aus. Und es ist genau so schmutzig, wie es sich für einen drei Jahre alten Frachter gehört. Astrid könnte zwei bis drei Stunden für den Frühjahrsputz opfern. In diesem Fall müsste ich die Rolle der Putz-Lutzi übernehmen, habe leider Lappen, Bürste, Schwamm, Eimer vergessen. Ich nehme es gelassen, denke an unsere liebe Waschmaschine und fühle mich nicht unwohl.

Es herrschen jetzt andere Zeiten, und ich erschrecke mich vor diesem Tempo und der Unruhe. Um 5.00 Uhr ist der Liegeplatz am CTA für die TRANS ALREK schon Numero 3 in dieser Nacht. Wie der Weihnachtsmann, der von Tür zu Tür schlittert und Geschenke verteilt, so schiebt sich das Schiff alle ein bis zwei Stunden von Pier zu Pier, um Container zu laden bzw. zu löschen. Es ist preiswerter und lässt sich besser organisieren, als die Kisten an Land von A nach B zu kutschen. Dort ist eh ein Gewusel von bemannten und unbemannten Fahrzeugen aller Größen und Formen in Gange. Alles ist in Bewegung. Kaum Menschen, dafür aber zeichnen diese 20- und 40-Fuß-Blechteile das Bild im 360°-Rundblick. Sie bestimmen den gesamten Rhythmus – Blutdruck, Puls, Allgemeinbefinden. Dem wird hier alles untergeordnet.

Um 7.00 Uhr das nächste Verholmanöver. Zweimal nach links in den Waltershofer Hafen zwischen nicht ganz so große Pötte.

Das erste Frühstück an Bord. Kaffee, Tee und Zucker auf der einen Seite, weiße Bohnen, eine Scheibe gebratenen Kochschinken mit Weißbrot aus der Tüte auf der Back. Eine zufriedene Fügung: Ich muss von meinen 80 kg runter und so schaffe ich das locker. Was waren das für (Essens-)Zeiten bei der DSR! Alles gewienert, weiße Tischdecke, kalte Platte und warme Wünsche. Wie möchtest du deine Eier haben, Lüdi? Gekraut, Schewi, gekraut.

Um 9.30 Uhr wird erneut die Hauptmaschine angeschmissen. Um 10.00 Uhr legt das Schiff ab und nimmt Kurs Schweden. Die allgemeine Krise ist für alles verantwortlich. Ob es an Erna Mischkes angebrannter Suppe oder am geringen Ladungsaufkommen liegt – wir lassen Bremerhaven auf der Hinfahrt links liegen, steuern direkt in Richtung Brunsbüttel den NOK an.

Statt der lt. Liste 12-Mann-Besatzung befinden sich nur 9 (10) Mann an Bord. Polen, Russen, Ukrainer und drei Deutsche (Kapitän, Chief und ein Praktikant) leben hier die globale Völker-Verständigung.

Der früher sicher einmal als Ingenieur gefahrene Oiler ist seit 1977 auf See. Seine polnische Staatsreederei PLO ist mir noch bestens bekannt. Der bittere Beigeschmack auch. Während er in den Erinnerungen kramt, blitzen seine Augen.

Vom russischen II. Nautischen Offizier werde ich eingewiesen, zugewiesen, angewiesen. Sein Englisch ist sicher gut, ich verstehe ihn trotzdem nicht. Er merkt das und ist gestresst. Falls wir untergehen oder Feuer im Schiff haben – Frauen, Kinder und Lüdis zuerst. Das habe ich noch kapiert. Was ich da für ein Zollformular unterschrieben habe, werden mir die schwedischen Beamten bei meiner Verhaftung schon erklären. Auf Alkoholschmuggel stehen in Schweden lebenslanger Zwangskonsum drittklassiger schwarz/weiß-Pornos aus den Siebzigern und die Inbildsetzung sämtlicher ABBA-Titel in Pastellfarben, Format A3.

Ansonsten interessiert es hier niemanden, ob ich überhaupt aufgestiegen bin, was ich mache, was ich nicht mache. Ich bin einfach nur da. Wir schippern die Elbe flussabwärts. Das so lange vermisste Vibrieren und das ganz leichte Schwanken des Schiffes wie nach dem dritten Glas tun einfach nur gut. Es geht endlich los!

12.30 Uhr. Die Schleuse Brunsbüttel ist nach dem 11. September gesichert wie die Zone vor der Rewoluschen. Vor Jahren haben wir in „Sippe“ die Schleusung eines Passengers beobachtet. Ebenfalls durch den hohen Zaun hindurch. Heute sehe ich den Akt von der anderen Seite aus. Und habe alles als Vidiot festgehalten.

Der erste Kanallotse kommt woher? Aus dem Osten natürlich. Und der Rudergänger auch. Alles Typ IV-Fahrer und alte DSR-Qualität. Auf der Brücke ist sonst nur noch der II. NO, auf der Back niemand.

Es ist irre, durch die Wiesen zu fahren!

20.00 Uhr. Wir steuern die Schleuse Kiel-Holtenau an. So schnell vergehen acht Stunden! Sonderlich viel los war auf der Passage nicht. Zwei Dutzend Entgegenkommer aller Größen bis max. 10.000 tdw, also ca. 150 bis 160 Meter über alles. Ab 17.00 Uhr hatte der Tag auf Nachtbetrieb umgeschaltet, aber auch so war es ein geiles Erlebnis.

Die Nacht war herrlich. Es ist ruhig auf der Ostsee. Da der Dampfer nur halb abgeladen ist, reicht die frische Brise aus, ihn stetig und leicht stampfen und rollen zu lassen.

Über das Frühstück sage ich nichts, obwohl ja Lachs und Ei mit ihrem Vitamin B ein wichtiger Sonnenersatz sind. Und die Sonne hat sich seit zwei Tagen nicht blicken lassen.

Der Chief Mate kommt aus der Ukraine, der Praktikus aus Norddeutschland – zwei Stunden Brückenunterhaltung fast wie in alten Zeiten.

Es ist der einzige Seetag auf der Hinreise. Auf's Meer starren, die Nase in den Salzwind hängen, rum-Dimple-n (die Marke des Blended Scotch Whisky an Bord), Mittagsschlaf und essen und warsteinern.

Der Kapitän (CDU) muss schon so lange fahren, wie es Wasser gibt. Und er scheint mit allen gewaschen zu sein. Vierzig Jahre Seefahrt sind wie ein Nachschlagewerk in zwölf Bänden. Und er hasst die DDR und alles, was davon übrig geblieben ist. Eine lange und unterhaltensame Geschichte. Na ja, nun bin ich ja auch irgendwie so ein Überbleibsel. Ich werde meine Kammer heut' Nacht abschließen.

Zur Stärkung noch schnell einen Dimple und dann ab in den Schützengraben.

Wer schläft, bekommt natürlich nichts mit. Um 2.00 Uhr haben wir den Lotsen übernommen, um 5.00 Uhr waren wir fest in Södertälje. Treibeis auf dem Wasser, leise rieselt der Schnee bei 0° Celsius, wie Weihnachten.

Um 6.00 Uhr gab es Frühstück, kurz nach 7.00 Uhr Landgang. Bis ins Zentrum brauchte ich, mit einmal Verlaufen, 75 Minuten. Und Södertälje? Klein, beschaulich, sauberst, gut sortiert – es hat Spaß gemacht. Die Stadt gilt als Vorort von Stockholm, hat ca. 30.000 Einwohner und hinterlässt einen netten Eindruck. Was man aber wissen könnte: Björn Borg ist hier mit einem Tennisschläger in der Hand geboren und die Stadt hört auch auf den Namen Scania. Diese Firma prägt das Bild wie Astra-Türen das von Güsten, deren Fahrzeuge die Straßen der halben Welt.

Sie sprechen alle perfekt Schwedisch, etwas Englisch, aber kein Deutsch. Diese Schweden! Und den Euro wollen sie sich auch nicht leisten. Für die Sippe habe ich nichts bekommen, nichts Ortstypisches sozusagen. Der Scania-LKW war schon bezahlt, aber wie in den Rucksack und wie am Zoll vorbei?!

Um 12.00 Uhr war der Landgang vorbei. Der Rückweg dauerte nur 45 Minuten. Ich war pünktlich an Bord, auch pünktlich zum Mittag. Jetzt ist es kurz nach 13.00 Uhr, wir legen ab und ich sichere die Archivierung mit der Videokamera für die Nachwelt ab.

Was soll ich sagen. Die Fahrt durch den Kanal, durch die Stadt, die Schleusung mit nur einem Meter Platz links und rechts – kaum zu beschreiben! Im Winter ist es schon Wahnsinn, im Sommer, so der Käpt'n, noch eine Stufe höher.

Und jetzt sind wir im Mälarensee.

Nach dem zweiten Dimple ein kleines philosophisches Zwischenresümee:

Du findest auf See, was immer du suchst – das galt schon vor 2000 Jahren, als der Altmeister über denselben lief, und das hat ewigen Bestand, solange es Wasser gibt und Schiffe, die darauf schwimmen. Nichts ist hier mit dem vergleichbar, was sich in meinem Erinnerungshotel bequem platziert hat. Das Üble hab ich vergessen, den Rest wahrscheinlich schöngeträumt, was legal ist. Ich bin nur Alttonnage gefahren und das war vor 20 Jahren schon eine völlig andere Welt als die Containerschiffahrt. Die Mindestbesatzungen wurden immer weiter minimiert, die Hafendurchlaufzeiten ähnelten einem Fahrplan auf dem Hauptbahnhof. Bei uns ging es um Stunden, besser um Tage. Dort und heute um Minuten. Wir waren zu sechst, zu zehnt auf der Manöverstation, jetzt reichen zwei bis drei Mann. Die komplizierte Revierfahrt vor zwei Stunden erledigten zwei Mann auf der Brücke – der Käpt'n und der schwedische Lotse, der gleichzeitig Ruder ging. Wir hätten den Akt mit mindestens vier Mann plus Popen (für Uneingeweihte: Politoffizier) auf der Brücke abgesichert. Und Lotsen.

Die Maschine fährt 24 Stunden im Freibetrieb, das heißt, ein Chief und ein Oiler reichen aus. Der Pott wird wie ein Auto gefahren. Wartung und Reparaturen laufen minimalistisch ab. Dafür gibt es Werften und Service-Teams in den Häfen. Welches Team zieht hier noch Zylinder und versäuft nach Stunden harter Maloche die Dankeskiste vom Chief?

Der Koch macht erst mein WC sauber, dann das Essen fertig. Er arbeitet von 6.00 Uhr bis 19.00 Uhr, ohne Ausnahmen! Unsere Wirtschaft hat die (West-)Lotsen auch nachts um drei mit allem bedient, was die Lasten hergaben.

Wenn hier neun Mann (drei Mann unter Besatzungsliste) anheuern, sind im Optimalfall neun Nationen an Bord. Wenn die Offiziere alle ein gutes Englisch beherrschen, ist der Alte schon zufrieden. Was vor 30 Jahren mit Spaniern, dann Portugiesen, Türken, später Philippinos begann, wird heute durch eine Flut von Osteuropäern ersetzt. Es sind nicht nur die Sprachschwierigkeiten, die ein Bordleben, wie bei der DSR gelebt, nicht zulassen. Die absolut unterschiedlichen landsmannschaftlichen Vorstellungen von *schnell*, *fest*, *lose*, *10 Minuten*, *nicht zu weit*, *nicht zu nah*, *dringend*, *sauber*, *gerade*, aber auch von *genießen*, *loyal* und *schön* schaffen Distanz. Über Religionen spricht man nicht an Bord. Über jahrhundertealte

Abneigungen verschiedener Nationen und Völkergruppen auch nicht. Na klar sind sie da. Alles zusammen und noch etwas Salz und Pfeffer ergeben das, was man in der Realität auf allen Schiffen als normales Bordleben vorfindet. Kann man das ändern? Ich sehe nicht wirklich ein Problem, als alter Optimist mit nun drei Dimple intus. Mein Paket mit den Vorschlägen würde zur Belustigung beitragen, mehr nicht. Es wird so bleiben, weil es schon immer so war, seit dem die Welt global zusammenwächst.

Etwas anderes macht den Beruf des Seemannes zu einem Festessen. Die Welt in ihrer Größe liegt dir zu Füßen und du beobachtest sie aus einem respektablen Abstand, bist immer dicht dran, aber nie wirklich irgendwo angekommen. Wie ein Gast saugst du die Schönheiten auf und lagerst sie in dir zwischen. Für den Blick hinter die Kulissen besteht kein Grund, ist keine Zeit. Wer einmal das Einlaufen in Santo Tomas de Castilla oder Rio erlebt hat, wer den Saigon-River oder den NOK durchfahren hat, weiß was ich meine.

Auf dem Schiff beginnt dein Territorium. Und es endet am Horizont. Was interessiert mich Thüringen IV, die Straßensperrung am Ortsausgang, der bekloppte Nachbar, der Krieg in sonstwo. Ich verstehe weder das Radioprogramm noch sind die Zeitungen für mich gemacht. Mich bezaubern Meer und Wolken in Varianten, die man nicht beschreiben kann. Schiffe gehen verloren, Delphine tanzen, die Luft ist sauber und lässt einen Sternenhimmel zu. Der kurze Moment im Auge eines Hurrikans sortiert alle Wertigkeiten neu.

Was nun. Noch einen kleinen Dimple und dann gehe ich zu Alex, Abendbrot essen.

19.30 Uhr. Einlaufen in Västerås. Angekündigt sind wir aber für morgen. Um 7.00 Uhr beginnt die Schicht und daran soll sich wohl nichts ändern. In Deutschland ist diese Situation nicht vorstellbar. Mit Tempo und Hektik wären die Stauer und Kräne vor Ort und um 7.00 Uhr wäre der Kahn längst auf Rückreise. Seit zwei Jahren ist das Ladungsaufkommen schwankend und abnehmend. Wir tuckern diese Reise mit 100 Containern durch die Gegend. Das ist nicht mal ein Drittel vom Voll Schiff. Der Alte bezeichnet diese Fahrt als Tiefpunkt der letzten Jahre in Sachen Fracht. In Södertälje gab es gerade mal 67 Bewegungen: 33 TEU wurden gelöscht, 34 TEU geladen. Västerås mit 95 Bewegungen bringt 11 TEU von Bord und 84 als Ladung für den Heimweg.

Die Hafenliegezeiten sind entsprechend kürzer. Und um den Fahrplan einzuhalten wird auf See „ökonomischer“ gefahren.

Was könnte man über Västerås wissen: Als Provinzhauptstadt mit ca. 130.000 Einwohnern zählt sie zu den acht Großstädten Schwedens. Sie gilt als Zentrum der Elektroindustrie.

H&M wurde 1947 von dieser Stadt aus auf die Welt losgelassen und im Juni 1958 fanden hier Spiele der Fußball-WM statt. Reicht.

Am nächsten Tag um sechs Uhr war ich wach, bevor der Wecker eingreifen musste. Die Eierkuchen von Alex sind sicher immer so schlimm, aber er ist nett und fragt ständig, ob es geschmeckt hat. Hm, ich bin höflich und habe drei gegessen.

Mein Fußweg in die Stadt dauerte 75 Minuten. Wenn man ohne diesen Riesenbogen um das Kraftwerk aus- und rauskommen würde, wären locker 45 Minuten drin. Es schneite die ganze Zeit und ich trudele getarnt wie ein Eisbär gerade in Västerås rein, als die City anfängt, aufzuwachen. Kleine Kinder schreien auf bei meinem Anblick und rennen ziellos ins Nirwana, Polizisten ziehen die Waffen und legen ungesichertes Material an. Ich klopfte mich ab und eine Haarbürste habe ich selbst beim FKK-Baden am Mann. Danach ging es.

Eine angenehme Stadt. Wie Södertälje, nur etwas größer. Wenn du ein Problem hast, einfach fragen und du bekommst viele Lösungen. Ein Pulk von mehreren Västeranern sammelt sich

wie in Indien um dich, mit dem Unterschied, dass dir in Bombay danach die Uhr, der Pass, die Geldbörse und die Schuhe fehlen.

Was sich bei dem Nebel und Schnee blicken ließ, habe ich mir angesehen. In das einzige Hochhaus im Ort kommt man nur mit Karte und Code rein. Ich musste schon warten, bis ein Befugter raus kam, um in den Türspalt zu springen und mit dem Aufzug in die 22. Etage zu fahren. Bei Sonne ist es sicher DER Blick, bei diesem Wetter kann man ja immer noch suchend nach unten schauen. Übrigens, wer aus dem Haus raus will, braucht auch eine Karte. Ich habe zehn Minuten Geduld aufbringen müssen, um dann fragenden Blicken ausweichen zu dürfen. Als Zoni beherrsche ich solche Situationen perfekt!

Die Zeit verging geschmeidig. Ein bisschen gefilmt, Kronen gezogen und bei Subway einen drauf gemacht. Ein Busticket gekauft für 22 Kronen. In dem Laden haben mich drei Mann beraten, welchen Bus ich nehmen muss. Um 12.14 Uhr steige ich in den 15-er, frage noch mal die nette Fahrerin, ob dieses Teil zum Kraftwerksweg beim Mälarhafen fährt. JA! In zehn Minuten sind wir da. Ich habe sofort gemerkt, dass der Kurs nicht stimmen kann. Zweimal nachgefragt, zweimal hübsch belächelt. Natürlich war es die falsche Richtung. Natürlich gibt es in Västerås zweimal den Kraftvärmeg! Es war 12.19 Uhr, als der gesamte Businhalt das feststellte. Aber nett und voller Mitgefühl.

Um 13.00 Uhr wurde der Ladebetrieb beendet, 30 Minuten später war das Ablegemanöver. Anders als bei der DSR wartet hier niemand auch nur eine Sekunde. Da der Bus, der die entgegenkommende Richtung bediente, unser Bus war, haben wir alle gelitten und Mäuschen fuhr bei dem Wetter etwas risikvoller, um Sekunden rauszuholen, die wir dann an der nächsten Haltestelle aussitzen mussten: Fahrplan. Mit dem Handy informierte sie wer weiß wen. Und alle Reisende im Bus drückten die Daumen.

Die Rundfahrt endete kurz vor 13.00 Uhr. Nach 45 Minuten hatte sich nicht viel verändert am Zentralen Busbahnhof. Obwohl – das Gesicht des türkischstämmigen Taxifahrers sah optimistischer aus. Er war sich nun sicher, dass das sein Tag werden wird! Er akzeptierte keine Geldkarte, was in Schweden mittlerweile jeder Bettler mit seinem privaten Kartenterminal toleriert. Er wollte Kronen und verwies mich auf den nächsten Automaten. Euro? War der Kurs nicht seit gerade jetzt 1:5 oder 1:6? Ich verwies auf offizielle 1:9,5, wäre aber auch mit 1:9 nicht unglücklich.

Für 10 € ohne „Uhr“ beseitigen wir mehrere Probleme – sagt er. Und fuhr los. Pro Kilometer steigert sich Ata bis auf zum Schluss 20 €. Da war es 13.15 Uhr. Wir haben ganz kurz über die Weltwirtschaftskrise diskutiert und uns bei 15 € geeinigt.

Die Gangway war schon an Deck verstaut. Zehn Minuten später waren alle Leinen an Bord. Wir haben uns auf die Minute genau von Västerås verabschiedet.

Was soll ich sagen. Die Kammer empfängt mich mit einer warmen Dusche und einem Simple Dimple.

Die Welt ist schön!

Die Fahrt auf dem Mälarensee. Im Winter gehst du im Schneetreiben über ein eingeschneites Feld. Der Wind lässt die Flocken links und rechts fast waagrecht vorbeieilen. Den Bullenstädter Brocken und die anderen Bauminselfen nimmst du nur verschwommen wahr, kannst sie fast greifen. Das Schwanken passt in kein Erlebnisschubfach, das Vibrieren auch nicht. Dein Fußboden mit seinen 1600 m² bewegt sich wie auf Schienen, ist 99,5 Meter lang. Beeindruckend.

Um 18.00 Uhr hatte uns die Schleuse in Södertälje wieder. Die Passage durch die Stadt war auch um diese Uhrzeit ein Erlebnis. Nach dem letzten Lotsenwechsel um 18.30 Uhr zwängte

sich das Schiff durch den Himmerfjården. Drei Stunden später stieg der Lotse ab und wir nahmen Kurs auf Bremerhaven via NOK. Und der Alte drückt jetzt aufs Tempo! Geplanter Löschbeginn ist Montag zur Frühschicht. Wenn sich vieles geändert hat, aber die teuren Sonntagszuschläge für die Stauer und den großen Hafenapparat scheuen die Reeder nach wie vor. Zwei Möglichkeiten bieten sich an: Auf Reede versauern oder gegen Sonntagmittag fest machen! Und da die Frau vom Käpt'n mit dem Picknickkorb auf der Pier warten wird (wie im Film mit Hans Albers!), ist die Zielstellung deutlich und für mich nicht unangenehm.

Der zweite Seetag und ich habe noch nicht viel über das Schiff berichtet.

Unsere Ost-Werften unterschieden sich in ihren Zielstellungen nicht wirklich von ausländischen Werften. Gute und bezahlbare Produkte sollten in Serien produziert werden, die weit über den Bedarf der DSR hinausgingen. Letztlich rechnen sich nur große Stückzahlen. (Von den einfachen Liberty- und den etwas verfeinerten Victoryschiffen bauten nordamerikanische Werften während des Zweiten Weltkrieges 3.300 Einheiten. Weltrekord auf ewig!)

An dem Konzept für einen neuen Typ arbeiteten viele Institutionen der Republik über Jahre. Am „Perspektivischen Schiff“ der SATURN-Reihe werkten die Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, die Ingenieurhochschulen in Warnemünde und Wustrow, das Schiffsregister DSRK, das Seefahrtsamt, das Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft, das Fischkombinat Rostock und das Kombinat Schiffbau. Das gestaltet sich heute nicht mehr ganz so aufwendig, aber Universitäten, Hochschulen und Einrichtungen wie das Fraunhofer Institut für Fabrikbetrieb und Fabrikautomatisierung sitzen bei den Planungen mit sich für beide Seiten rechnenden Forschungsaufträgen der Werften fest mit im Boot. Der Aufwand ist also gleich, egal ob nun 264 Stapelläufe stattfinden, oder nur einer. Ob das Ergebnis Schiff dann wirklich gut und seetüchtig ist, stellt sich immer erst nach der ersten Fahrt heraus. Da haben in der Geschichte schon ganz andere Werften im wahrsten Sinne des Wortes Schiffbruch erlitten. Nun gut, aber unsere Serien fielen meist überschaubar aus.

Das Zeitfenster spielte und spielt eine entscheidende Rolle. Und das war zu Zeiten ein für uns typisches Defizit: Ehe wir uns getraut haben, auf den Bedarf des Marktes zu reagieren, ehe diese ganze Maschinerie in Gänge gekommen ist und alle acht Beteiligten loslegten, gab es eine völlig neue Situation und kaum noch wichtige Interessenten. Wie lange haben wir gebraucht, um uns von den einzig vom Osten favorisierten Standardcontainermaßen zu verabschieden, die entscheidend für die Maße der Laderäume sind.

Und eine Konstellation machte uns arg zu schaffen. Wem nützten die Bestellungen der UdSSR oder der Bulgaren – der Rest der Welt zahlte mit harter Währung. Nur dieser Markt war wirklich wichtig. Die BRD subventionierte fast alles, auch den Schiffbau. Der Kauf von Ost-Tonnage als Politikum kam einer Stärkung des sozialistischen Systems gleich. Wer wollte das schon. Man spielte gerne mit uns! Bestellungen wurden getätigt und nicht abgenommen. Auf diese Rückläufer freute sich Hein Seemann natürlich sehr. Deutlich konnte man das bei den zwei Ausführungen der MERIDIAN II-Schiffe beobachten. Eine französische Reederei bestellte drei von zwölf Neubauten, die drei Jahre später aus deren Konkursmasse ersteigert wurden. Modell Trabi „Ost“ stand Trabi „West“ gegenüber. Ich hatte mit den feinen Unterschieden nie ein Problem. Unser Passat ist auch bloß die CL-Ausführung, unser Keller vom Haus ohne Kellertreppe.

Die alten Dampfer, auf denen ich gefahren bin, waren Baujahr 70er/80er Jahre und sicher nicht der Technik neuester Stand. Über Stabilität und Wirtschaftlichkeit lässt sich auch streiten, aber sie wurden gebaut für 100 Jahre – robust, zuverlässig, deutsche Wertarbeit. Oft war die klassenfeindliche Fachpresse erstaunt und voll des Lobes, was aber die Auftragsbücher nicht füllte. Mit Logik erklärte sich im „Klassenkampf der Systeme“ nichts. Wahrscheinlich ist nichts treffender als der Vergleich mit dem weltweiten Automobilbau. Wir hinkten den

Modellen und den Sonderausstattungen der Westwerften hinterher, aber deutsche Produkte (auch Autos) hatten und haben ihre Vorteile. Der Rest regelt sich über den Preis.

Die TRANS ALREK als Vollcontainerschiff ist 99,5 Meter lang und 16,5 Meter breit. Sie kann 406 Container transportieren, 120 unter und 286 auf Deck. Bis Mai 2006 wurde das Schiff in China gebaut und entspricht genau den Vorstellungen, die ein zeitgemäßes Produkt für diesen Sektor erfüllen muss. Die Halbwertszeiten sind gering, aber entsprechen genau den Phasen, wie es mit den Jahren durchgereicht wird. Ausreichend für die Monate unter deutscher Flagge, die die Subventionen für den Kauf vorschreiben. Nach Ausflaggung, Vercharterung, Verkauf, Rückcharter, Weiterverkauf landet der Schrotthaufen 15 Jahre später als Seelenverkäufer bei Mr. Nbu in Nigeria. In einem für uns katastrophalen Zustand. Von den Victoryschiffen sollen noch heute vereinzelte Exemplare in Chinas Binnenverkehr eingesetzt sein, ohne Registrierung, ohne Klassifizierung.

Die Verarbeitung ist russisch, die verwendeten Materialien billigst und stillos verbaut. Stolperstellen an Deck und in den Aufbauten, wo das Maß in Zentimeter nicht stimmte und der Schweißer ran durfte. Dinge sind vollkommen unlogisch angeordnet. Ich werde mich nicht an die ungewöhnliche Stufenhöhe gewöhnen und fleißig weiter stolpern. Ein deutscher Klempner würde eine Krise bekommen, wenn er die Verlegung der Rohre in Augenschein nimmt. In der Badzelle rosten die Accessoires vor sich hin. In den Aufbauten ist mit Sicherheit seit der Indienstellung keine Farbwäsche durchgeführt worden, auch nicht in meiner Kammer. Keine drei Jahre alt, doch das hätte es bei der DSR nicht im Ansatz gegeben. Aber der Pott macht das, was er soll: er schwimmt.

Um 12.00 Uhr ist Mittag angesagt. Mit dem Praktikanten saß ich schon am Tisch und stocherte in meiner Samstagsuppe, als der Kapitän dazu kam. Wie hat der den Koch zusammengestaucht, weil dieser schon Essen serviert hatte, bevor er als Schiffsregierung am Tisch saß! Alex ist ein gestandener Kerl, um die 40 Jahre jung, meine Größe, 90 kg locker. Er hat kein Wort erwidert, kein Ansatz von Aufbegehren oder Widerstand. Raue Sitten.

Kapitän Koop fährt schon so lange zur See, wie es schwimmbares Material gibt. Er hat vom AB-man bis zum Käpt'n und Teileigner alle Stufen durch, ist ein Schlitzohr vor dem Herrn und mit allen Wassern dieser Welt gewaschen. Er könnte sich mit knapp 70 in sein Ferienhaus auf Fuerteventura oder in eines seiner zahlreichen Häuser in Norddeutschland zurückziehen. Aber er kriegt den Hals nicht voll, raucht lieber zwei Schachteln Zigaretten am Tag und ist gesundheitlich stark angeschlagen. Don Kapitano – wo kann er das sonst noch ausleben. Dafür kann er (wie auch der Chief Klaus, 60+) Geschichten erzählen! Seemannsgarn, na logo, aber unterhaltsam bis zum Abwinken. Auf die Frage, wie sie die TRANS ALREK einstufen, antworteten beide im Chor: Schrott! Der Rohbau lag mehrere Jahre auf „Halde“, weil der Auftraggeber aus Sonstwoher nicht zahlungswillig war. Dann hat die alteingesessene Reedereifamilie Speck die Bleche gekauft und den Rest in Auftrag gegeben. Der Chief ist seit der ersten Reise mit dabei und schimpft wie ein Rohrspatz über die stets lächelnden Chinesen. Er hat Beispiele aufgezählt, die schon nachdenklich stimmen.

Auf der ersten Reise entzündete sich das nicht entflammbare Isoliermaterial um den Abgaschacht, musste gelöscht und später vollständig ausgetauscht werden. Mehrere Kabelbäume lösten sich auf bzw. entzündeten sich, weil sie für die Belastung weder vom Durchmesser her ausgelegt waren, noch eine entsprechende Qualität nachweisen konnten. Die Neuverlegung erfolgte in der Garantiewerft auf rätselhafte Art und Weise. Der Maschinenkontrollraum musste nachträglich komplett isoliert werden, da er den geforderten Kriterien in keinsten Weise entsprach. Über E-Anschlüsse und Pläne schweigt man lieber, wie über die gesamte Mängelliste. Na ja, er schwimmt, aber wie gesagt.

Bemerkenswert auch dieser Fakt: Die Reedereien fahren gerne mit kompletten Osteuropa-Besatzungen, auch in der Schiffsführung. Es ist billig und das Runterwirtschaften wird in Kauf genommen. In Abständen findet in der Regel ein Austausch der Besatzungen statt. Wenn dann in Abständen ein deutscher Kapitän und ein deutscher Chief an Bord kommen, die Hände über den Kopf zusammenschlagen, haben sie ja dann Monate Zeit, um einen akzeptablen Zustand an Deck und in der Maschine herzustellen. Was für ein Spiel.

Es ist Sonntag. Das schöne Sonntagsfrühstück gab es auch schon am Samstag, am Donnerstag – Spiegeleier. Aber Alex ist nett und fragt ständig, ob es geschmeckt hat. Um 3.00 Uhr schoben wir uns in die Holtenauer Schleuse. Seitdem geht es westwärts gen B'haven. In der Nacht klarte es regelmäßig auf, sodass sich der Sternenhimmel präsentieren konnte. Bis zum Sonnenaufgang schoben sich die Wolken wieder auf Schulterschluss zusammen. Das ist bitter, denn die Sonne zeigte sich seit Auslaufen Hamburg nicht eine Sekunde. Zwischendurch konnte ich vor lauter Schneegestöber das Licht am Ende des Tunnels nicht mehr wahrnehmen.

Trotzdem: Wie vor 20 Jahren meinem alten Schubels prophezeit, habe ich mich auf der verschneiten Back niedergelassen und ein Bier getrunken. Mitten im NOK! Damals haben sie kopfschüttelnd gelacht. Jeden Wunschtraum, jedes momentan noch so abwegige Ziel muss man mit vorsichtigem Optimismus genießen. Das Leben ist ganz anders und geht seine eigenen Wege. Planung über das Unmittelbare hinaus unterwirft sich Gesetzen, die vom puren Zufall geprägt sind. Wir vertrauen auf Erfahrungen und lesen im Kaffeesatz. Das ist gut so.

11.00 Uhr. Kurz vor der letzten Schleusung kam die Sonne raus. Wir waren geblendet und lagen uns alle in den Armen. Der Alte, der Lotse, die Crew, der arme Alex. Eine dreiviertel Stunde später rechts den Blinker raus und elbabwärts der Nordsee entgegen. Gegen 13.00 Uhr passierten wir Cuxhaven und wenn wir nicht 16.00 Uhr den Anker auf Außenreederei Bremerhaven geworfen hätten, wären wir 90 Minuten später an der Pier fest gewesen und Lüders hätte mit der dicken Marie in der Tasche rein in die Stadt gekonnt, auf der Suche nach einem wohlschmeckenden Abendbrot. So gehe ich jetzt runter und lasse mich von irgendeinem Kunstwerk Alex's, dem Sternekok, überraschen. Mahlzeit.

Die Lage beim Abendbrot: Irgendwann nach 0.00 Uhr soll es an die Pier gehen. Sie ist mit über 5.000 Metern die längste Containerpier des Landes, der Hafen Containerumschlagplatz Nr. 1. Unser Mäuschen wäre, anders als im wohlsortierten Schweden, ruck-zuck leer, was soviel wie „kein Landgang“ heißt. Danach ginge es in sieben bis acht Stunden nach Hamburg.

Und es gibt ein Problem. Der Alte sagt auf Nachfrage und so ganz nebenbei, dass wir gegen Abend zuerst am Burchardkai festmachen. Ca. fünf bis sechs Kilometer weiter steht mein Auto am CTA Altenwerder. Dorthin verschiffen wir aber erst Dienstag 10.00 Uhr. „Kein Problem“, sage ich, „eine gute Zeit.“ „Sie können dann vom Burchardkai absteigen, denn da steigt schon der neue Passagier zu“, sagt der Käpt'n. „Nehmen sie sich ein Taxi, oder verbringen sie die Zeit in der Ersatzkabine Hospital, bis wir am CTA festmachen.“ „Ich denke, so wird das nicht ablaufen“, sage ich. Er grinst und geht. Jetzt habe ich mal einen Blick in den Vertrag geworfen. Ist natürlich alles schwammig und in der Regel immer zum Nachteil des „Gastes“ beschrieben, aber morgen ab 9.00 Uhr rufe ich erstmal bei Pfeiffer an. Sollte der Spaß so ein kapitalistisches Ende nehmen?!

22.30 Uhr Außenreederei Bremerhaven. Nach „Anker auf“ dackeln wir im Schritt-Tempo zum Liegeplatz. Hier ist genug Platz für 20 TRANS ALREKS! Um die fünfzig riesige Containerbrücken warten auf Arbeit. Ich bin absolut kein Freund von der Containerschifffahrt und erst

recht nicht von solchen abartigen Häfen wie Bremerhaven, die irgendwo in der Walachei weit vor den Toren der Städte platziert sind, deren Namen sie zum Hohn tragen. Beeindruckend ist der Anblick trotzdem.

0.30 Uhr geht der Lotse von Bord, von 6.00 Uhr bis 7.45 Uhr werden die paar Blechteile gelöscht/geladen. Sie haben sich Zeit lassen können. Die Flut legt die Auslaufzeiten fest. Der Chief Mate meint: Auslaufen gegen 11.00 Uhr. Bei den paar Metern Tiefgang von max. vier Meter gibt es andere Gründe. Der Liegeplatz in Hamburg steht wohl erst um 1.00 Uhr zur Verfügung. Würde mir ja sehr entgegenkommen.

Der Anruf bei Frachtschiffreisen-Pfeiffer war ernüchternd. So ein Rumeiern mag ich nicht wirklich. Ich lege die Beförderungsbedingungen ungünstig aus... lohnt sich ein Streit mit der Reederei wirklich... die Wellen... alles klar, Herr Pfeiffer.

11.30 Uhr: Leinen los! Die 90 Minuten bis zum schon bekannten Ankerplatz auf Reede verlieren sich im Nebel. Bis 16.00 Uhr passiert absolut nichts, dann geht's weiter zum letzten Hafen – Hamburg! Wenn wir am 10. Februar gegen 0.30 Uhr am Burchardkai festmachen, werde ich versuchen, zum Auto am CTA zu kommen. Frühstück zu Haus wäre nicht übel. Alternativ bleibt 9.00 Uhr der Liegeplatz in Altenwerder. Spätestens zum Kaffee sollte ich in Güsten fest machen.

Letzter Eintrag ins Logbuch der TRANS ALREK, Kammer 601, Position Elbe 1 im Sternenzeichen des Kochlöffels der 5. Dimension:

Auf Grund des Nebels und der Dunkelheit werde ich von der Tour kaum noch etwas mitbekommen. Doch das passt dann sehr gut zu den neuen Erfahrungen, die ich schon immer über die Seefahrt West von damals und heute machen wollte. Es war super interessant! Das Gefühl, mit der Totalvibration durch die See zu gleiten, ist kaum zu beschreiben. Und die Route war optimal ausgewählt. Alles klar auf der ANDREA DORIA!

Autorenkollektiv

Arche Noah

Im Sommer 1985 gingen mit MS TRENNTSEE 35 Kaninchen für Zuchtzwecke auf eine dreiwöchige Seereise nach Angola. Mit ihnen fünf Bullen und 50 Färsen aus Zuchtbetrieben des Ostseebezirkes. Für jeden Seemann, der Tiere von und nach Europa oder auch Viehtransporte zum saudischen Hafen Jeddah im Roten Meer begleitet hat, bleiben diese Reisen dank der Begleitumstände unauslöschlich im Gedächtnis haften.

Werner Clemens berichtet über einen solchen Arche Noah-Turn des MS EICHSFELD:

Vom Flottenbereich Nord-Ostsee kommend, musterte ich am 10. April 1971 in Wismar auf dem MS EICHSFELD an. Es war die erste Reise, die mich nach Ostafrika und ins Rote Meer bringen sollte. Es war auch zugleich die aufregendste aller Fahrten, die ich auf der EICHSFELD erlebte.

Zunächst gingen wir am 14. April in Ballast nach Rotterdam in die Werft. Da die EICHSFELD, die PRIGNITZ und die FLÄMING auf einer holländischen Werft gebaut worden waren, bekamen wir als Garantieleistung einen neuen Unterwasseranstrich. Außerdem wurden die Hauptmaschine und alle anderen Aggregate durchgecheckt. Nach dem Ausdocken und Bunkern nahmen wir Ladung und fuhren über Antwerpen und Hamburg zurück nach

Rostock. Dort wurde die Ladung komplettiert und am 9. Mai 1971 verließen wir Rostock in Richtung Ostafrika und Rotes Meer.

Da wir Voll Schiff waren, mussten wir in Las Palmas Treibstoff bunkern. Bei dieser Gelegenheit stellte sich heraus, dass die Ladung in Luke 3 falsch gestaut worden war. Also alle Mann an Deck, Ladegeschirr klar machen und Ladung an Deck hieven. Unser Kapitän Hans-Heinrich Zeplien, genannt „Zappus“, sorgte dafür, dass die Schuldigen, die drei Nautischen Offiziere, in die Luke steigen mussten, um den Schaden zu beheben. Die Decksgang durfte an Deck Fässer umstapeln. Nachdem alles wieder seine Ordnung gefunden hatte, legten wir am 15. Mai in Las Palmas ab und fuhren bei herrlichem Wetter gen Kapstadt.

An der westafrikanischen Küste waren damals einige Hochseefischer des Fischkombinates Rostock unterwegs. Für sie hatten wir Post aus der Heimat mit an Bord. So wurde bei dieser Gelegenheit ein Bootsmanöver durchgeführt. Der Kapitän ließ das Schiff abstoppen und nach mehreren Gesprächen mit dem Versorgungsschiff des Fiko, wurde die Post abgegeben und einige Kästen trübes Hafenbräu gegen etliche Körbe voll frischen Fisch getauscht. Eine Abwechslung im Speiseplan war damit gewährleistet.

Der Übergang vom Atlantik in den Indik rund um das Kap der Guten Hoffnung herum war für uns kein Problem gewesen. In den Abendstunden des 2. Juni erreichten wir die Außenreeede von Dar es Salaam. Der Kapitän, ein leidenschaftlicher Angler, hatte extra in der Seekarte den besten Angelplatz eingezeichnet und sprühte vor Begeisterung, als der Reedeplatz noch frei war. Kaum fiel der Anker, waren die besten Plätze am Heck schon besetzt. Anfänger und Fortgeschrittene ließen ihre Schnüre mit Haken und Köder hinab und warteten auf den ersten Biss. Ich weiß nicht mehr, wer den ersten Fisch an Deck zog, nur soviel, am nächsten Tag bekam die gesamte Besatzung gebratenen oder gekochten Fisch zu speisen. Am nächsten Tag wurde die Räuchertonne vom Kapitän persönlich in Betrieb genommen und zur Kaffeetime gab es frischgeräucherten Fisch. Am darauf folgenden Tag verholten wir auf Innenreeede Dar es Salaam. Für mich als ehemaligen „Nordlandfahrer“ bedeuteten die Umstände schon ein Erlebnis – der erste afrikanische Hafen und dazu diese unbeschreibliche Hitze.

Nach dem Löschen der Ladung, sie bestand aus TATRA-Werkstattwagen, klapperten wir die nachfolgenden Häfen Mombasa, Tanga, Massawa, Jeddah und Port Sudan ab. Das Rote Meer ist zu dieser Jahreszeit vom Klima her einfach unzumutbar. In Massawa hatten wir morgens um 8 Uhr schon 52 Grad Celsius in der Sonne. Ab 10 Uhr waren weder Mensch noch Tier zu sehen. Ab 17 Uhr, immer noch heiß genug, ließen sich die Ortsansässigen wieder blicken. Eine Wette zwischen Bootsmann und Koch erregte die Gemüter: Kann man auf dem Achterdeck Spiegeleier braten? Der Bootsmann gewann, nach zwanzig Minuten waren sie fertig. Der Hafen Port Sudan bedeutete das Ende unserer Ausreise. Es folgten die Vorbereitungen für die Heimreise.

Diese begannen mit dem Laden von Sackgut in die Luken und Schlachtvieh (Rinder, Ziegen und Schafe) an Deck für die Moslems in Jeddah. Der Bootsmann war dabei einem Kollaps nahe. Hitze, Gestank und Blöken, dazu der Kot auf Deck und Luken. Das Leben war nur noch mit WBS auf Cola zu ertragen. Eines der Rinder hatte es auf den Maschinenraum abgesehen, war einfach in den Durchgang vom Deck zum Maschinenraum geklettert und stand nun da und beäugte die Bewegung der Kipphebel der Hauptmaschine. Die Assis, sonst froh durch diesen Durchgang an Deck nach frischer Luft schnappen zu können, waren wie vom Erdboden verschwunden.

Bloß gut, dass die Überfahrt nur einen Tag dauerte. In Jeddah angekommen, begann das nächste Schauspiel. Bei der Einfahrt in den Hafen beobachteten wir von der Back aus, wie



2000 Ziegen und Schafe, 120 Ochsen und 250 Kamele auf MS ROTENFELS der HANSA-Reederei (1965)

ein paar imposante Rückenflossen von Haien vor uns her schwammen. Also Vorsicht, nicht im Hafenbecken baden gehen. Nach dem Festmachen an der Pier begann auch gleich das Entladen der Tiere. Als erstes wurden die Schafe und Ziegen die Gangway hinunter getrieben. Dabei ging es so turbulent zu, dass einige dieser armen Kreaturen nicht an Land, sondern im Wasser landeten. Die Haie gingen goldigen Zeiten entgegen.

Nun kamen die Rinder dran. Zuerst wurden Netzbrooks an Deck ausgelegt. Dann versuchten die „Alis“ so viel wie möglich Tiere zusammenzutreiben, und ab ging die Hiev an Land. Ein einmaliges Bild. Da aber die Rinder nicht so wollten wie die Treiber, ersannen letztere eine effektivere Variante. Den Rindern wurde einfach ein Stropp um die gewaltigen Hörner gelegt und ab ging die Post. Am Ladehaken hängend schwebten sie wie Fabelwesen über das Schanzkleid an Land. Kaum wieder festen Boden unter den Hufen, wurden sie nach Wildwestmanier zur Strecke gebracht und vom Stropp befreit. Anschließend wurden sie erst einmal laufen gelassen. Manche machten sich aus dem Staube und stürmten um die nächste Lagerhalle. Andere waren wohl so gestresst, dass sie gleich umfielen.

Nach dem Auslaufen aus Jeddah war aus verständlichen Gründen erst einmal Großreinemachen angesagt. Beim Verlassen des Roten Meeres und bei kräftigem Monsun war der Gestank auch bald verschwunden. Das Versegeln nach Mombasa gestaltete sich zu einer mächtigen Schaukelei. Leer Schiff und der Monsun blies uns von Steuerbord entgegen. Wir waren froh, endlich in Mombasa angekommen zu sein.

Die Rückladung nach Europa bestand aus Rohkaffee in Säcken. Da wir über das Wochenende an der Pier lagen, nutzten wir die Möglichkeit, mit einem englischen Nationalpark-Rancher eine Safari in den Tschabo-Nationalpark zu unternehmen. Und wieder sollte es eine faustdicke Überraschung geben.

Nachdem uns der Landrover über Stock und Stein, vorbei an allen möglichen Tieren in freier Wildbahn (Elefanten, Zebras, Strauße usw.) geschaukelt hatte, nahmen wir ein ausgiebiges Picknick unter einem gewaltigen Affenbrotbaum ein. Nach der Stärkung und dem Genuss einer „Club“ drückte mir die Blase. Also ging ich um den riesigen Baumstamm herum und entledigte mich meiner Beschwerden. Dabei fiel mein Blick auf einen weißen Gegenstand am Boden. Beim näheren Hinschauen wurden meine Augen immer größer. Lag da nicht etwa, mitten im afrikanischen Busch, eine leere Schachtel „F6“? Auch die herbeigerufenen Kollegen hatten so etwas noch nicht erlebt. Die Lösung des Rätsels stellte sich als ganz einfach heraus: Der Rancher war eine Woche vorher mit der Besatzung des MS PRIGNITZ die gleiche Route abgefahren. Sachen gibt es, die gibt es gar nicht. Zurück auf dem Schiff wurde der Fund dann ausgiebig diskutiert, ob es dem Seemann erlaubt ist, überall seinen Dreck liegen zu lassen.

Am 14. Juli verließen wir Mombasa in Richtung Dar es Salaam, um Rückladung für Europa an Bord zu nehmen. Wir freuten uns schon auf den Beginn der Heimreise, als es hieß: „Zurück nach Mombasa!“ Es sollte noch Decksladung übernommen werden. Also retour.

Diese spezielle Decksladung bestand aus 54 Holzboxen. In ihnen befanden sich sechs Giraffen, fünf Strauße, vier Nashörner, fünf Wasserbüffel. Der Rest der Boxen war mit Zebras und Antilopen besetzt. Der Empfänger dieser außergewöhnlichen Fracht war ein Safaripark im tschechischen Hradec Králové. Begleitet wurde das Ganze von einem tschechischen Tierarzt und fünf seiner Mitarbeiter. Meines Erachtens waren wir damals das erste DSR-Schiff, das so einen Tiertransport nach Europa gebracht hat. Ich sagte schon, eine aufregende Reise.

Am 22. Juli verließen wir den Hafen von Mombasa in Richtung Hamburg. Gleich nach Verlassen des Hafens begann die Hektik. Die Tierpfleger wurden seekrank. Also musste die Decksgang ran und die Tiere mit Futter und Wasser versorgen. Die Nashörner bekamen

Hafer Schleimsuppe, die der Koch in seinen größten Töpfen zubereiten musste. Nach ein paar Tagen hatten wir uns an die neuen Aufgaben gewöhnt. Der Kapitän hatte zu Beginn der Reise striktes Fotoverbot ausgesprochen, warum auch immer. Deshalb gibt es auch keine Bildbeweise über diesen Transport.

Vor dem Erreichen des Kaps der Guten Hoffnung wurden noch schnell Zelte über die Boxen gespannt, damit die Tiere bei Regen nicht nass würden. Schnell hätte sich eine Lungenentzündung einstellen können. Am Kap wurde das Wetter tatsächlich etwas ungemütlich.

Ich glaube, auch die Tiere wurden seekrank. Sie stellten das Fressen ein und standen apathisch in ihren Boxen. Aber ab Höhe Kapstadt wurde alles wieder besser. Wir bekamen herrliches Wetter und die Dünung machte den Tieren nicht so viel aus. Nur die Tierpfleger wollten nicht so richtig mitziehen. Hatten sich an das Faulenzen gewöhnt.

Unser Zimmermann aus Lütten Klein hatte es auf die Strauße abgesehen. Er wollte unbedingt eine Straußenfeder als Souvenir ergattern. Täglich fütterte er sie mit extra viel Mais. Die Tiere wurden auch zutraulich und pickten ihm aus der Hand. So kam er seinem Wunsch näher, eine Feder zu ergattern. Eines Tages war es dann soweit, und er zeigte uns seine Trophäe. Ich höre ihn heute noch sagen, dass es ganz leicht gewesen sei. Am nächsten Tag passierte es. Plötzlich ein lauter Schrei aus Richtung Straußenecke. Ein blutüberströmter Timming rannte in seine Kammer. Hatte nicht der gerupfte Strauß unserem Timming ein halbes Ohr abgebissen? Das Gelächter war groß. Die Feder hat er teuer bezahlen müssen.

So verging die Zeit auf der Reise nach Europa wie im Flug. Am 13. August 1971, nach 22 Seetagen, erreichten wir Hamburg und wurden vom Hafenlotsen als Arche Noah empfangen. Auch er hatte so einen seltsamen Transport noch nicht gesehen. Sofort nach dem Anlegen wurden die Tiere auf Binnenschiffe der ČSPLO verladen und elbaufwärts Richtung ČSSR verschifft. Ich ging ab Hamburg in freie Tage und wettete noch mit dem Tierarzt, dass ich eher in Bad Schandau sei als er. Ich wohne nämlich dort. Als der Transport in Bad Schandau anlegte, reichte ich dem verdutzten Tierarzt eine Flasche „Pilsner Urquell“ über die Reling. Das Wiedersehen und der endgültige Abschied wurden in einer Kneipe gefeiert. Wie gesagt, es war meine aufregendste Reise auf dem MS EICHSFELD.

Fünf Jahre früher erlebte **Albrecht Fischer** als Maschinen-Assistent auf der STRALSUND ähnlich Abenteuerliches, ebenfalls im Roten Meer, wenn er schildert:

Im Sommer 1966 befanden wir uns wieder einmal mit dem MS STRALSUND unterwegs im Roten Meer. Das Befahren dieses Seegebietes war für uns immer wieder ein Erlebnis, eines wohl mehr der zweifelhaften Art. Beginnend mit der Passage des Suezkanals erhöhten sich die Temperaturen der Luft und des Wassers stetig und die Luftfeuchtigkeit erreichte teilweise unerträgliche Werte.

Die technische Ausrüstung unseres Schiffes, Baujahr 1952, entsprach dem Standard der damaligen Zeit. Die Kammern besaßen keine Klimaanlage, allerdings waren Offiziers- und Mannschaftsmesse mit einer solchen Technik nachgerüstet worden. Mithin eine entscheidende Verbesserung der Lebensbedingungen an Bord.

Nach dem Verlassen des Kanals und dem Ende der Revierfahrt im Golf von Suez folgten wir dem Verlauf der Halbinsel Sinai an Backbord bis Sharm el Sheik, damals noch ein Wüstenort mit einigen Lehmhütten, heute ein bekannter Badeort an der Südspitze von Sinai mit allem Pipapo. Von hier steuerten wir mit nördlichen Kursen in den Golf von Akaba hinein. Diese Region war in jenem Jahr ein absolutes Spannungsgebiet, vor allem zwischen Ägypten und Israel. Das tagtägliche nächtliche Feuerwerk mit Signalmunition im Grenzgebiet war zwar für uns ein Erlebnis, verhiß aber nichts Gutes, bis es dann ein Jahr später mit dem Sieben-Tage-Krieg zum großen Knall kam.

Wer jemals den Golf von Akaba, besonders in den Abendstunden, befahren hat, wird die Farbenspiele des immer wolkenlosen Himmels, des dunkelgrünen Wassers und der rosa-roten Berge, sowohl auf Sinai als auch auf der saudisch/jordanischen Seite des Golfes, in der Abendsonne niemals vergessen können. 1001 Nacht bei 40 Grad Celsius.



Hafen Akaba (1967)

Im Hafen von Akaba (arabisch: al Aqaba) löschten wir eine Teilladung und nach kurzer Liegezeit führte der Kurs wieder in Richtung Süden und damit weiter in die Hölle, welche mit ihrem Klima vor allem die „Schwarzen“ im Keller vor Probleme stellte. Die schon in die Jahre gekommene Schiffsmaschinentechnik erfreute uns des Öfteren mit einem Kolbenfresser oder einem Zylinderkopfriss. Wie auf See üblich, wurden die Reparaturen vom Maschinenpersonal

eigenständig durchgeführt. Die 7-Zylinder doppeltwirkende Hauptmaschine von MAN (7 stehende und 7 hängende Zylinderköpfe) stellte bei der Reparatur immer eine Herausforderung der besonderen Art dar. Besonders beliebt der Austausch der hängenden Zylinderköpfe und das Ziehen der Kolben komplett mit den Pleuel. Der Einstieg in das Kurbelgehäuse, die Demontage der Pleuellagerbolzen (SW 180 mm) bedeuteten Sauna und Krafttraining in einem.

Selbst die harten Jungs der Decksgang anerkannten dann die Leistungen der Maschinisten und freuten sich, wenn der Dampfer wieder fuhr.

Nach dem Auslaufen aus Akaba bekamen wir die Information über eine dringende zusätzliche Ladung, die in Port Sudan an Bord genommen werden sollte. Mit Volldampf liefen wir auf die sudanesischen Hafenstadt zu. Nach kurzer Reedezeit gingen wir an die Stückgutpier des Hafens. Die Decksgang stellte aus Ladelukendeckeln Absperrungen zwischen mittschiffs und achtern her. Den Grund für diese Maßnahme sahen wir am nächsten Tag, als die gesamte Pier voller sudanesischer Hochlandrinder stand, die darauf warteten, bei uns an Bord kommen zu dürfen.

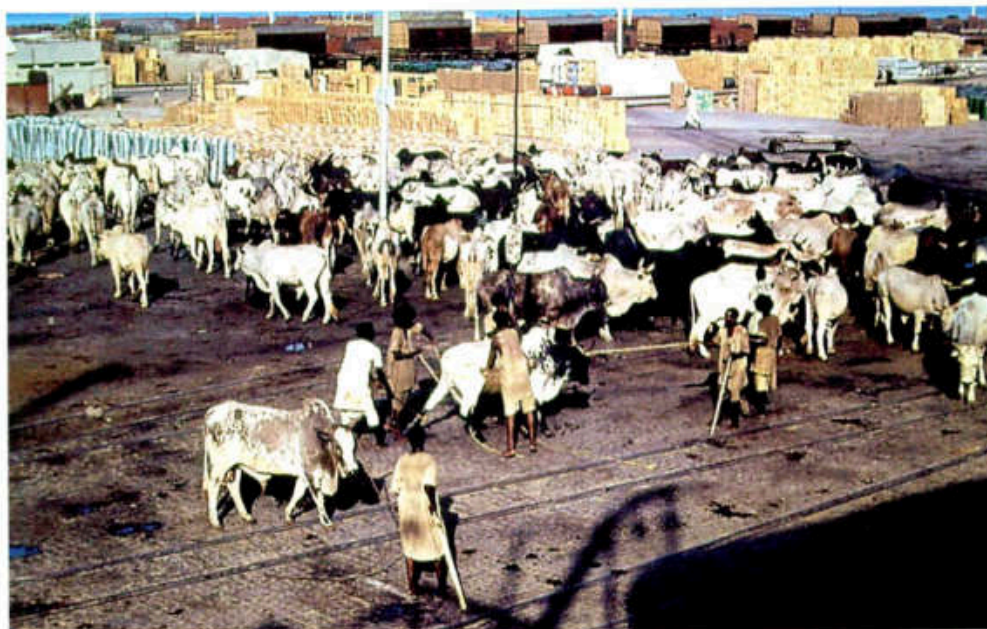
Eine solche Decksladung war schon außergewöhnlich, stellte aber für die Reederei ein schnelles Geschäft zwischendurch dar.

Auf der Pier und auch an Deck entstand nun ein geordnetes Chaos. Die Tiere wurden an den Hörnern und am Bauch mittels Lastbändern und Stricken festgezurt und durch unser Ladegeschirr an Bord gehievt.

Das Einfangen der Tiere konnte ich noch auf Diafilm festhalten, dann streikte meine gute EXA. Die Kamera hatte vermutlich zu lange in der unbarmherzigen afrikanischen Sonne gelegen. Mittschiffs bis achtern war nun unser Deck eine Tierkoppel und unsere Decksleute wuchsen in den romantischen Berufsstand der Cowboys hinein. Mittels Lukendeckeln und Planen bauten sie „Rindertränken“ zusammen.

Allmählich breiteten sich ländliche Gerüche auf dem Dampfer aus und mit denen ging es dann auch quer über das Rote Meer nach Jeddah, von Afrika nach Asien.

Auch die Entladung der Viecher bei den Saudis entwickelte sich wieder zu einem großen Spektakel. Nach der Zählung der entladenen Rinder kamen wir nicht auf die Verladezahl.



Hafen Port Sudan (1966)

Wahrscheinlich hatten einige Tiere in einem unbeobachteten Moment durch einen Sprung ins Wasser unser Schiff vorzeitig verlassen, in der Hoffnung, sich den Anblick des Messers, das den finalen Schnitt durch die Kehle führte, entziehen zu können.

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Operationen rund um unsere Zwischenladung folgten wir unserem ursprünglichen Reiseplan und liefen die Häfen von Djibouti in der gleichnamigen französischen Kolonie sowie Aden an, den Hafen, damals noch unter britischem Protektorat, in dessen Gewässern sich die Kurse unserer Ostafrika- und Indienfahrer voneinander trennten.

Ersticken, verdursten, zerquetschen. Mit diesen Attributen beginnt Funkoffizier **Sylvester Föcking** die Schilderung einer „Kreuzfahrt zum Schlachthof“ des MS ROTENFELS der HANSA-Reederei Bremen, einer Reederei, zu deren Besatzungen die DSR-Seeleute in der Indienfahrt in den 1960er Jahren noch freundschaftliche Kontakte pflegten:



MS ROTENFELS der HANSA-Reederei (1965)

Auf dem Weg vom Persischen Golf zurück nach Bremen gab es in den wenigsten Fällen Ladung. So freute sich die Reederei, wenn sie auf dem Heimweg durch Lebendfracht für Jeddah, der Hafenstadt von Mekka, ein kleines Zusatzgeschäft machen konnte. Besonders dann, wenn die Ladung vor der Suezkanalpassage gelöscht werden konnte und dafür keine Kanalgebühren anfielen. Bei der Hatsch in Mekka wollen Tausende von Pilgern verpflegt werden.

Meistens erreichte uns ein entsprechendes Telegramm rechtzeitig an der Hadramautküste, noch bevor wir damit begonnen hatten, überflüssiges Stauholz über Bord zu werfen oder gegen große Lobster bei den Fischern einzutauschen, denn auch Stauholz wurde von den Kanalbehörden als „Ladung“ taxiert.



Manche der begehrten Bretter flogen aber auch schon an der Shatt el Arab-Mündung außerbords, wenn kleine Schilfboote mit Frauen das Schiff umkreisten, die schrieten: „Give me wood, I show you pussy...“

Wir ankerten auf Berbera Reede und an Bord kamen Arbeiter, die das Holz an Deck auslegten oder daraus Gatter zimmerten.

In der Ferne sahen wir schon die eisernen Kähne mit unserer Fracht auf uns zukommen. Je 20 Schafe oder Ziegen wurden nicht gerade zimperlich in Holzkisten gepackt, an Deck gehievt und einfach ausgekippt. Kamele und Ochsen bekamen einen Strick um die Hörner bzw. den Bauch gelegt und landeten paarweise an Deck. Hier warteten die Viehtreiber und packten die stoischen Kamele an den Lefzen. Ein anderer verdrehte deren Schwanz „bis zum Anschlag“. Die Angstschreie der Tiere und das „Yella yella“ der Viehtreiber ertönte die ganze Nacht. Zu meinem Wachbeginn waren wir bereits wieder mit unserer „Arche Noah“

auf See. Ein Viehhirte versorgte die 2000 Ziegen und Schafe, 120 Ochsen und 250 Kamele auf ihrem dreitägigen Leidensweg mit Wasser und Heu.

So manches Zicklein verschwand in den Räumen unserer pakistanischen Besatzung. Zwei Kamele waren in der Enge ihrer Gatter zu Tode getrampelt worden und wurden außenbords gehievt. Den Rest erledigten die uns schon begleitenden Haie.

An der Lotsenstation zum Hafen von Jeddah bestieg ein alter Mann im blütenweißen Dish-Dash das Schiff und ließ es durch unzählige Ruderkommandos genau auf eine Moschee ausrichten.

Die Einfahrt nach Jeddah war eng und es gibt dort starken Korallenbewuchs. Als das Schiff richtig stand, rief er „Al-ḥamdu li-llāh“ und befahl volle Kraft voraus. Knirschend bahnte sich das Schiff mit Allahs Hilfe seinen Weg in den Hafen.

Drei Stunden benötigten wir dazu, die Fracht zu löschen. Erspart mir weitere Details. Anschließend wurde das Deck mit starkem Wasserstrahl gereinigt, und wir waren wieder ein „ordentlicher“ Frachter.

Walter Jangel, seinerzeit Funkoffizier auf MS NIENBURG, ist sich sicher, dass es fast nichts gab, was nicht von DSR-Schiffen über See transportiert worden ist. So auch exotische Tiere. Er schreibt:

Der internationale Tierhandel ist eine Handelssparte wie jede andere auch. Nur steht sie nicht so im Brennpunkt der Öffentlichkeit wie die schwankenden Ölpreise. Meistens verläuft die Transportrichtung vom Ursprungsland oder -kontinent in Richtung Nicht-Ursprungsland. Es geht aber auch anders rum. Und so ein kleiner Zoo in Transportkisten an Deck bedeutete allemal mehr Abwechslung für die Crew im Seetörn als die Beförderung irgendwelcher verzurrter Kollies oder Fassladungen.

MS NIENBURG/DDXQ lud am 26. Mai 1977 in Rotterdam eine Partie von 24 Zootieren für den Bestimmungshafen Bombay. Darunter befanden sich zwei Giraffen in einem open top Container, ein Gnu, zwei Tiger, vier Geparden, ein Zwergflusspferd und einige Springböcke. Für sie wurde in Luke 5 reichlich Futter gestaut. Die Portionen der Fleischfresser bis Genua lagen in der Kühllast. In Italien sollte nachgekauft werden.

Zur täglichen Versorgung, Reisebegleitung und Frachtübergabe als Vertreter des Verkäufers kam ein Tierpfleger mit seiner Frau an Bord. Von Geburt her war er Thai, führte diese Herkunft aber auch als Vornamen. Er war mit drei Jahren durch ein österreichisches Ehepaar adoptiert worden. Sein Stiefvater war der Direktor des Wiener Zoos. Seine Frau Monique war eine in der Schweiz geborene Österreicherin.

Durch die Tiere an Deck und auch durch deren zwei Begleiter wurde es keine Routineversegelung. Jeder schaute täglich mehrmals am Bord-Zoo vorbei und ließ sich so manches interessante Detail im Tierhandel (z.B. wie Löwen aus dem Leipziger Zoo plötzlich eine holländische Identität bekamen und nach Israel verkauft wurden), vom Tierfang in Afrika und anderswo oder auch von der Pflege der Tiere erzählen.

Auch bei Beobachtung der Tiere konnte man erstaunliche Dinge feststellen. Wie schafft es ein Tiger in einem schmalen Käfig, nicht viel breiter als er selbst, plötzlich andersrum zu stehen? Relativ einfach. Er streckte sich in die Höhe, drehte sich nur auf den Hinterpfoten und klappte dann zur anderen Seite wieder ab. Bei einer wendigen Katzenart ist das noch verständlich. Aber dieses Manöver klappte auch bei einem Gnu. Unglaublich, wenn man es nicht selbst gesehen hat!

Abends wurde so manche Runde in der Offiziersmesse mit einem Betäubungsblasrohr und Übungspfeilen, welche der Thai als Werkzeug mit sich führte, „ausgeschossen“.

Für die Decksgang bedeutete dieser Transport gelegentlich zusätzliche Arbeiten. Da wurden wackelige Holzkäfige durch neu gebaute ersetzt. Das Zwergflusspferd bekam mit



Kabelgeist Volker Ramthor (li.), Monique, LTO Gerd Wachs (re.) und Thai (o.)



und ein zusätzlicher Transport nicht nötig werden. Ohne Erfolg. Man kauft eben nicht eine Giraffe mal so wie ein Paar Schuhe. Nun, das Tier wurde zerlegt und als Frischfleisch für die Raubtiere verwertet und eingelagert. Den Rest bekamen die Fische. Bei der Einklarierung in Bombay gab's aber dann doch Trouble. Wo ist die zweite Giraffe verkauft worden, wurde gefragt.

materieller Unterstützung des Schiffes und manueller Hilfe des Zimmermannes Volker Ramthor einen größeren „swimming pool“ mit Frischwasser.

Neben der täglichen Versorgung der Tiere mussten deren Boxen regelmäßig ausgemistet werden. Das übernahm Frau Musiklehrerin höchstpersönlich und teilweise mit bloßen Händen, weil es die Größe der Transportkisten nicht anders zuließ. Bei ihrem Aussehen war es nicht jedem verständlich, dass sie diese Arbeit mit solchem Engagement durchzog. Tiere sind nun mal keine Stückgüter im eigentlichen Sinne. Entweder man macht die Arbeit ehrlich, richtig und ohne Zeitlimit oder man lässt die Finger ganz davon.

So eine Zoo-Ladung ist eben nicht alltäglich und brachte auch Zwischenfälle und Besorgnis. Anfänglich war den Tieren der schaukelnde Boden ihrer Käfige nicht geheuer. Vermutlich litten einige in den ersten Tagen auch unter so etwas wie Seekrankheit. Die Fresslust fehlte, normalisierte sich später aber.

Der Giraffencontainer war derart auf Luke 5 gestaut, dass die Giraffen vom Messedeck Steuerbord (Mannschaftsmesse) gefüttert werden konnten. Die Höhe stimmte gut überein.

Auf Reede Livorno verfiel sich eine Giraffe nachts in einer Leine der provisorischen Containerabdeckung und erdrosselte sich. Tagsüber wäre das eventuell rechtzeitig entdeckt worden. So aber war dem Tier nicht mehr zu helfen. Um die andere Giraffe in Ruhe zu halten, hielt die Musiklehrerin nun Wache am Giraffencontainer. Es setzte Hektik zur Beschaffung einer Ersatz-Giraffe bis Auslaufen Livorno durch den Thai und seines Chefs an Land ein. Die Ladungspapiere sollten ja bei Übergabe komplett sein



Stewardessen Martina Beyer, Viola Berth, Elke Schneider, O-Stewardess Ingrid Junge und Thai (v.l.n.r.)

Nicht nur den Seeleuten, auch den Tieren machten die steigenden Temperaturen nach Passage des Suezkanals zu schaffen. Sie wurden teilweise apathisch und die Fresslust ließ nach. Nur dem Flusspferd ging es im Swimmingpool recht gut.

Ab Sokotra kamen zusätzlich der steif wehende Wind und die grobe Dünung des Monsuns hinzu. Die Tiere rutschten in den Boxen hin und her, ähnlich dem Seemann in seiner Koje. Die Giraffe stand mit gespreizten Beinen in ihrem Container und pendelte die Rollbewegung des Schiffes aus.

Durch den langen Aufenthalt auf See und in einem Verschlag, der nicht viel breiter als er selbst war, bekam ein Tiger einen schuppenartigen Ausschlag. Nachdem entsprechendes Öl besorgt war, wurde das Tier durch den Thai verarztet. Nun kam das Blasrohr mit „scharfer“ Munition zum Einsatz. Es wurde ein Betäubungspfeil gesetzt. Nachdem das Gift gewirkt hatte, wurde der Tiger aus seinem Verschlag geholt, gereinigt und

kräftig eingölt. Das bot Gelegenheit zu allerhand Heldenposen, auch für Heldinnenposen unserer Stewardessen. Welche Frau sonst konnte damals schon nicht nur ihren Tiger in den Tank, sondern auch an seinem schlappen Schwanz packen.

Die ersten Zielhäfen hießen Madras und Colombo. Dort rotierte Thai, um seinen Schützlingen Grünfutter zu besorgen. Dienstliche Besuche in den jeweiligen Zoos gehörten ebenso dazu. Diese Kontakte wurden zur Kundenpflege oder aber auch nur zur simplen Hilfe und Versorgung seines Tiertransportes genutzt. Viehfutter hat kaum ein Schiffshändler im ständigen Angebot. Am 27. Juni erreichten wir Bombay. Nichts war mit dem sofortigen Löschen dieser nicht alltäglichen Ladung. Monsunzeit, es wurde nur unsere Ankunft registriert. Zum selben Zweck der Registrierung versiegelten wir gleich weiter nach Karachi. Am 30. Juni lagen wir wieder vor Bombay auf Außenreede. Am 1. Juli wurde unsere spezielle Ladung außerhalb des üblichen Monsun-Szenarios, gleichwohl nicht ohne das indische Organisationstalent, dann doch vorgezogen gelöscht.

Irgendwie schauten wir den Tieren beim Abtransport mit ein klein wenig Wehmut hinterher. Man hatte sich in der kurzen Zeit an sie gewöhnt.

Vom 2. bis 16. Juli schaukelten wir unsere Monsun-Wartezeit auf Innenreede Bombay ab. Die Reise ging ihren gewohnten Gang weiter. Sie hatte aber doch einen länger anhaltenden Eindruck bei jedem von der Crew hinterlassen.

Offenbar ist der Ablader mit der Frachtbetreuung durch die Besatzung sehr zufrieden gewesen. Zwei Reisen später durfte sie in Eigenregie ohne fachliche Aufsicht ein Flusspferd von Rotterdam nach Indien betreuen.

Unsere beiden Begleiter hielten sich nach dem Absteigen am 2. Juli 1977 längere Zeit in Indien auf, gingen dort ihren Aufgaben nach und haben mit einem Transport von elf Elefanten im Oktober auf MS BOIZENBURG die Rückreise nach Tunesien angetreten. Auch auf diesem Schiff war ihr Kontakt zur Besatzung ausgezeichnet. So entwickelte sich zur

Stewardess Tamy Spruth ein freundschaftliches Verhältnis, das über das übliche Bordklima hinausging und noch heute andauert. Monique lebt heute in Holland. Vom Emmentaler Käsegenuss her wird diese Umstellung nicht übermäßig stark gewesen sein. Aber in der Landschaft unterscheiden sich die Schweiz und Holland wohl doch gravierend.

Manche Begegnungen mit Tieren an Bord verliefen auch völlig überraschend. Davon kann **Klaus Holzschuh** ein Lied singen:

Irgendwann im Frühjahr 1962. Ich fuhr als II. Offizier auf FRITZ THYSSEN der Seereederei „Frigga“, Hamburg. Frigga war eine Tochtergesellschaft von Thyssen. Wir holten Erz von vielen Plätzen der Welt für die Mutterfirma. In jenem Frühjahr sollten wir ca. 50.000 tons Steine mit hohem Erzgehalt aus Sierra Leone abtransportieren. Der Hafen hieß Pepel, etwa eine Stunde den Rokel flussaufwärts von Freetown aus gesehen. Es setzte dort ein Strom von ca. 5,5 Knoten. Das Schiff konnte nur mit dem Strom beladen werden. Die Winschen schafften es nicht gegen den Strom. Nach Feierabend um 17.30 Uhr gingen ein paar knackige junge Bitumen-Blondies barbusig längs der Pier. Sie wollten angeblich Obst verkaufen. Unsere Janmaaten waren kaum zu halten. Ich hatte Wache und habe „natürlich“ nichts gesehen, als sie einige dieser Schönheiten an Bord holten.

Am nächsten Tag luden wir den Rest und es ging wieder flussabwärts. Vor Freetown gingen wir erneut vor Anker. Ein halber Zoo wurde übernommen. Thyssen hatte die Tiere von einem österreichischen Tierfänger gekauft. Sie sollten dem Zoologischen Garten in Duisburg geschenkt werden.

Selbstverständlich war auch der Agent mit an Bord gekommen, und so hatte ich noch einen Brief von meiner Frau erhalten. Den las ich in meiner Kammer, die sich auf dem Hauptdeck befand. Natürlich die Füße auf dem Tisch, die Kammertür offen. Ich schaute hoch, da stand ein etwa sieben Jahre alter Gorilla in der Tür. Im ersten Augenblick dachte ich, du hast Halluzinationen. Aber ich hatte absolut nichts getrunken. Ich ging auf die Tür zu, der Affe stellte sich auf und haute sich auf die Brust. Glücklicherweise war mein Bulleye offen, und ich war damals noch richtig schlank. So schnell war ich noch nicht mal durch eine Tür gekommen wie ich durch das Bullauge kletterte. Ich bin sofort zu dem Tierfänger hin und erzähle ihm die Story. Der schaut mich an, als ob ich bescheuert sei.

Er ging dann aber doch mit mir in die Mitschiffsgänge. Natürlich war der Gorilla noch dort. Er schnappte den Affen und brachte ihn wieder nach vorne unter die Back in seinen Käfig. Hinterher hat er sich bei mir entschuldigt und mein Verhalten als das einzig Richtige bezeichnet.

Was war geschehen? Ein paar Schwarze hatten unter der großen langgezogenen Back jede Menge Käfige gebaut. Neben den sechs Gorillas kamen noch alle möglichen Tiere mit. Nachdem die Tiere an Deck gehievt waren, wurden sie nach vorne in die Käfige gebracht. Deren Verschluss war ganz einfach ein Stück Draht, mit dem die Käfigtür verschlossen wurde.

Der Gorilla hatte durch das Maschendrahtgitter gegriffen und den Draht wieder aufgedreht. Da die Übernahme der Tiere an Steuerbordseite über die Bühne ging, befand sich natürlich kein Mensch an Backbord. So lief der Gorilla auf der linken Seite nach mittschiffs und wurde von keinem gesehen. Er lief in die Mitschiffsgänge, sah halt meine offene Kammertür, und ich dachte, ich spinne.

Mayday, mayday – ein Notruf

Wir schreiben Dienstag, den 24. Januar 1989. MS RONNEBURG befindet sich mit einer Ladung Kaffee und Baumwolle aus El Salvador und Nicaragua, vom Pazifik durch den Panamakanal kommend, auf dem Weg nach Bremen. Wir passieren am Morgen die Inseln Kuba an Backbord und Haiti steuerbords. Die See ist etwas aufgewühlt, der Seegang beträgt etwa Stärke 2 bis 3, wir schlingern mit einer Geschwindigkeit von etwa 18,5 Knoten gen Heimat. Der Tag verläuft wie jeder andere auf See. Der Tagestörn der Decksgang lärmt mit seinen Nagelpistolen, die Maschinencrew schmiert und fettet die Jockel und die Wirtschaft zaubert mal wieder in der Kombüse. Der Rest der nichtstuenden Besatzung verbringt die Freiwache mit Schlaf oder Briefe lesen vom letzten Landkontakt in Balboa/Panama.

Am Abend wird das Wetter etwas schlechter, der Wind frischt auf und die Wellen haben jetzt auch schon eine Höhe von einem bis zwei Meter erreicht. Gegen 20.00 Uhr gehe ich in meine Koje und lasse mich in den Schlaf schaukeln, denn ich habe mit dem II. Offizier die Wache von 0.00 Uhr bis 4.00 Uhr.

22.55 Uhr – Ich werde unsanft vom wachhabenden Matrosen mit den Worten geweckt: „Ole, los raus! Wir haben einen Notruf empfangen!“ Schlaftrunken nehme ich schnell meine Katzenwäsche und renne den Gang entlang zu meinem Spind, um meine Arbeitssachen anzuziehen. Ich befand mich noch nie in einer solchen Situation, jemandem auf hoher See helfen zu müssen. Meine Gedanken kreisen nur darum, was es wohl für ein Schiff sei, wie schwer der Schaden ist und ob wir es auch schnell genug erreichen. Erst jetzt bemerke ich, dass der Seegang zugenommen hat, das Schiff stampft und krängt.

23.10 Uhr – Ich melde mich vorschriftsmäßig auf der Brücke. Meine Augen haben Mühe, sich an die Dunkelheit zu gewöhnen. Ich bemerke aber, dass schon allerhand Trubel auf der Brücke herrscht. Ich höre den Kapitän, den Second und unseren Politoffizier. Dann kommt auch schon die Anweisung des Kapitäns an mich: „... übernehme mal das Ruder von Automatik auf Hand!“ Da wir das einzige Schiff in der Nähe des Havaristen sind, ändern wir unseren Kurs und fahren jetzt mit allem, was die Maschine hergibt in dessen Richtung. Nachdem ich jetzt mit der Hand das Schiff steuere, kann ich nun auch dem Funkverkehr folgen. Erst jetzt bekomme ich mit, dass der Notruf von einer unter amerikanischer Flagge fahrenden Segelyacht mit fünf Mann Besatzung gesendet wurde. Wie groß der Schaden ist, können wir noch nicht in Erfahrung bringen.

23.15 Uhr – Jetzt befinden sich auch unser Chief Mate und der Funker auf der Brücke. Der Kapitän informiert über Funk die amerikanische Küstenwache über unsere Position, und dass wir unseren Kurs geändert haben und nun in Richtung Havaristen unterwegs sind. Nach vielen Verständigungsschwierigkeiten wissen wir jetzt auch, dass es sich um die Segelyacht DRUMMER mit Heimathafen Fort Lauderdale in Florida handelt. Der von mir abgelöste Wachmatrose muss jetzt den Bootsmann, den Eisbär und den Storekeeper wecken.

01.50 Uhr – Es ist stockdunkel, nicht mal der Mond scheint. Jetzt heißt es verschärft Ausguck halten, denn wir sind schon in der Nähe des Havaristen, wir können ihn im Radar sehen. Erst jetzt erfahren wir, dass die Yacht kompletten Maschinenausfall hat, langsam Wasser eindringt und bereits Schlagseite besitzt. Es besteht also akute Lebensgefahr für die Besatzung, zwei Männer, zwei Frauen und ein Kind.

02.40 Uhr – Wir müssten laut Radar etwa 1 bis 1,5 Seemeilen vom Havaristen entfernt sein. Wir können ihn aber nicht sehen. Die Blicke werden immer angestrengter, vom Radar in die Nock, zum Ausguck und umgekehrt.

03.00 Uhr – Jetzt sehen wir auch ein Licht in der Ferne. Das ist er! Wir fahren mit „Halbe Voraus“ in Richtung des Lichtes. Der Bewegung des Lichtes zu urteilen, hat die Yacht ganz schön gegen die Wellen zu kämpfen.

03.10 Uhr – Wir sind da. Die Maschine wird gestoppt. Nach kurzer Beratung der Offiziere mit dem Bootsmann und dem Storekeeper kommt man zu der Ansicht, dass wir nicht näher an die Yacht heranfahren können und ein Rettungsboot ausgesetzt werden muss. Jeder Seemann, der schon einmal ein Rettungsbootmanöver erlebt hat, weiß, dass es nicht einfach ist bei ruhiger See die beiden Haken gleichzeitig zu slippen. Wir haben aber jetzt Wind und eine Wellenhöhe von etwa zwei bis vier Meter. Ich bin heilfroh, dass ich am Ruder bleiben kann und nicht mit in die Nusschale steigen muss. Da sich unser einziges motorgetriebenes Rettungsboot auf der Steuerbordseite befindet, dreht der Kapitän das Schiff so in den Wind, dass nun die Lee-Seite auf Steuerbord ist.

03.15 Uhr – Das Rettungsboot wird bis zum Hauptdeck weggefiert. Nun steigen Chief Mate, Eisbär, Storekeeper und zwei Matrosen mit jeder Menge Werkzeug und Decken in das Boot. Keiner weiß, in welchem Zustand sich die Besatzung der Yacht und das Schiff selbst befinden. Beim Wegfieren schlägt das Boot immer wieder gegen unser Schiff. Der gefährliche Teil, das Slippen der Davidshaken funktioniert sehr gut. Auf einem Wellenkamm und nach dem laut geschrienen Kommando des Chief Mates lösen sich beide Haken gleichzeitig.

03.30 Uhr – Das Rettungsboot verschwindet in der Dunkelheit. Der Koch ist von mir geweckt worden, um warme Getränke für die Crew der Yacht vorzubereiten.

03.40 Uhr – *(Die folgenden Berichte sind alle dem Funkverkehr zwischen Rettungsboot, Segelyacht und Frachtschiff entnommen)* Die Rettungsbootbesatzung ist an der Yacht angelangt. Eine Welle hebt unser Rettungsboot auf das Deck der Yacht, sodass deren Reling total zerstört wird. Frauen und das Kind der DRUMMER werden sofort an Bord des Rettungsbootes geholt. Völlig durchnässt und unterkühlt werden sie in Decken gehüllt zur RONNEBURG gebracht.

04.00 Uhr – Während sich das Rettungsboot langsam zum Mutterschiff zurückbegibt, versuchen Eisbär und Storekeeper zusammen mit den beiden Männern, das Leck in der Yacht zu schließen und die Maschine in Gang zu bringen. Wir reichen den inzwischen bei uns längsseits

zsh: das ms "ronneburg" kam am mittwoch, 3.17 uhr ortszeit, dem leckgeschlagenen usa-segelboot "drummer" zu hilfe, das einen notruf gesendet hatte. das boot trieb mit zwei männern, zwei frauen und einem kind an bord östlich der bahamas auf offener see. mitglieder der besatzung der "ronneburg" pumpten das eingedrungene wasser aus dem boot und dichteten das leck, so dass es seine fahrt fortsetzen konnte. die frauen und das kind waren während der notreparatur an bord des ddr-schiffes, das um 10.42 uhr seine reise von kuba kommend nach westeuropa fortsetzte. -

wetter: unverändert, meist stark bewölkt, gelegentlich aufgeheitert., im norden vorwiegend neblig-trüb, am tage 2 bis 6 grad, nachts 0 bis minus 5 grad +++



RONNEBURG in Madras (1976)

gegangenen Havaristen noch mehr Decken und Getränke hinunter. Leider können sie nicht auf unser Schiff gelangen, da der Seegang zu heftig ist und wir nicht riskieren wollen, dass jemand von der Jakobsleiter stürzt. Das Rettungsboot mit den darin befindlichen Havaristen und Besatzungsmitgliedern soll auf Anweisung des Kapitäns in der Nähe der Yacht bleiben, sodass unsere kleine schaukelnde Nusschale wieder in die Dunkelheit abdreht.

04.10 Uhr – Ich bin nun schon vier Stunden ununterbrochen am Ruder, ständig müssen wir unseren Kurs korrigieren, um nicht auf die Yacht aufzulaufen und einen sicheren Abstand zu halten. Es ist ziemlich anstrengend, sich in der Dunkelheit zu orientieren und zu konzentrieren.

04.30 Uhr – Es scheint aussichtslos, der Storekeeper und der Eisbär informieren uns über Funk, dass der Schaden doch größer ist. Aus dem Rettungsboot informiert uns der Chief Mate über Funk, dass der Skipper der DRUMMER uns bittet, die Yacht an den „Haken“ zu nehmen und nach Florida zu schleppen. Es folgt ein kategorisches „No Sir, this is impossible“ unseres Kapitäns. Wir haben ja schließlich in Bremen einen Termin. Das Angebot unseres Kapitäns, die Yacht samt Besatzung mit nach Bremen zu nehmen, wird dankend abgelehnt.

05.00 Uhr – Die Warterei nimmt keine Ende, unser Rettungsboot fährt in gebührendem Abstand um die DRUMMER herum, während Eisbär und Storekeeper trotz der kalten Nacht ganz schön ins Schwitzen kommen.

06.00 Uhr – Es dämmt und so langsam kommt die Sonne am Horizont hervor. Jetzt kann ich auch sehen, wie sehr die Yacht Schlagseite hat und es wohl höchste Zeit wurde, dass jemand dem verunglückten Schiff zu Hilfe kam.

06.30 Uhr – Das unendliche Warten zehrt an den Nerven. Der Kapitän fragt alle zehn Minuten, wie denn der Stand der Havariebehebung sei und immer wieder die gleiche Antwort: „Das Leck ist abgedichtet, aber die Lenzpumpen funktionieren noch nicht.“

07.40 Uhr – Nach unendlichen Versuchen, das Aggregat der Yacht wieder in Gang zu bekommen, um das Wasser zu lenzen und das Schiff so einigermaßen seetüchtig zu machen, hören wir nun ein befreiendes „.... wir haben's geschafft, Käpt'n!“ über Funk. Die Yacht liegt nun auch wieder ohne Schlagseite im Wasser.

Ein kleiner Teil unserer Besatzung hatte die Möglichkeit, mit einem Bus nach Leon zu fahren. Unterwegs wurden die in der Nähe befindlichen heißen Quellen besichtigt. Nachdem die Ladung gelöscht war, begann unsere Rückreise.

Von Acajutla (El Salvador), durch den Panama-Kanal (diesmal zur Freude aller am Tage) nach Santo Tomas. Eine Überraschung sollte uns noch bevorstehen. Am 25. Januar 1989 erhielten wir um 3.17 Uhr UTC über UKW einen Seenotruf, welcher aus nächster Nähe gesendet wurde. Es handelte sich um die US-Segeljacht „Drummer“, welche aus ungeklärten Gründen leckgeschlagen war und zwei Frauen, ein Kind von acht Jahren sowie zwei Männer an Bord hatte. Wir fuhren mit unserem Rettungsboot hinüber, übernahmen in dieses das Kind und die Frauen und halfen beim Auspumpen der Jacht. Nach mehrstündiger Suche konnte die Jachtbesatzung das Leck selbst finden und abdichten. Nachdem sich die Besatzung bei uns herzlich für die Hilfeleistung bedankt hatte, setzten wir ermüdet, aber beruhigt unsere Fahrt in Richtung Heimat fort.

Am 15. Februar 1989 machten wir nach einer relativ kurzen Reise in Rostock fest. Für das Schiff ging somit eine gute ökonomische Reise zu Ende. Für die Besatzung war sie erlebnis- und lehrreich. Alle erkannten wir wieder deutlich die krassen Unterschiede zwischen entwickelten kapitalistischen Ländern und den Ländern, wo dieser Reichtum bis aufs Mark der dortigen Bevölkerung herausgesogen wurde und wird.

Herbert Meyer, Parteisekretär

08.00 Uhr – Frauen und Kind der DRUMMER werden an Bord der Yacht gebracht und deren Crew verabschiedet sich mit müden, aber glücklichen Gesichtern.

08.10 Uhr – Das Rettungsboot wird gehievt und es steigen unsere völlig übermüdeten aber glücklichen Besatzungsmitglieder aus. Sie alle dürfen noch einmal über Funk die Glückwünsche der DRUMMER entgegennehmen. Alle fünf Leute der Crew stehen nun an Deck der Yacht und winken dem langsam abdrehenden Frachtschiff hinterher. Wenig später bedankt sich auch die amerikanische COAST GUARD bei der Besatzung des MS RONNEBURG mit Wünschen für eine allzeit gute Fahrt.

Wer nun denkt, nach dem Frühstück gab es für die Rettungsbootsbesatzung Freizeit, denn schließlich war sie ja seit 2.00 Uhr wach, der irrt! Die Anordnung des Kapitäns lautete, es geht alles seinen normalen Tagesablauf. Ja, das Leben auf See war noch nie ein Zuckerschlecken!

Ich besitze auch den entsprechenden Artikel unserer Schiffspresse über diese Rettungsaktion. Aber wie so einiges, was in unseren Zeitungen damals stand, ist auch hier nur die halbe Wahrheit abgedruckt worden. Entgegen dortiger Behauptungen befand sich die Besatzung des Havaristen zu keiner Zeit an Bord unseres Schiffes, obwohl wir dies gern gesehen hätten, schon allein wegen des Kindes und der Frauen. Die erwähnten heißen Getränke wurden auch erst gereicht, nachdem ich unseren Kapitän mehrmals darum gebeten hatte. Ja, und Kuba haben wir auf dieser Reise nur einmal gesehen – auf unserer Seekarte!

Peter Hecht – Seemann und Maler

„Das ist alles große Sch...!“, so stand es in einem Gästebuch, das für die Kritiken der Besucher einer Gemeinschaftsausstellung bereitgelegt worden war, bei der sich Peter Hecht 1977 mit seinen Werken erstmalig einer Öffentlichkeit vorstellte.

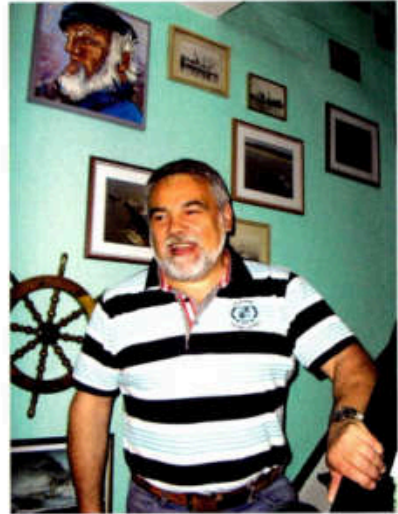
„Natürlich bezieht man so ein ‚großes‘ Urteil in erster Linie auf sich selbst. Ich habe neben einigen positiven ‚Gutachten‘ besonders diesen Satz beeindruckend gefunden. Heute, nach drei Dutzend Jahren, denke ich, dass es besonders das Wort ‚große‘ war, das mich zum Weitermalen motivierte“, kommentiert Hecht sein seitheriges umfangreiches künstlerisches Schaffen.

Die Malerin und Grafikerin Prof. Lea Grundig (1906–1977), Mitglied der Akademie der Künste der DDR, mit der er während einer Mittelmeerreise auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT zufällig zusammentraf, gab ihm den entscheidenden Rat. „Man malt nicht nur für sein Kämmerlein.“ Sie hatte sich von seinen in der Casbah von Algier entstandenen Bettlerstudien und dem darauf an Bord entstandenen Ölbild beeindruckt gezeigt.

Zu jener Zeit war er bereits kein blutiger Anfänger mehr im Umgang mit den verschiedensten Malwerkzeugen. 1949 in Aschersleben geboren, hatte in seiner frühesten Jugend das Zeichnen mit Buntstiften seine Freude am Malen geweckt, ein Hobby, dem er über die Schul-, Lehr- und Fahrenszeit bis zum heutigen Tag treu blieb. Den Wunsch, zur See zu fahren, hatte der Vater mit Buchgeschenken über die Seefahrt in ihm geschürt. Der tragische frühzeitige Verlust des Vaters stellte dieses Vorhaben zeitweise in Frage, bis sich 1969 sein Traum von der Seefahrt doch noch erfüllen sollte. Als Decksmann stieg er auf die EDGAR ANDRE auf. Während viele seiner Bordkameraden sich auf das „Knipsen“ beschränkten, begann er die Eindrücke auf seinen Reisen nach Ostafrika und Südostasien auch zeichnerisch festzuhalten. Seine damaligen Skizzen und Fotos dienten ihm noch nach vielen Jahren als Inspiration. Peter Hecht bestand die Vollmatrosenprüfung und begann ein Studium an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow. Dort lernte er den Wustrower Maler und Grafiker Ulrich Gravenhorst kennen, der auch ihn zu Werkstatttagen einlud und viele Anregungen an seine Eleven weitergab.

Mit dem nautischen Patent in der Tasche landete er im DSR-Liniendienst nach Indien, ein Eldorado für die Motivwahl eines Malers. Manchmal entstanden seine Skizzen ganz spontan auf den Rückseiten abgearbeiteter Ladungspapiere. Fest in seinem Gedächtnis verankert bleibt eine Reise mit dem MS SCHWERIN über acht Monate und 14 Tage nach Fernost, motivgebend für einige spätere Ölbilder.

Die Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock mit ihrem Schichtrhythmus aus 14 Tagen Borddienst und 14 Tagen Freischicht reizte viele Seeleute der DSR zu einem Reedereiwechsel. Peter Hecht fand in der Technischen Flotte als Kapitän eine neue berufliche Herausforderung und gleichzeitig mehr Freizeit für sein Malhobby. An Bord der Eimerketten-schwimmbagger und auf anderen Fahrzeugen lernte Hecht interessante „Originale“ kennen, die es lohnte, zu porträtieren.



Auch nach 1989 blieb Peter Hecht der Seefahrt treu – oder besser gesagt im Gegensatz zum Schicksal vieler Berufskollegen die Seefahrt ihm. Er malte nun seine Einsatzfahrzeuge, den Großbagger USEDOM und den damals modernsten Laderaumsaugbagger Europas, die OSTSEE, während der Elbvertiefung vor dem Atomkraftwerk Brunsbüttel. Diese Gemälde, die auch die körperlich schwere Arbeit der Baggerlöwen beim Auf- und Abtakeln der Eimerketten dokumentieren, sind zum Teil in den Besitz der Detlef Hegemann GmbH in Bremen übergegangen.

Forschungsreisen mit dem Forschungsschiff PROFESSOR ALBRECHT PENK der Brise Schifffahrts GmbH, Abteilung Forschungsschifffahrt Leer, in die Ostsee und die Nordsee brachten noch einmal eindrucksvolle Momente für eine Motivwahl, ob bei Walbeobachtungen oder bei den attraktiven Fjordpassagen in Norwegen.

Gleichwohl sind die Motive seiner Werke vor allem geprägt durch seine jahrelangen Reisen auf Schiffen der DSR in alle Teile der Welt. Eindrucksvolle Landgänge in den verschiedensten Hafenstädten und immer wieder die See in ihrer erlebten farblichen Vielfalt waren seine Antriebskraft, das Gesehene und Erlebte durch eigenes Handwerk anschaulich festzuhalten. Bei Besuchen diverser Galerien und Ausstellungen im In- und Ausland, durch das Studium von Kunstdrucken und Sammeln von Malerbüchern konnte er seine Maltechniken erweitern. Nicht die Suche nach nur einer Ausdrucksmöglichkeit machte er sich zum Ziel. Je nach Stimmung, nach Erlebtem, nach dem Drang, sich „auszutoben“, entstanden und entstehen auch spontane Bilder, die wie „hingeschmissen“ wirken oder wilden Fantasien ähneln.

Die Wahl verschiedenster Malweisen entsprechen seinem Charakter und seiner Spontanität. Auch Zeichnungen mit Kohle, Bleistift, Tusche oder der Feder gehören zu seinem Repertoire. Die stetige Suche nach neuen Maltechniken und individuellen Ausdrucksmöglichkeiten ist ihm nach wie vor ein Anliegen.

Den Betrachtern und Kritikern seiner Werke fällt sofort ins Auge, wer seine großen Vorbilder in der Malerei sind: Auguste Renoir, Claude Monet, Oskar Kokoschka, Marc Chagall, Wassily Kandinsky und viele, die für die Stil-Epochen des Expressionismus, Impressionismus und der Klassischen Moderne stehen, lassen sein Herz für die Malerei höher schlagen, ohne einen Maler zu kopieren. In all seinen Bildern hat er eigene Motive verarbeitet, in denen er seine Stimmungen ausdrückt. Mag sein, dass einige seiner Werke auf den Betrachter „unvollkommen“ oder „nicht fertig“ erscheinen. Doch Hecht liebt diese „Berge“ von Farbe auf Leinwand und Palette. Er hofft, manchen Seefahrer damit anzusprechen und zu inspirieren, seine Fahrzeit künstlerisch zu verarbeiten.

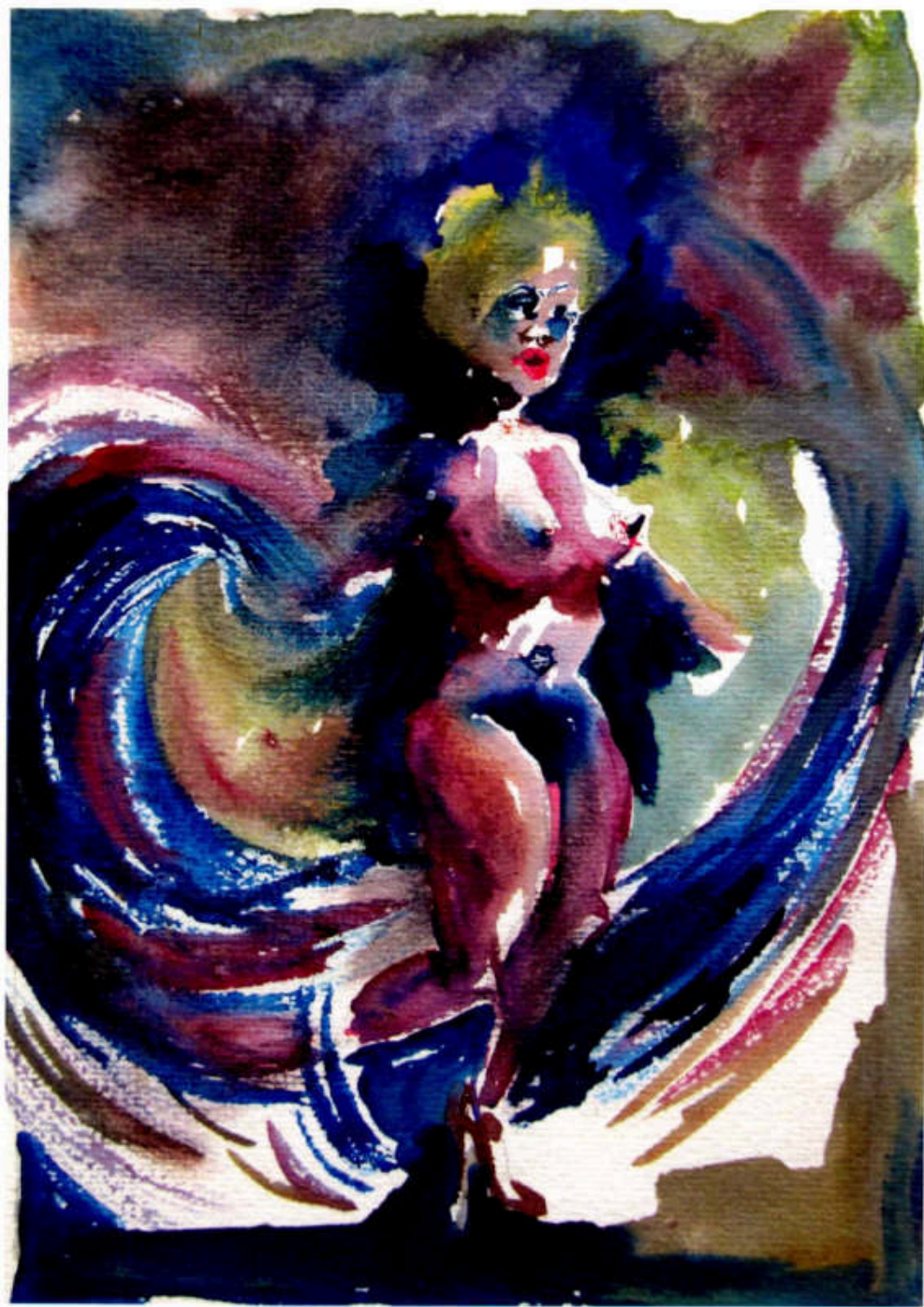
Seine zahlreichen Ölbilder sowie Feder-, Bleistift-, Kohle- und Tuschzeichnungen waren seit den achtziger Jahren Teil verschiedener Ausstellungen, unter anderem in der Kunsthalle Rostock, dem Kunstkaten Ahrenshoop und dem Schifffahrtsmuseum Rostock. In eigenen Ausstellungen stellte Peter Hecht seine Werke den Besuchern zahlreicher öffentlicher Gebäude in Dierhagen und Ribnitz vor. Feriengäste und Einheimische finden ihn mit seiner Verkaufsausstellung auch von Mai bis Oktober auf den Dierhagener Sommerfrische-Märkten, auf denen Kunsthandwerker der Region ihre Werke präsentieren.

Peter Hecht erhielt für sein Schaffen mehrere Auszeichnungen. Unter anderem war er Preisträger des „Künstlerischen Volkskutschaffens des Bezirkes Rostock“ im Jahr 1988.

Wer Peter Hecht heute fragt, was das Wichtigste in seinem bisherigen Leben gewesen ist, der bekommt die Antwort: „Das Wichtigste ist und bleibt die Familie. Das Lehrreichste war das Zusammentreffen mit Menschen. Das Abenteuerlichste und Notwendigste war die Seefahrt. Die Zwischenräume füllte meine Malerei aus.“



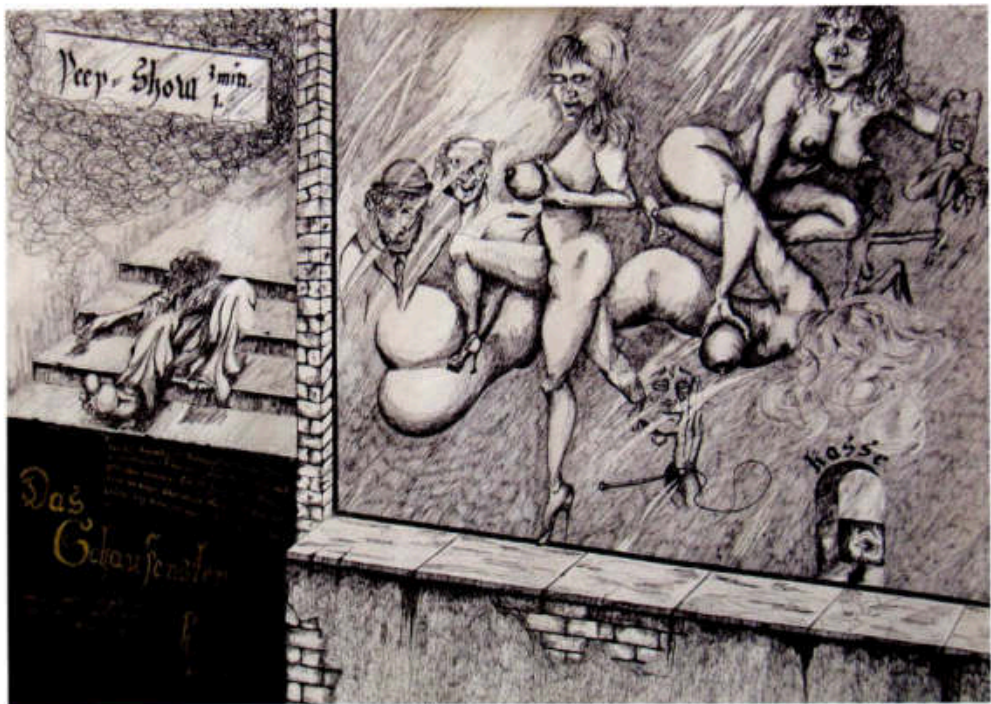
DIE GRÜNE WELLE, Öl auf Leinwand. 700 × 585 (2012)



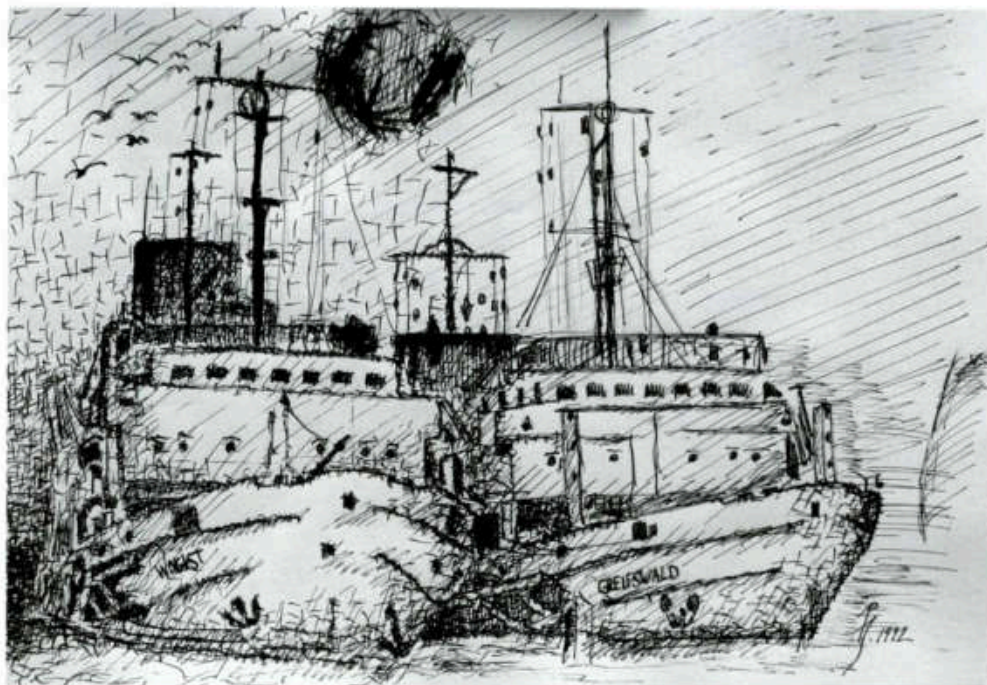
IM RHYTHMUS, Aquarell A4 (1980)



HAMBURG, Aquarell / Federzeichnung 300 x 400 (2013)



DAS SCHAUFENSTER, Federzeichnung (Scribent) auf Rückseite einer Originalseekarte (Ile D'Quessant) 520 x 720 (1979)



EKS WOLGAST und EKS GREIFSWALD, Federzeichnung A3 (1992)



MKS IM STURM, Aquarell 360 x 480 (1984)



WERFT SASEBO (Japan), Aquarell A3 (1976)



TYP IV KURS FERNOST, Aquarell A3 (1976)



UNTER UNS DIE RATTEN, Tuschezeichnung 360 × 480 (1979)



COLOMBO, Tuschezeichnung 360 × 480 (1979)



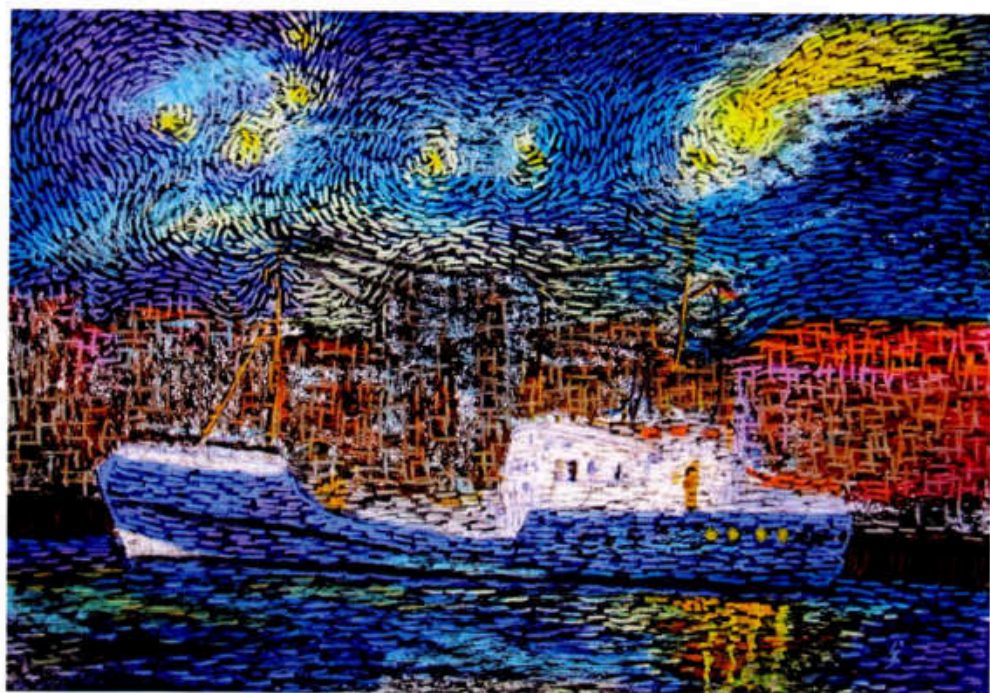
KAPITÄN AM STRAND, Öl auf Leinwand 400 x 400 (2013)



BORA BORA, Öl auf Leinwand 400 x 480 (2011)



PROFESSOR ALBRECHT PENCK EINLAUFEND WARNEMÜNDE, Öl auf Leinwand 600 x 800 (2006)



HAFENWACHE AM 4. ADVENT, Ölpastell A3 (2012)

Bordpraktikum auf MS MEISSEN

Nach acht Semestern mehr oder weniger grauer Theorie hielt ich am 4. Oktober 1985 das lang erwartete Telegramm in den Händen. Erwartungsvoll, aber auch mit etwas Wehmut – mein Sohn war gerade mal acht Monate alt – packte ich meine Siebensachen und begab mich auf die schon vom Studium her gewohnte Nachtfahrt nach Rostock.

Der Weg zur Arbeitskräftelenkung war jedoch erst einmal umsonst. Das Schiff lag auf Reede und ich durfte noch einen Tag im Haus Sonne verbringen. Dort traf ich meinen Partner für die nächsten Monate. Michael Knorre, an der IHS nur als „Suppe“ bekannt, trat sein Funkpraktikum ebenfalls auf dem MS MEISSEN an. Ich empfand das durchaus als Vorteil, denn so kannte ich wenigstens jemanden ausreichend gut. Der Rest der Besatzung würde für mich sicherlich eher unbekannt sein, da ich meine Matrosenjahre bei Asien/Amerika verbracht hatte. Überhaupt war ich immer noch gewaltig sauer, dass ich nicht in meinem alten Flottenbereich eingesetzt werden sollte. Diese Einstellung änderte sich im Laufe der folgenden Monate gravierend, jedoch zu diesem Zeitpunkt ahnte ich noch nichts davon.

Die ersten fünf Tage an Bord hatten wir beide Zeit, uns vorsichtig in unsere neuen Rollen einzuleben. Aufgrund der üblichen Hafenhektik fühlte sich noch niemand so richtig für zwei tatendurstige Praktikanten zuständig. Hier mal ein Botengang, dort mal eine Belehrung, erste Hinweise vom Funker und vom III. Nautischen Offizier zur Ressortarbeit. Meinen Chef der nächsten Monate, Chief Mate Joachim (Jimmy) Rosser, sah ich nur gelegentlich. Bei diesen kurzen Kontakten bekam ich den Eindruck, dass er nicht sehr begeistert war, aus mir einen brauchbaren Nautiker machen zu müssen, zumal ihn auf der bevorstehenden Reise seine Frau begleiten sollte.

Am 10. Oktober 1985 gegen 13.30 Uhr hieß es „Klar vorn und achtern!“ Mit einer Vollschiifladung Kali machten wir uns auf den Weg nach Brasilien. Ich hoffte, dass es nun auch für mich „richtig“ losgehen würde, denn bisher kam ich mir nicht sehr nützlich vor. Ein zweiter kleiner Wunsch soll nicht unerwähnt bleiben: Die Äquatortaufe hätte ich schon ganz gerne endlich auch erlebt, aber bitte nicht so drastisch!

Ein erstes Phänomen stellte für mich der Status eines Praktikanten in der Hierarchie des Bordlebens dar. Der Kapitän wies mich darauf hin, zur Mannschaft auf Distanz zu gehen. Ja, wie denn, wenn man in einer Lehrlingskammer am Ende des Mannschaftsgangs wohnt? Von anderen Offizieren skeptisch beäugt, selbst noch lange kein fertiger Nautiker, fühlte ich mich anfangs nicht so recht wohl in meiner Haut. Lange genug war ich selbst Vollmatrose gewesen und habe die Offiziere nach ihrem Umgang mit der Mannschaft beurteilt. Sicher war nicht jede dieser damaligen Einschätzungen gerecht, aber plötzlich war ich in einer für mich völlig ungewohnten Rolle. Ich glaube dennoch, dass mir der Spagat im Laufe der Zeit immer besser gelang. Vielleicht wäre aber ein bisschen Psychologie als Studienstoff angebracht gewesen, um angehende Offiziere, gleich welcher Fachrichtung, besser auf ihre künftigen Funktionen an Bord vorzubereiten. Jahre später war es den Kollegen gleich, ob zum Wachmatrosen ein Freundschaftsverhältnis aufgebaut wurde oder nicht. In meinen ersten Wochen auf der MEISSEN wurde aber jeder öffentliche Umgang mit der Mannschaft vom Kapitän misstrauisch beobachtet.

Da solch ein OBC-Frachter voll abgeladen um Skagen laufen musste, begann für mich die Arbeit auf der Brücke in einem hinlänglich vom Simulator in Warnemünde bekannten Gebiet. Das dachte ich! Es dauerte aber gar nicht lange, da empfand ich es fast als Glück, das fünfte Rad am Wagen zu sein. So würde vielleicht niemand merken, dass ich bis weit hinter Korsør ziemlich orientierungslos war. Als sich meine Nervosität langsam legte und wenigstens eine

Kompasskontrolle zum Erfolgserlebnis geführt hatte, keimte die Hoffnung schon wieder auf, dass in den vergangenen Jahren doch nicht alles umsonst gewesen war. Leider nahm auch das keiner der gerade anwesenden Nautiker wahr. Zwar konnte ich etwa 15 Stunden nach dem Auslaufen aus Rostock auf der Brücke nahezu tun und lassen was ich wollte, bloß ließen sich selbst die positiven Ergebnisse meines Wollens nicht dokumentieren. Karte fast tabu, Brückenbuch für mich nicht vorhanden und Tagebuch nur für Profis. Da war es wieder, dieses Gefühl der Überflüssigkeit.

Während bei Grenaa noch Proviant übernommen wurde, bekam ich von Kapitän Netter die ersehnte Freigabe, während meiner Wachen wenigstens das Brückenbuch führen zu dürfen. Da mein Dienst auf der Brücke noch bis acht Uhr durchgehen sollte, hatte ich im Rahmen der Doppelwache Kapitän/III. NO erstmals die Gelegenheit, die Navigation in eigene Regie zu übernehmen. Der für mich „schlimmste“ Teil der Belt-Passage war glücklicherweise überstanden, die Sicht war gut und das Kattegat ließ mich schon wieder fast vergessen, dass ich nur wenige Stunden vorher am Studienerfolg der letzten Jahre arge Zweifel gehegt hatte.

Am folgenden Morgen begann der Routinerhythmus der täglichen 4–8 und 16–20 Wachen. Mein Chief Mate relativierte die erlaubte Brückenbuchnutzung dahingehend, dass er Übergabe und Übernahme ausschließlich selbst dokumentieren wollte. Ansonsten ließ er mir freie Hand, war aber auch nicht sonderlich gesprächig. Immerhin akzeptierten aber sowohl Kapitän als auch I. NO., dass ich an Bord keinen Bedarf an freien Sonntagen habe. Wer sich diese Regelung ausgedacht hatte, musste schon hinreichend weltfremd gewesen sein. Es mag in meinen Augen noch angehen, dass Lehrlinge aufgrund ihres Alters über dieses zweifelhafte Privileg verfügten, warum aber angehende technische, nautische oder Funkoffiziere am Sonntag per Anweisung „geschont“ werden sollten, wird mir ewig ein Rätsel bleiben. Ich fand, dass die Zeit des Praktikums zu wertvoll war, um mitten auf See oder im fremden Hafen mal eben nach sechs Tagen für 24 Stunden auszuruhen. Im Praktikumssemester am Ende des Studiums ist man doch wohl alt genug, um den normalen Dienst durchzustehen. Außerdem fragte nach dem Praktikum niemand den dann frisch gebackenen III. oder IV. NO, ob er nach hektischen Hafendurchläufen, stressigen Revierfahrten, normalem Wachdienst und Ressortarbeiten mal eben regelmäßig einen Tag auszuspannen gedenke.

Mit wachsender Distanz von zu Hause wurde ich langsam aber stetig auf der Brücke sicherer. Für die Navigation standen neben Decca und Radar anfangs noch genügend Landmarken zur Verfügung und allmählich öffnete mein Chief Mate seinen riesigen Fundus aus jahrelangen Erfahrungen. Als besonders angenehm empfand ich dabei, dass keiner der Tipps oder Hinweise mit erhobenem Zeigefinger gegeben wurde. Ganz besonders deutlich wurde dies, als wir uns von Europa verabschiedet hatten und im Regelfall der Satellitenempfänger zur Ortsbestimmung diente. Jetzt ging es an die astronomische Navigation, die leider von der praktischen Anwendung her an der IHS viel zu kurz gekommen war. Es ist schon ein Unterschied, ob die Standorte anhand vorgegebener Werte ermittelt werden sollen oder, wie jetzt, alle Daten anfangs mühsam, später immer schneller gesammelt und ausgewertet werden müssen. Ganz gleich, ob versiegelte Sonnenstandslinien oder die Morgen- und Abendbeobachtung, hier hatte ich in Chief Mate Rosser einen der besten Mentoren, den ich mir vorstellen konnte. Nachdem sich die ersten Erfolgserlebnisse in Form von durchaus brauchbaren Orten einstellten, begann im Laufe der Reise sogar eine Art Wettbewerb um die kürzeste Zeit für die Vorbereitung und Auswertung von sieben astronomischen Standlinien. Zwar war ich jetzt, kurz nach Reisebeginn, noch weit davon entfernt, diesbezüglich Meisterleistungen zu vollbringen, jedoch war der Frust der ersten Tage an Bord verflogen und der Spaß am künftigen Beruf begann zu wachsen. Sicherlich hat dazu auch beigetragen, dass wir während unserer gemeinsamen Stunden auf der Brücke mehr und mehr

interessanten Gesprächsstoff fanden, der sich nicht nur auf rein fachliche Angelegenheiten bezog.

Auf diese Art vergingen im stetigen Rhythmus die Tage der Überfahrt, nur unterbrochen von Madeira, den Kapverden, Fernando de Noronha und natürlich der Taufe. Man wird sich fragen, wie jemand, der vor dem Studium auf XD-Schiffen bei Asien / Amerika fuhr, noch ohne Tauschein sein konnte. Ich hatte halt das Pech, vor einer angekündigten Südamerika-Reise eine Einladung zum Wehrdienst zu erhalten und Jahre später auf einer Südostasien-Reise erwartungsvoll auf Djakarta zuzulaufen, um eines Morgens beim Frühstück zu erfahren, dass die Extra-Ladung gestrichen wurde und wir durch die Malakka-Straße auf dem üblichen Kurs nach Singapore kommen.

Immerhin konnte ich mir einige Vorstellungen machen, wie die Prozedur ablaufen wird, aber die offiziellen Vorbereitungen verfehlten ihre moralische Wirkung dennoch nicht ganz. Nach einem „leckeren“, extra für uns Täuflinge angerichteten, Abendmahl nutzte ich im Laufe meiner 4–8 Wache die vermutlich letzte Chance, mich am Kühlschrank in der Messe noch mal satt zu essen. Diese Vorsorge erwies sich als übertrieben, denn nach der Wache hatte ich wie jeden Tag Zeit und Muße, ausgiebig und in Ruhe zu frühstücken. Erst im Laufe des Vormittages wurden wir zusammengetrieben und zum Schmoren eingesperrt. Viele Täuflinge heißt viel Arbeit für die Täufer und lässt auf etwas nachlässige Behandlung hoffen. Mit vielen Täuflingen stundenlang auf engstem Raum eingesperrt, ist aber dann auch nicht so wahnsinnig angenehm. Egal, irgendwann im Laufe des Tages hatten wir alle den Schmutz des Nordens abgelegt und konnten, mit neuem wohlklingenden Namen und schicken Frisuren versehen, unseren „Peinigern“ den Abend kulturell gestalten und durch finanzielle Opfer auch uns einigermaßen erträglich machen. Am folgenden Tag hatte Frau Rosser alle Hände voll zu tun, um bei den frisch Getauften entweder einen Rest an Kopfhaar zu einer Frisur umzugestalten oder aber mit der Haarschneidemaschine Tabula rasa zu machen.

Ein paar Tage später fand ich mich im Büro vor ellenlangen Papierfahnen, genannt Strichlisten, wieder. Na Hilfe, wer hat die denn in dieser Form erfunden? Einverstanden, vom PC-Einsatz an Bord wurde zwar in den 80er Jahren an der IHS ausführlich fabuliert, die Tatsachen an Bord sahen leider wie so oft anders aus. Diese Art von Nachweisführung der geleisteten Arbeitsstunden einschließlich aller möglichen Zuschläge und dann auch noch mit mehreren Durchschlägen hielt ich aber schon für eine Meisterleistung überzogener deutscher Gründlichkeit. Gut war jedoch, dass mein Chief Mate sich ein Pult aus Sperrholz gebaut hatte, um die riesigen Listen unter Verwendung unzähliger DIN A4-Bögen Blaupapier mittels Reißzwecken für die oftmals tagelange Beschäftigung mit den Stundenzetteln der Besatzung zu fixieren. Diese Idee habe ich später auf anderen Schiffen gelegentlich kopiert. Eine Unterbrechung der Listenführung brachte mir ein Auftrag von Kapitän Netter. Er gab mir das Handbuch für die brasilianische Küste und ein paar Wörterbücher, und ich erhielt die Aufgabe, die Positionsmeldung für Santos Control in portugiesischer Sprache abzufassen. Wie jetzt?! Ohne jegliche Kenntnisse der Landessprache, lediglich mit ein paar spanischen Brocken aus früheren Kuba-Reisen ausgestattet, sollte ich den mit Nationalstolz reichlich gesegneten Brasilianern klarmachen, wer wir sind und was bzw. wohin wir wollen? Ich glaubte nicht, dass das vom Alten ernst gemeint war, denn im Handbuch stand auch, dass die nötige Meldung durchaus auch vom dann schon an Bord befindlichen Lotsen abgegeben werden kann! Leider meinte es unser (Netter-) Reiseleiter doch ernst und ich machte mich mit äußerstem Unbehagen an die Arbeit. Das sah dann wie folgt aus: Meldung in einfachen deutschen Worten erstellen, dann im Wörterbuch Deutsch-Spanisch nachschlagen, um anschließend im portugiesisch-deutschen Wörterbuch mit etwas Glück das vorher entdeckte spanische Wort in ähnlicher Ausführung und Bedeutung wieder zu finden. Dass dabei von Grammatik keinerlei Rede sein konnte, muss nicht extra betont werden.

Das von mir gefundene (hoffentlich) portugiesische Gestammel landete sogar bei der Ansteuerung von Santos auf dem Kartentisch, wurde aber zum Glück nie abgesetzt, denn der Lotse sprach sofort und von sich aus mit der Leitstelle.

Ohne die „versprochene“ Reedezeit erreichten wir am Nachmittag des 30. Oktober 1985 unseren Liegeplatz in Santos. Sofort stellte sich heraus, dass es für die Reederei auch ganz angenehm sein konnte, wenn sich Praktikanten an Bord befanden, denn ich wurde zum Nachtwächter befördert, um die während der Dunkelheit geforderten verstärkten Ronden zur Kontrolle des absoluten Verschlusszustandes mit absichern zu können. Meine Arbeitszeit der folgenden Liegetage begann regelmäßig um 22 Uhr und endete morgens um 6 Uhr. Nun könnte man der Annahme sein, dass diese Zeiten auch für einen geregelten Landgang hätten förderlich sein können. Weit gefehlt! Einerseits hatten wir einen Liegeplatz „am Ende der Welt“ erhalten und andererseits war man als Praktikant devisenmäßig schlechter gestellt als jeder Matrose. Zu meinem Glück in doppelter Hinsicht sollte die Oberstewardess zum Zahnarzt begleitet werden. Durch die Fahrt mit dem Agenturwagen sparte ich den langen Fußmarsch und auch die Kosten für Fähre und Bus. Trotz allem waren für mich an Land keine großen finanziellen Sprünge zu machen. Ich fühlte mich finanztechnisch in meine Lehrzeit zurückversetzt. Man konnte sich viele Sachen ansehen, kaufte dann aber doch nur Ansichtskarten und Briefmarken für die Grüße nach Hause, und der Rest des Handgeldes reichte gerade noch für ein Bier.

Der nächste Hafen hieß Paranagua. Diesmal blieb ich im Rhythmus der Seewache und ging somit morgens mit dem Second und ab 16 Uhr mit dem III. NO die Wache. Da es die ersten Tage in Strömen regnete, bekam ich genügend Gelegenheiten, mich in beiden Ressorts zu probieren. Während ich nachts Medikamente checkte und schon erste Vormerkungen für die Neubestellungen vorbereitete, ging es am Nachmittag um die Reisevorbereitungen für den Heimweg ab Tubarao. Beide Kollegen, Jürgen Barth und Rainer Nicklas, gaben mir gute Tipps und wertvolle Hinweise, an die ich mich in den späteren Jahren, als ich selbst als III. bzw. II. NO unterwegs war, immer wieder gern erinnert habe.

Während der Reedezeit vor Rio Grande hatte ich verschiedene Belehrungen vorzubereiten. Aber auch die im kommenden Jahr bevorstehende Wertzeit warf erste Schatten voraus. Gemeinsam mit dem Bootsmann gingen wir die Feinreparaturliste im Bereich der Aufbauten durch. Da sich die Reedezeit über eine gute Woche hinzog, bekam ich genug Gelegenheit, mich intensiv mit dem Ladungsrechner auseinandersetzen zu können. Ebenfalls in diese Woche fiel die erstmalige Teilnahme am Sicherheitsrundgang.

Der Liegeplatz in Rio Grande war dann wieder ein ganz toller. Das Ausbringen der Gangway oder wenigstens eines Landgangssteiges ließ sich an dem Anleger nicht realisieren. So wurde eine Lotsenleiter unsere Verbindung zum Land. Ihr Nachteil bestand darin, dass diese direkt im Streubereich eines Kranes hing. Überhaupt machten uns die eingesetzten Greifer arg zu schaffen. Teilweise waren die Teile so undicht, dass über die Hälfte des Inhaltes über das Schiff, das Wasser und die Pier verteilt wurde, bevor der Greifer über dem Trichter öffnete. Ich hatte das zweifelhafte Vergnügen, einen von uns verhängten Lösch-Stopp dem Vormann zu erklären. Der war nicht aus seinem Schapp zu bewegen und reichte mir den Telefonhörer. Am anderen Ende der Leitung sollte der Supervisor sein. Den hatte ich bei der Löschbesprechung bereits kennen gelernt. Plötzlich war er aber außerstande auch nur irgend ein englisches Wort zu verstehen oder gar auszusprechen. Insofern musste doch der Vormann mit dem nötigen Nachdruck an den Ort des Geschehens geholt werden. Immerhin versprach er, dass sich ein Techniker der Sache annehmen wolle.

Für einen finanzschwachen Praktikanten war Rio Grande an jenem Freitagvormittag aber ein gutes Pflaster. Es war Wahltag und alle Shops und Kneipen hatten geschlossen. Das

wussten wir jedoch nicht, als wir uns vom über fünf Kilometer von der Stadt entfernten Liegeplatz auf den Weg machten. Zum Glück nahm uns wenige hundert Meter hinter dem Hafen ein Pkw mit, denn die Sonne meinte es sehr gut. In der Stadt konnten wir dann ausschließlich die Wahlplakate bewundern. Von jungen Wahlhelfern und bildhübschen -helferinnen erhielten auch wir jede Menge Handzettel mit Vorschlägen, für die eine oder andere Liste zu stimmen. Wir machten uns einen Spaß daraus, die Teile zu sammeln, um neue Notizzettel für den Kartentisch zu bekommen.

Ab dem Beginn der Rückreise auslaufend Rio Grande hatte Chief Mate Rosser den Entschluss gefasst, mich alleine fahren zu lassen. Er war ab sofort nur noch anwesend, um meine Arbeit zu beaufsichtigen und wenn nötig, eingreifen zu können. Für mich war das irgendwie der Zeitpunkt, wo ich mir voller Stolz nach vier Jahren Studium und einigen Wochen Praktikum sagte: „GESCHAFFT!“ Ich fühlte mich in meiner neuen Rolle auf Anhieb wohl. Die gute alte MEISSEN unterstützte mich anfangs mit immer neuen Geschwindigkeitsrekorden und selbst die Wale mussten den „Jungnautiker“ aus nächster Nähe bestaunen. Mein Ziel war es natürlich, meinem Chef auf der Brücke möglichst keine Gelegenheit zum Eingreifen zu geben. Heute glaube ich, dass mir das ganz gut gelungen war, denn er brauchte sich nicht einzumischen, gab aber bereitwillig Tipps, wenn er etwas anders gemacht hätte, ohne mich aber zu zwingen, jeden Rat sofort zu befolgen. Fakt ist, die Tipps und Ratschläge in Sachen Schiffsführung und Ladungsdienst waren durchweg Spitze.

Nach dem sehr schnellen Laden in Tubarao begann die Heimreise nach Rostock. Einen Großteil der Besatzung beschäftigte die Frage, ob wir wohl Weihnachten zu Hause verbringen würden. Leider brachte der Reiseplan auch nicht die gewünschte Klarheit. Das große Problem hieß: Laufen wir in Rostock gleich ein, ist Weihnachten futsch. Haben wir aber Reedezeit, könnte es klappen. Insofern fand es niemand schlecht, dass wir rund 16 Stunden nach dem Auslaufen aus Tubarao im Atlantik vor uns hin trieben. Ab diesem Tag sank die Laune des Kapitäns stetig. Der Grund dafür und für unsere Warterei sollte sein, dass wir ein Besatzungsmitglied von MS QUEDLINBURG mit nach Hause nehmen mussten. Zu diesem Zeitpunkt wussten wir aber noch nicht mal, wann der Treff stattfinden sollte und wo die QUEDLINBURG im Augenblick stand.



Auf diese Art trieben wir knapp vier Tage langsam wieder nach Süden. Die Gerüchteküche brodelte. Auch mein Kommilitone, Tischtennispartner und Funkass „Suppe“ ließ sich keinerlei Informationen entlocken. Die einzige Nachricht, die er auf der Brücke fallen ließ, war das Ziel der Folge- reise: Murmansk. Dies bestätigte Kapitän Netter im Rahmen einer Bordversammlung. Weitere Äußerungen, unsere Heimreise betreffend, reduzierten sich auf den Termin des vorgesehenen Ablaufens von unserer Warteposition. Jetzt begann die Gerüchteküche überzukochen! Einen Tag später erfuhr ich auf der Brücke, dass die QUEDLINBURG am kommenden Morgen gegen 5.00 Uhr auftauchen sollte. Das war ein derartiges Geheimnis, dass ich vom Alten sofort zum Schweigen gegenüber der Besatzung verpflichtet wurde. Mein lieber Kapitän Netter, ich war vor dem Studium Matrose auf der QUEDLINBURG! Das Schiff wird in den vergangenen Jahren nicht bis zur Unsichtbarkeit geschrumpft sein, und überhaupt, was sollte der ganze geheime Kram!?

Am folgenden Morgen gegen 7.00 Uhr war unser Wartegrund endlich optisch zu sehen, aber noch immer nicht zu begreifen. Trotzdem, die Zeit, die ich auf XD-Schiffen verbracht hatte, war nicht schlecht. Während der Annäherung des alten Mädchens gingen mir so allerhand Episoden von Bord der MEYENBURG, BOIZENBURG und vor allem der QUEDLINBURG durch den Kopf. Im später längsseits liegenden Boot befanden sich leider keine bekannten Gesichter. Auf Nachfrage konnte ich wenigstens einige wenige alte Bekannte grüßen und erfuhr auch, dass Udo Cimutta als nautischer Praktikant an Bord sei. Nach dem Frühstück nutzte ich die Gelegenheit zu einem kurzen UKW-Schwatz mit ihm, aber so sehr ich wartete, auch hier keinerlei Äußerung zu unserem neuen Passagier.

In den folgenden Tagen wurde die Vermutung Gewissheit, dass unser Gast unter Verschluss nach Hause gebracht wurde. Konkrete Äußerungen blieben weiter Fehlanzeige und unser übervorsichtiger Reiseleiter verbot uns, der entgegenkommenden LÜBBENAU Fragen zum bevorstehenden Verkauf zu stellen. Worin hier ein Zusammenhang bestehen sollte, entzog sich jeglicher Kenntnis, aber vielleicht wollte der Bäcker der QUEDLINBURG die LÜBBENAU höchstpersönlich kaufen und wurde für verrückt erklärt. Diesen Eindruck machte er bei der Übernahme durch uns nicht. Ich hätte diesen eher als verstört oder fast schon verängstigt bezeichnet. Um es abzukürzen, es gab die ganze Heimreise lang nur Gerüchte, schlechte Kapitänslaune, Brückenverbot beim UKW-Gespräch des Alten mit Rostock und für unseren Passagier einen sehr unfreundlichen Empfang noch vor der Einklarierung in Rostock von zwei Herren, denen die Dienststelle auf die Stirn geschrieben stand. Im Übrigen hat noch nicht mal unser Wachmatrose, der für die Frühstücks- und Abendbrotversorgung des Gastes verantwortlich war, etwas herausbekommen und wenn doch, dann hat er es für sich behalten. Neben den üblichen Wachtätigkeiten bescherte mir die Heimreise die Aufgabe des Wetterfrosches. Unser Wetterfax war ausgefallen und auch die geballte Kompetenz aus Oberpostdirektor und Funkass brachte das Gerät nicht wieder zum Laufen. Ich musste das weit hinten abgelegte Wissen zum Zeichnen von Wetterkarten nach den aufgenommenen Analysedaten hervor kramen. Nach leichten Anlaufschwierigkeiten gelang auch das recht gut. Damit ist nicht nur das Zeichnen an sich gemeint, nein, auch das Wetter insgesamt habe ich für die Jahreszeit ganz prima hin bekommen. Ein schönes von mir gezeichnetes Hoch lag sehr stabil über dem Nordatlantik und drängte die aus Westen anfliegenden Tiefs vom Typ „Schallplatte“ weit genug nach Norden ab. Ich war aber mit diesem Wetter so beschäftigt, dass es mir nicht auch noch gelang die ellenlange querlaufende Dünung wegzubekommen, eines ging nur. Dafür erhielt ich die nächste Erkenntnis, dass 20.000 Tonnen Eisenerz auch nicht für eine ruhige Lage in dieser Dünung ausreichen. So gelangten wir, rechtzeitig bevor mein Blockadehoch zu schwächeln anfang, in die Nordsee.

Je weiter wir uns der Heimat näherten, desto launischer wurde Kapitän Netter. Obwohl zehn Jahre mehr an Lebenserfahrung aufzuweisen, bekam sogar der Chief Mate seinen unbe-

gründeten Rüffel ab. Das kam so: Handschriftlich stand in der Karte die Anweisung des Alten, die dicht an der Kurslinie liegende Bohrinself mindestens eine Meile an Backbord liegen zu lassen. Bis zu einer Kursänderung in Richtung Hanstholm am Morgen des 12. Dezember 1985 war aber von dieser Insel weit und breit nichts zu sehen. Dafür tauchte einige Meilen weiter nördlich eine weitere Rig genau voraus auf. Leider war das genau zu dem Zeitpunkt, als die Besatzung zum Frühstück geweckt wurde. Wie fast jeden Tag tauchte der Kapitän vor dem Gang zur Messe auf der Brücke auf, reagierte mürrisch auf unseren Guten-Morgen-Gruß und stauchte den I. NO nach dem Sichten der neuen Insel sofort regelrecht zusammen, warum seine Anweisungen missachtet worden seien. Wir hatten uns nämlich kurzerhand entschieden, diese (andere) Insel mit der Steuerbordseite zu passieren, um nicht mitten in ein ausgedehntes Bohrfeld fahren zu müssen.

Ich stand staunend am Kartentisch, in der Hoffnung, dass ein vom Chief Mate vorgeschlagener gemeinsamer Blick in die Karte alles aufklärt. Fehlanzeige, ohne ihn und die Karte noch eines Blickes zu würdigen, stapfte der Alte mit der Bemerkung: „Soll ich Ihnen einen Schlips pumpen?“ von der Brücke. Dazu muss man wissen, dass wir von ihm verpflichtet wurden, auch während der Seewachen Uniform zu tragen, um auch dem letzten fliegenden Fisch die Bedeutung eines DSR-Nautikers klar zumachen. Nun bestand meine Kluft an diesem Morgen aus blauer Hose, Khakihemd und Khakijacke. Der Schlips baumelte unbeachtet in der Kammer. Als das Brückenschott ins Schloss fiel, wechselte ich einen kurzen Blick mit meinem Chef. Spätestens ab jetzt fing er wohl auch an zu zweifeln. Na gut, wir sind ja gleich zu Hause!

Weiterhin vom schlechten Wetter unbehelligt, erreichten wir am 24. Dezember 1985 kurz vor 8 Uhr die Reede von Warnemünde. Mittlerweile wusste ich, dass ich einer der Glücklichen sein sollte, die heute noch von Reede aus nach Hause fahren konnten. Für die bevorstehende Liegezeit gab es noch keine konkreten Aussagen. Natürlich hofften alle, die Weihnachtstage bei den Familien verbringen zu können. Zur Zeit sah es für uns recht gut aus.

Als ich dann gemeinsam mit dem III. NO am Vormittag auf der Brücke war, sahen wir das Reedeboot auf die DESSAU zulaufen, die nach einer ihrer üblichen „ellenlangen“ Klaipe-da-Reisen natürlich am lautesten gerufen hatte. Ich ging in die Kammer, meine Tasche holen und wartete gemeinsam mit einigen Kollegen in der Messe auf das Boot. Nach einiger Zeit vergeblicher Warterei ging ich erneut auf die Brücke. Der WAL lag noch längsseits der DESSAU. Was ich aber dann sehen musste, verschlug nicht nur mir die Sprache. Nachdem drei oder vier Leute von der DESSAU übergestiegen waren, legte das Reedeboot ab. In logischer Reihenfolge wären wir die nächsten gewesen, da wir unmittelbar neben der DESSAU lagen. Das Boot lief aber geradewegs auf die Mole von Warnemünde zu! Wir riefen uns auf UKW die Lunge aus dem Hals und es dauerte eine geraume Zeit, bis man sich bequemte, uns zu antworten, dass ein Maschinenschaden des WAL für den Abbruch der vorgesehenen Reedetour verantwortlich sein sollte. Mit hängenden Ohren überbrachte ich diese Nachricht in der Messe, die Begeisterung ließ sich kaum beschreiben.

Zwar kam zum Mittag die Information, dass das Reedeboot am Nachmittag auch uns abholen würde, doch diese Nachricht erwies sich wenig später als wertlos, da wir Order bekamen, zur Lotsenposition zu laufen. Okay, auch so kam ich abends noch zur Heimfahrt in den verschneiten Harz, aber damit hatte sich Weihnachten total erledigt.

Es folgten zwei Murmansk-Reisen unter Kapitän Klaus Susemihl, die unterschiedlicher nicht sein konnten. Nach einer sehr schnellen Super-Schönwetter-Reise erlebte ich das blanke Gegenteil mit Sturmtiefs in stetiger Folge. Der Gipfel war dabei eine nächtliche 38°-Verneigung ohne Vorwarnung am 21. Januar 1986 um 4.30 Uhr mit dem Ergebnis, dass nicht nur alle wach waren, sondern dass für den Rest der Reise das Geschirr nicht mehr für alle gleichzeitig reichte. Gewisse Schwierigkeiten bereiteten mir aber stets die anhaltende Dunkelheit

und die unangenehmen Temperaturen in Murmansk. Wer friert schon gern im Dunklen? Imposant war für mich die Revierfahrt durch den „Schlauch“ von Murmansk. Von der Brücke aus war die Sicht in die Ferne ganz in Ordnung. Unsichtbar blieben kleine Objekte und der Küstenverlauf. Die Ursache war erheblicher Seerauch, der sich in der eiskalten Luft über der relativ warmen Wasseroberfläche bildet. Die Innenreederei bestand deshalb auch nur aus den Aufbauten der wartenden Schiffe.

In den Hafenliegezeiten vor beiden Reisen hatte ich zwar stets die Gelegenheit, kurz nach Hause zu fahren. Ich beneidete trotzdem die Kollegen aus Rostock und Umgebung, die täglich bei den Familien sein konnten und dachte mit Wehmut an meinen Wohnungsantrag, der sofort nach der Lehrzeit gestellt, bisher keinerlei Aussicht auf Erfolg hatte. Viel Zeit zum Trübsal blasen blieb aber nicht. Im Gegensatz zu den ersten Praktikumstagen an Bord gab es kein Gefühl der Überflüssigkeit mehr. Der übliche Hafenstress hatte auch mich voll integriert. Es ist mir auch die folgenden Jahre nie so richtig klar geworden, nach welchem System im Hafen nur am Einlaufstag und dann wieder kurz vor dem Auslaufen alles passiert. In der Zwischenzeit wurden Wünsche in der täglichen Lage oder auch außer der Reihe vor dem UKW fast kniend geäußert, um dann doch oftmals nicht ausreichend berücksichtigt zu werden. Immerhin dienten Verhandlungen mit der Brandschutzwerkstatt, der Hafenapotheke oder auch der Vertriebs- und Berichtigungsstelle (VuB-Stelle) nicht nur dem Zeitvertreib, sondern auch dem Knüpfen von künftig durchaus brauchbaren Kontakten.

In die Hafenliegezeit nach der Brasilien-Reise platzte die Nachricht, dass es ab dem 1. Januar 1986 mehr Devisen gibt. Als Praktikant hatte ich davon zwar nicht mehr sehr viel, aber mit 6,00 DM je Tag würde mir als Nautiker sicher bald die Welt zu Füßen liegen!

Vorher war aber noch zu klären, ob mir auf Dauer die Belt-Passagen auf die Füße fallen. Auch hier gilt der alte Spruch, dass Übung den Meister macht. Mit jeder Passage konnte ich mir mehr Sicherheit aneignen. Viele Tipps und Hinweise der Kollegen, vom Kapitän bis zum III. NO, erwiesen sich als sehr gute Erfahrungswerte, die ich mir in den Folgejahren mehr und mehr zu eigen machte und gleichfalls weitergeben konnte.

Nach der schnellen ersten Murmansk-Reise stimmte ich in der IHS mit meinem Mentor den Termin für die Diplomverteidigung ab. Prompt sorgte auf der zweiten Reise das Wetter dafür, dass wir wesentlich langsamer unterwegs waren. Dazu kamen auch noch sieben Reedetage in Murmansk, die ich jedoch gut zur Vorbereitung der Verteidigung nutzen konnte. Erst auf der Heimreise wurde ich langsam nervös, denn der 31. Januar 1986 als letzter Praktikumstag rückte näher und näher. Da hat man es schon mal eilig und dann spielte das Wetter total verrückt!

Beide Reisen gaben mir Gelegenheit, mich noch tiefer in weitere Details der künftigen Arbeit einzustimmen. Dazu gehörten neben der Leitung der Manöverstation weiterhin die Ressortarbeiten im nautischen Bereich aber auch die intensive Teilnahme am Ladungsdienst, bis hin zur Endbeladung.

Lerneffekt: Eigentlich war das Leben im Flottenbereich Spezial gar nicht so schlecht. Die Reisen waren von überschaubarer Dauer und der Lade-/Löschbetrieb bedeutete nicht das mir aus der Stückgutfahrt bekannte stetige Rein-in-die-Luke, Raus-aus-der-Luke. Da sich mit leichten Hilfsmitteln auch der Weg entlang der Rostocker „Schweinepier“ erträglicher gestalten ließ, hatte ich plötzlich irgendwann keine Sehnsucht mehr, mit Kisten, Ballen oder Containern unterwegs zu sein. Einen kleinen Dämpfer erhielt diese neue Einstellung durch eine Aussage in der Baracke des Flottenbereiches, als mir zwischen den beiden Murmansk-Reisen eröffnet wurde, dass es noch gar nicht sicher sei, dass mein künftiger Einsatz auch hier erfolgen würde. Letztlich blieb es dann aber doch dabei und über die AUE, MAXHÜTTE und GEORG WEERTH fand ich mein Stammschiff ab Ende 1986 mit der neuen RIESA.

Im ADOLPH-BERMPHOHL-Orkan

Immer wenn ich folgende Begebenheit in meinem Bekannten- oder Freundeskreis schilderte, gab es Erstaunen, damals zum Zeitpunkt der Ereignisse nie davon in den Nachrichten oder in der Presse gehört oder gelesen zu haben. Das Drama spielte sich in der Nordsee ab. Nichts, was neben unseren Planerfolgen seinerzeit der Erwähnung wert gewesen wäre. (vgl. Willi Miksch, Im Orkan, BG Bd. VIII)

Wir schrieben den 23. und 24. Februar 1967. Ich fuhr schon einige Jahre bei der Deutschen Seereederei, diesmal auf dem älteren Tanker SCHWARZHEIDE. Mit 154 Meter Länge und als 14.000-Tonner zur damaligen Zeit ein Großschiff.

Wir befanden uns in dem westenglischen Hafen Milford und luden voll Schiff Öl für die Heimat. Vor Auslaufen erhielten wir von dem für uns zuständigen Schiffsmakler die Information über eine nahende Schlechtwetterfront. Da wir sehr gut abgeladen und an manch schlechtes Wetter gewöhnt waren, wurde ausklariert und seeklar gemacht.

Am nächsten Morgen nach dem Frühstück gegen 8.30 Uhr hatten wir bereits den Ärmelkanal und die Straße von Dover passiert. Es ging in die Nordsee. Die See war ruhig. Wir kamen mit etwa 13 Knoten gut voran. In der darauf folgenden Zeit nahm der Wind von Stunde zu Stunde sehr schnell zu. Wir hegten die Hoffnung, es trotzdem unbeschadet doch noch bis zum Nord-Ostsee-Kanal zu schaffen. Gegen 13 Uhr hatten wir schon eine gute 10, die sich schnell zu einem ausgewachsenen Orkan steigerte. Obwohl es Tag war, wurde die Sicht zunehmend schlechter, als ob es erst dämmerte. Die sonst blaugraue Nordsee wurde zum Blanken Hans, voller Schaum und Gischt, hellgrau bis weiß. Wir befanden uns mitten drin, den Naturgewalten ausgesetzt.

Inzwischen eilten die ersten SOS-Meldungen bzw. MAYDAY-Rufe durch den Äther. Viele Schiffe und deren Besatzungen traten an diesem kalten Februartag ihre letzte Reise an.

Ich kann mich heute nach fast 50 Jahren noch genau an diese Wellenberge erinnern. Sie hatten die Ausmaße in Länge und Höhe wie die sechsstöckigen Wohnblocks unserer Neubausadtteile.

Inzwischen bekamen wir auf unserem Schiff unsere eigenen Probleme. Die riesigen Brecher kamen aus Nordwest, also achtern von Backbord, und wollten uns mit ihrer tonnenschweren Urgewalt niederdrücken. Ein solcher Brecher durchschlug Achterkante mittschiffs das eichene Eingangsschott samt Rahmen zu den Kammern der Nautiker, des Bootsmannes und des Chefstewards.

Sekundenschnell stand das Wasser einen Meter hoch in den Kammern. Ein weiterer Brecher stürzte an Deck und zerschlug Farbenlast, Zimmermannslast und Getränkelast. Die Getränkekisten waren damals noch aus Holz. Es blieb keine einzige Flasche heil. Die doch sehr stabile zwölf Meter lange Gangway, die etwas eingelassen mit starken Ketten gelascht und zusätzlich mit



den Davids gesichert war, wurde an Deck geschleudert. Durch weitere Brecher wurde sie nach und nach wie ein Stück Blech um eine Tankluke zu einem glatten großen U gewickelt (siehe Pfeil im Bild).

Inzwischen wurde der große Niedergang, der vom Hauptdeck als einziger Ausgang zur Kommandobrücke vorhanden war, ebenfalls in Sekundenschnelle über Bord geschleudert. Da der Kapitän alle nautischen Offiziere auf die Brücke befahl, musste der damals sehr gewichtige I. Offizier Hermann W. diese mühevoll an einem Lüfterrohr erklimmen.

Mittlerweile hatten sich die riesigen Brecher, die sich über das Hauptdeck ergossen, auch schwer am Laufsteg zu schaffen gemacht. Dieser stellte die Hauptverbindung vom Achterschiff nach mittschiffs dar. Das galt nicht nur für die Wege der gesamten Besatzung, sondern in besonderer Weise auch für alle Lebensadern des Schiffes. Unmittelbar am und unter dem Laufsteg befand sich die gesamte Technik für die Verbindung zwischen Hauptmaschine und Brücke. Es betraf Wasser, Energie, Heizung und besonders die Steuerung der Rudermaschine. Der Ausfall der Ruderanlage wäre in dieser Wettersituation gleichbedeutend mit der Manövrierunfähigkeit und damit mit der Aufgabe des Schiffes verbunden gewesen.

Als I. Koch erhielt ich vom Kapitän die Weisung, für alle Rettungsboote wasserdichten Notproviand bereitzustellen. Unsere Lage wurde immer prekärer. Unser Alter informierte die Besatzung über Bordlautsprecher mit folgender Mitteilung: „Achtung, in fünf Minuten werden wir wenden und auf Gegenkurs gehen. Alles zurren und festhalten!“ Ich verfolgte das Manöver, so weit es ging, an Deck. Kurze Zeit später wurde die Hauptmaschine auf AK (Äußerste Kraft) hochgefahren, das Ruder auf hart Backbord gelegt, und wir gingen nun mit halber Kraft gegenan.

In Deutschland, den Niederlanden und zum Teil auch aus Frankreich war inzwischen eine Flotte von Rettungshubschraubern, Suchflugzeugen, einer Fregatte der Marine und allen zur Verfügung stehenden Seenotrettungsschiffen zu Hilfe- oder Suchleistungen ausgelaufen. Von einem sinkenden Kümo wurde die sechsköpfige Besatzung gerade noch im letzten Moment durch einen Hubschrauber gerettet. Ein kleiner holländischer Passagierdampfer kam in Seenot und drohte zu kentern.

An Tragik nicht zu überbieten und bis heute nicht restlos aufgeklärt ist die Rettungsaktion des Seenotrettungskreuzers ADOLPH BERMPOHL. Dieser hatte mit Hilfe seines Tochterbootes die drei Seeleute des gesunkenen Kutters BÜRGERMEISTER VON KAMPEN geborgen. Das Mutterschiff gab noch über Norddeich Radio den Funkspruch ab: „Wir haben die Leute geborgen, können aber wegen der zu hohen See nicht slippen ...“ In diesem Moment brach der Funkkontakt für immer ab.

An dieser Stelle möchte ich bemerken, dass die damaligen Seenotrettungskreuzer fast alle sehr modern ausgerüstet waren und als unsinkbar galten.

In einer großen Rettungsaktion hat man den Seenotrettungskreuzer am nächsten Tag schwer beschädigt, aber schwimmend, der Diesel lief noch, ohne Besatzung gefunden. Nach umfangreichen Untersuchungen musste das Schiff mehrmals gekentert sein, hatte sich aber auf Grund seiner technischen Möglichkeiten (die Lenzpumpen waren automatisch angesprungen) wieder aufgerichtet. Das Tochterboot fand man viele Stunden später kieloben treibend ohne Retter und Gerettete.

Am nächsten Tag zog der Orkan ab. Fröhlich strahlend blauer Himmel und eine sehr starke Dünung. Von einem Suchflugzeug erhielten wir die Information über eine durch uns verursachte Ölspur. Später in der Werft stellte sich deren Ursache heraus, nämlich ein mehrere Meter langer Riss auf dem Hauptdeck.

Kurz darauf gab uns ein weiteres Suchflugzeug mit Rauchbomben den Hinweis auf eine knapp zwei Seemeilen voraus treibende Rettungsinsel. Mit einer Wurfleine verbunden trieb daran ein toter Seemann. Mühevoll bargen wir die Rettungsinsel und fanden noch zwei

weitere tote Seeleute darin. Sie waren nicht ertrunken, sondern im drei Grad kalten Wasser erfroren. Später fuhren wir noch an ein Kümo heran, das ohne Besatzung trieb, ein Gespentschiff. Durch den Orkan hatte sich dessen Ladung verschoben. In Panik hatte die Besatzung das Schiff verlassen. Sie fand den Seemannstod. Nordsee ist Mordsee, wahrhaftig!

Am Abend liefen wir in die Schleuse Brunsbüttel ein, begleitet von einem riesigen Medienrummel. Wir waren doch ein Schiff aus dem Ostblock. Unser Kapitän P., der schon im Zweiten Weltkrieg zur See gefahren war, wurde nach seinen Eindrücken befragt, und er antwortete: „Ich habe schon viele Stürme auf See erlebt, aber dieses Mal standen wir mit Gummistiefeln in der Nock, in der Brücke und im Kartenraum, und selbst wenn ich zum Himmel aufschaute, haben wir nur Wasser gesehen.“

Für die gesamte Besatzung ein fest in der Erinnerung bleibendes Ereignis bedeutete die Übergabe der toten Seeleute in der Schleuse von unserem Schiff an Land. Die gesamte Besatzung des Tankers SCHWARZHEIDE war auf Laufsteg und Tankdeck in Uniform angetreten und bei der Übergabe unserer Berufskollegen ertönte unsere Schiffssirene als letzter Gruß. Ein sehr bewegender Augenblick für alle. Es floss so manche stille Träne. Von Ost und West war in diesem Moment nichts zu spüren. Wir waren in einem vereint, wir waren Seeleute!

Kurz darauf löschten wir unsere Ladung im Ölhafen Rostock. Dann ging es umgehend in die Reparaturwerft nach Ermden. Hier stellte sich heraus, dass wir den Orkan nur mit viel Glück so heil überstanden hatten. Die Reparaturkosten gingen in die Millionen.

Im Jahre 2007, also genau vierzig Jahre später, fuhr ich als Koch auf den beiden hochseetauglichen Segelschiffen Barkentine ANTIGUA und Bark ARTEMIS mit Passagieren durch die Nordsee. Obwohl ich schon weit über hundert Mal die Nordsee erlebte, auf Frachtern, Tankern, Kümos, Schleppern, Forschungsschiffen und in den letzten Jahren mit Segelschiffen, wühlen mich die Ereignisse auf der SCHWARZHEIDE immer wieder auf, und die Vergangenheit holt mich ein.

Als ich mir bei Gelegenheit die Insel Helgoland einmal näher ansehen wollte, bestieg ich den Berg zum Oberdorf, um mir auch die Kirche anzuschauen. Vor dem Haupteingang, in einem Seitenflügel, stand eine künstlerisch sehr schön in Stein gearbeitete Gedenktafel für die verschollene Besatzung des auf Helgoland stationierten Seenotrettungskreuzers ADOLPH BERMPOHL, für Paul Denker, Hans-Jürgen Kratschke, Günter Kuchenbecker und Otto Schülke. Eine von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) aufgestellte Spendenbox gab mir Anlass, ebenfalls eine Spende zu hinterlassen.

2011 lief ich mit dem modernen Forschungsschiff ALKOR wiederum Helgoland an. Von der Rettungsstation der Insel wollte man mir mitgeschnittenes Funkmaterial von den Geschehnissen rund um die ADOLF BERMPOHL zur Verfügung stellen. Leider kam es durch unser baldiges Auslaufen nicht dazu.

Ich habe die Ereignisse so geschildert, wie ich sie damals vor 47 Jahren erlebt habe. Es ist mir ein Bedürfnis, den Leuten an Land diese Geschehnisse rüberzubringen. Manchmal mündet die Liebe zum Meer auch in einer Hassliebe, mit Ehrfurcht vor diesen Naturgewalten. Je besser der Mensch die See kennt, um so mehr achtet er sie. Trotz aller Fortschritte ist der Mensch diesen Naturgewalten noch immer unterlegen. Wir wollen es manchmal nicht wahrhaben, das Meer verzeiht keine Fehler.

Mein besonderer Dank gilt den vielen sichtbaren und unsichtbaren Helfern und Beschäftigten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die oft unter Einsatz ihres Lebens Menschen aus Seenot helfen. Sie laufen mit ihren Schiffen aus, wenn andere Schutz suchend einlaufen!

Schweres Wetter

Es könnte der 24. April 1972 gewesen sein, wenn ich meinem Tagebuch heute noch glauben darf. MS NIENBURG hatte Rotterdam mit vollen Luken verlassen, um entlang der Westküste Afrikas über Cape of Good Hope und durch den Indik als nächsten Zielhafen Singapore anzu- steuern. Die Decks waren sauber gespult und vom Schmutz der europäischen Häfen gereinigt. Wir machten bei gutem Wetter schöne Fahrt durch den Ärmelkanal und näherten uns rasch der Biskaya. Aber schon bald war es, wie so oft in diesem Seegebiet, mit dem unschuldigen Frühlingswetter vorüber und Rasmus zeigte uns, wer der Herr auf See ist.

Steifer Wind kam auf und mauserte sich schon bald zu einem ordentlichen Sturm. Vom Kabelgatt beginnend hatten wir ein Strecktau bis Vorkante Brücke gespannt, um bei dem aufkommenden Sturm mehr Sicherheit auf dem glitschigen Deck zu haben. An Deck war soweit alles aufgeklärt und für die große Überfahrt seefest gemacht worden.

Nur an der Steuerbordseite von Luke I standen noch vier 200-Liter-Fässer mit Verdünnung, gehalten von einem nicht mehr ganz neuen Manilatau.

Wir vier Deckslehrlinge hangelten uns, versehen mit Wetterjacke, Südwestern auf dem Kopf und Gummistiefeln an den Füßen, gemeinsam mit dem Bootsmann und dem Kabelede am Strecktau nach vorn, im Schutz der Windenhäuser immer wieder kurz verharrend, um nicht die im Bereich Luke II und IV überkommenden Wellen abzufassen. Ohne große Probleme erreichten wir unsere Fässer. Der Kabelede und Pit bereiteten im Schutz der Back einen neuen Standplatz für die Fässer vor. Wir anderen lösten den Knoten des Tampens und der Boss rollte gemeinsam mit Klaus und Roger das erste Fass in Sicherheit.

Das Schiff stampfte enorm und immer wieder kamen Gischt und Spritzer über. Fiel der Steven in ein Wellental, schienen die schweren Fässer schwerelos über Deck zu schweben. Ich selbst hatte die schöne Aufgabe bekommen, die verbliebenen Fässer mit dem Tampen festzuhalten und schwebte gemeinsam mit den Fässern. Gleichwohl gelang mir dies ganz gut. Ich fand mich nur manchmal als Spielball der entfesselten Elemente auf oder neben den Fässern wieder.

Innerhalb weniger Minuten konnten alle Fässer glücklich in den Wind- und Seeschatten der Back verbracht werden. Gerade war ich dabei, mich mit dem frei gewordenen Tau ebenfalls dorthin zu begeben, als über der Back vor mir plötzlich eine gigantische Wasserwand in die Höhe wuchs und wuchs, die mich klein und nichtig erscheinen ließ.

Ehe ich einen klaren Gedanken fassen konnte, stürzte das durchsichtige, nasse Gebirge mit aller Wucht über mir zusammen. Verzweifelt suchte ich irgendwo nach Halt. Salziges Wasser drang mir in Mund und Nase, lief in Kragen und Stiefel. Hilf- und orientierungslos schwamm ich in den Wassermassen dahin. Plötzlich spürte ich einen Halt unter meinen Achseln, das Wasser rings um mich verlief sich und ich fand mich, wie ein Wäschestück auf der Leine, am Strecktau hängend, kurz vor dem Windenhaus wieder. Auf halbem Wege stand prustend unser Boss, sich an der Luke festklammernd; er hatte versucht, mir zu Hilfe zu kommen.

Rasch verholten wir uns zur schützenden Back. Befreit lachend streiften wir die randvollen Gummistiefel von den Füßen und schütteten den Inhalt mit Schwung auf Deck. In einem günstigen Moment hangelte sich unser Trüppchen am Strecktau wieder in Richtung Aufbauten achterwärts.

Von schwerem Wetter kann wohl jeder Seefahrer ein ähnliches Lied singen. Dass es aber die folgenden Unannehmlichkeiten nach sich ziehen konnte, dürfte nicht allzu oft vorgekommen sein:

„Geladen haben wir folgende Dinge: Luke I ist mit Reissäcken, Textilien, vor allem Unterwäsche, und Autoreifen gefüllt. Luke II das Gleiche. Luke III enthält nur Reissäcke und Luke IV ist nicht ganz voll und enthält Holzkisten mit Knoblauch und Konserven mit Mandarinen und Schweinefleisch. An der Vorkante Luke IV Unterraum stehen noch ein paar rote Holzfässer mit Därmen. Luke V enthält schwarzen Tee in eisenbeschlagenen Sperrholzkisten, der duftet nach Heu. Die Süßöltanks sind mit Süßöl gefüllt, und außerdem haben wir noch PVC-Granulat geladen. Die Beladung ist fast abgeschlossen. Sicher wird es noch in der Nacht losgehen.“

So steht es in meinem Tagebuch vom 11. September 1971. Und so war es dann auch.

Gegen 3.00 Uhr wurden wir geweckt. „Klar vorn und achtern!“ Die NIENBURG löste sich in Shanghai von der Pier, um zunächst in Richtung Yawata, einem japanischen Hafen auf der Insel Kiushu, zu versegeln. Die Knoblauchkisten in Luke IV waren mit Netzbrocken und Laschings aus Manilatauwerk gegen einen eventuellen Sturz in den teilweise noch leeren Laderaum gesichert.

Am 15. September verließen wir am Abend Yawata in Richtung Singapur mit der Aussicht, unterwegs einen Taifun abzufassen. Kapitän Sass änderte den Kurs so weit, dass wir nur die Randzone des Unwetters streiften, aber auch die genügte, um unseren Dampfer drei Tage in Atem zu halten. Als der Sturm sich gelegt hatte und das Schiff sich nur noch in einer starken Dünung wiegte, befanden wir uns in der Nähe der Philippinen, und der süßliche Duft des tropischen Regenwaldes erfüllte die Luft.

Leider roch es in der Luke IV nach dem Unwetter nicht ganz so „süß“. Die unteren Lagen der instabilen Holzkisten mit dem Knoblauch hatten dem Druck und den enormen Schiffsbewegungen nicht standgehalten und waren in sich zusammengebrochen. Dadurch war ein großer Teil der Ladung vornüber in den Oberraum von Luke IV gekippt.

Auch im Kabelgatt sah es verheerend aus. In Singapur hatten wir auf der Hinreise durch den Schiffshändler viele Drums Farbe für die ständig anfallenden Werterhaltungsmaßnahmen erhalten. In Rostock war man leider nicht in der Lage gewesen, uns zu Reisebeginn entsprechend auszustatten. Nun lagen in der Farbenlast die Kübel völlig durcheinander und die schöne „Westfarbe“ hatte sich, ob Grundierung oder Lack, zum großen Teil entleert und zu einem rotbraunen



Einheitsbrei vermischt. Auf dem Boden der Last stand die Farbe gute fünf Zentimeter hoch und schwappte bei jeder Bewegung des Schiffes hin und her. Die giftigen Inhaltsstoffe der Farbe hatten in dem Schapp ein überaus gefährliches Luftgemisch geschaffen.

Mit Hilfe von Lüftungsaggregaten wurde erst einmal Frischluft in die ansonsten nur über einen Manndeckel begehbare und damit auch nur schlecht belüftbare Last hineingeblasen. Dann gingen je zwei Mitglieder der Decksgang in den Unterraum und schöpften mit Aufnehmern die Flüssigkeit wieder in die Behälter zurück. Nach 20 Minuten kamen dann die Nächsten dran. Länger konnte man es in dem giftigen Dunst nicht aushalten. Die Sinne waren schon bald benebelt wie nach dem Genuss einer halben Flasche WBS. Übel im Magen wurde einem aber wie nach zwei Flaschen des guten Weinblattsiegels.

In Singapur übernahmen die Hafenarbeiter die Beräumung des in sich zusammengefallenen Knoblauchs. Kapitän Sass hatte angeordnet, dass der Knoblauch in die Kühlluken, Vorkante Brücke, umgeladen werden sollte. So geschah es auch. In Luke IV erhielten wir dadurch Platz, noch mehr Rohkautschuk für Westeuropa zu übernehmen.

Noch wussten wir nicht, was dieses Verbringen der starken Gewürz Zwiebeln für Konsequenzen nach sich zog.

Wer die Typ XD-Schiffe kennt, weiß, dass an Steuerbord neben dem Tallybüro der Lüfterkanal von den Kühlluken ins Freie trat. Normalerweise traf sich die Decksgang jeden Morgen dort und der Boss nahm seine tägliche Arbeitseinteilung vor. Mit dem Zeitpunkt der Einlagerung des Knoblauchs in die Kühlluken war das nicht mehr möglich. Aus dem Lüfter strömte Tag und Nacht ein satter Strom an Knoblauchgestank heraus. Musste man diese Stelle passieren, so zog man unwillkürlich den Kopf ein, um nicht diesen warmen, ekligen Geruch in seiner ganzen Fülle abzufassen. Noch auf der Folge Reise erappte ich mich dabei, wie ich mich an der Stelle automatisch duckte. Wir fuhren also, eine üble Knoblauchfahne hinter uns herziehend, über die Weltmeere in Richtung Hamburg. Dort wurden wir den Knoblauch endlich los. Die an Bord kommenden Stauer versicherten uns glaubhaft, dass sie das Kommen unseres Schiffes schon gerochen hätten, als wir am Feuerschiff ELBE I den Lotsen übernahmen.

Damit war aber noch kein Ende der Knoblauchstory in Sicht. Nach unserem wohlverdienten Urlaub in heimatlichen Gefilden ging es erneut von Rostock nach Hamburg. Dort sollten wir eine Ladung gefrorenes Geflügel für Hongkong in die Kühlluken bekommen. Wir Deckselhrlinge erhielten nun vom Boss den Auftrag, die Luken von den Resten des Knoblauchs zu befreien. Mit Handfeger und Kehrblech machten wir uns an die Arbeit; wir fegten die Alu-Latten und Grätling sauber und meldeten alsbald Vollzug. Kurz darauf kam ein Kontrolleur des Hafens, um den Zustand der Luken zu prüfen. Er steckte nur den Kopf in die Luken, schüttelte ihn und meinte lapidar, das müsse wohl noch mal gereinigt werden, da lägen ja noch überall Knoblauchreste rum. Wir gingen also erneut an die Arbeit, nun schon etwas brummiger. Wir nahmen die Grätings auf und fegten auch darunter jedes Schnippelchen weg. Wir waren noch nicht ganz fertig, als der Kontrolleur erneut erschien, um uns zu beweisen, dass noch immer Schalen vom Knoblauch herumlagen. Also, hallo again! Dieses Mal holten wir uns Kuttenlecker aus dem Kabelgatt und pinselten alle Zwischenräume der Grätings mühevoll aus, um auch wirklich alle Reste des Knoblauchs zu erwischen. Wir empfanden unsere sinnlos erscheinende Tätigkeit als reine Schikane. Tatsächlich konnten wir unseren Kontrolleur dann auch wirklich zufrieden stellen. Nachdem er noch einen Kübel mit Eukalyptusöl entleert hatte, war auch der den Luken noch immer anhaftende penetrante Geruch verschwunden. Inzwischen war es schon späte Nacht geworden, als wir endlich die Luken, die sich schon fast zum Alptraum entwickelt hatten, verlassen konnten.

Wir waren uns aber sicher, dass die Chinesen, für die die Ladung Geflügel bestimmt war, nichts dagegen gehabt hätten, wenn das Fleisch schon mit Knoblauch vorgewürzt gewesen wäre.

68 Tage Reede Hsingkang

Eigentlich sah alles so aus, als würde es eine ganz normale Reise werden. Unser MS FREUNDSCHAFT, einer der legendären Typ IV-Frachter, war am 6. April 1968 in Rostock bereit zum Auslaufen.

Das Schiff stand gut in Farbe, war technisch soweit in Ordnung und hatte schon einiges an Stückgut geladen. Das Ziel der Fahrt lag in Fernost. Die 52-köpfige Besatzung unter Kapitän Rose war topfit und die fünf mitreisenden Ehefrauen sicherlich auch.

Über Hamburg, Rotterdam, Lagos und Abidjan ging es nach Djakarta, wo wir am 30. Mai eintrafen. Die Überfahrt war ruhig, sodass wir ohne Probleme das Ladegeschirr überholen und am 7. Juni 1968 in Hongkong anlegen konnten.

Hongkong ist für mich persönlich die schönste Stadt der Welt, aber das ist Ansichtssache. Bei viel Landgang konnten wir diese Stadt innerhalb von einer Woche erkunden. Mit unbeschreiblichen Eindrücken führte die Reise weiter nach Osaka und dann nach Kobe, um Eisen und Stückgut für China zu laden. Am 1. Juli lagen wir dann in Yokohama. Von dort aus unternahmen wir einen Ausflug nach Tokio. Tokio war nach unserem Eindruck eine quirlige Stadt, sicher schön für Touristen, aber leben möchte ich dort nicht. Nach einer Woche verließen wir Yokohama und fuhren nach Moji, um die restliche Ladung für China zu übernehmen.

Bei mir meldeten sich ganz langsam bohrende Zahnschmerzen. Kein gutes Zeichen! Die Zahnschmerzen wurden immer schlimmer. Tabletten wirkten nicht mehr, auch nicht die Betäubung mit WBS. Ich ging zum Doc.

Was danach kam ist in etwa mit den Foltermethoden der heiligen Inquisition zu vergleichen. Nachdem keinerlei Betäubung half, holte der Doc den Zimmermann, um mich festzunageln, und versuchte den vereiterten Zahn zu ziehen. Das gelang natürlich nicht auf Anhieb. Erst eine größere Menge WBS hat die Sache etwas erleichtert. Der Timming, vom Körperbau her fast so breit wie hoch und mit Oberarmen wie Elefantenbeine, nahm mich in den Schraub-



stock. Außer den Zehen und den Augenlidern konnte ich nichts mehr bewegen. Der Doc begann mit der Folter. Details lasse ich mal weg, aber nach ein paar Minuten war der Zahn heraus und ich völlig am Ende.

Abends haben wir die Sache im kleinen Kreis nochmals gründlich begossen, denn die Wunde musste ja desinfiziert werden.

Am 18. Juli 1968 erreichten wir Shanghai, vorerst ging das Schiff auf Innenreedee. Nach zehn Tagen, am 28. Juli, lagen wir dann endlich an der Pier. Die meiste Ladung wurde gelöscht. Der Landgang war nicht so lustig, denn in China hatte zu diesem Zeitpunkt die so genannte „Kulturrevolution“ ihren absoluten Höhepunkt erreicht. Die ganze Stadt hing voller Transparente und Mao-Bilder, ständig plärrte überlaute Revolutionsmusik, und an jeder Ecke hielt man uns die kleine, rote Mao-Bibel vor die Nase. Die Menschen waren euphorisch und völlig überdreht. Shanghai hatte ich mir anders vorgestellt. Auch bei uns auf dem Schiff wurde dieses Theater weitergeführt. Die Lukenbrigaden kamen früh mit Fahnen und einem übergroßen Mao-Bild im Gleichschritt an und erst nach kurzem Appell ging es in die Luke. Das Mao-Bild blieb mit Bewachung oben an Deck. Nach der Arbeit durfte dann die beste Brigade das Bild wieder zurücktragen.

Die Besatzung wurde nachdrücklich belehrt, ja keine Revolutionsdevotionalien, wie Mao-Bibeln, Zeitungen oder Bilder in den Müll zu werfen, das habe auf einem anderen Schiff schon schlimme Folgen gehabt.

Irgendwie überstanden wir die Zeit. Das Tsingtao-Bier im Hafenrestaurant, das es noch heute zu kaufen gibt, hat jedenfalls geschmeckt, und oft sind wir auch gar nicht viel weiter gekommen, weil die ganze Revolution einfach nur genervt hat.

Am 4. August liefen wir nach einem dreitägigen Zwischenaufenthalt an den Tonnen vor dem Hafen dann endgültig aus.

Am 6. August 1968, vier Monate nach dem Ablegen in Rostock, gingen wir in Hsingkang auf Reede. Das Unheil nahm seinen Lauf.

Am späten Vormittag, das Wetter war schön, die See ruhig, fiel der Anker. Niemand an Bord ahnte, dass vor uns die längste Reedezeit liegen würde, die es bis dahin in der Geschichte der Reederei gegeben hatte.

Die Schiffsführung unter Kapitän Rose teilte mit, dass wir voraussichtlich etwa zwei bis höchstens drei Wochen auf Reede blieben. Ein richtiger Grund dafür wurde uns aber nicht genannt.

Mit uns teilten zu diesem Zeitpunkt etwa 35 bis 40 Schiffe dieses Schicksal. Ganz genau konnten wir sie gar nicht zählen.

Die Tage verliefen eintönig und ohne besondere Höhepunkte. Das Essen war normal, es gab ja noch genügend Vorräte. Auch Bier gab es noch, nur der WBS ging langsam zur Neige. Ich hatte Tagestörn und an Deck wurde das gemacht, was auf See durch das Wetter oft nicht möglich war und im Hafen durch andere Arbeiten auch oft zu kurz kam. Die Aufbauten und Lüfter sowie Schanzkleid und Lukeneinfassungen wurden farblich komplett überholt. Wie sich bald herausstellen sollte, hatten wir offenbar mehr Farbe als Lebensmittel und Alkohol an Bord. Nach etwa einer Woche legte sich neben uns ein Norweger. Wir haben uns von ihm fünf Filme ausgeliehen, die wir in der gleichen Nacht, alle hintereinander angesehen haben. Eine tolle Abwechslung und auch eine beachtliche Leistung von uns. Aus unerfindlichen Gründen war der Norweger zwei Tage später wieder weg. Wir wussten nicht mal, ob er eingelaufen oder wieder weggefahren ist.

Einen kleinen Höhepunkt in der eintönigen Zeit an Bord gab es am 12. August. Wir gründeten unsere eigene Bordband und taufte sie mit viel WBS auf den Namen „The Last People“ (T.L.P.). So sahen wir übrigens auch aus. Robin, ebenfalls Matrose, und Arthur, ein Schmier-nippel, konnten ziemlich gut Gitarre spielen. Max und ich, „der Lange“, also zwei weitere



„The Last People“ – Wolfgang Ostheller, Frank Magivius, Manfred Schubert und Klaus Richter (v.l.n.r.)

Matrosen, spielten dazu Waschbrett und Pütz. Es ist kaum zu glauben, aber es entstand richtig gute Musik, zumal Arthur auch noch eine ganz prima Stimme hatte. Wir machten ein paar Tonbandaufnahmen oder spielten manchmal abends einfach so zum WBS.

Übrigens auch heute noch, 45 Jahre nach dieser Zeit, treffen sich Robin, Arthur und ich regelmäßig, meist ein- bis zweimal im Jahr zu unserem kleinen, privaten Seemannstreffen. Manchmal holen wir dabei auch die Instrumente raus, doch viel mehr wird über alte und neue Erlebnisse geklönt.

Die Zeit verging schleppend. Es gab Höhepunkte an Bord wie am 17. August die Taufscheinausgabe mit reichlich Alkohol und viel Spaß. Am 19. August folgte ein großes Bootsmanöver, zwei Tage später dann das Manöver „Feuer im Schiff“ und jeden Abend ein kleiner Umtrunk, immer bei jemand Anderem, aber meistens mit Musik unserer neuen Bordband. Für alle, die die Typ IV-Schiffe nicht mehr kennen, muss ich hier mal erklären, dass es auf den Schiffen dieser Serie, im Gegensatz zu allen anderen Baureihen danach, keine Klimaanlage gab. Unsere Klimaanlage war der Ventilator.

So war es halt üblich, dass sich zum Beispiel die Decksgang jeden Abend bei einem Anderen traf. Ein Kulturangebot an sich existierte an Bord eigentlich gar nicht.

Ende August bekamen wir es dann mit einer Plage von Heuschrecken und Libellen auf unserem Schiff zu tun. Man glaubt gar nicht, dass so etwas auf Reede überhaupt möglich ist. Jedenfalls waren diese Insekten zu unseren ständigen Haustieren, den Kakerlaken, direkt mal eine Abwechslung. Leider mit dem Ergebnis, dass dort, wo die Schwärme sich niedergelassen hatten, wieder Farbe gewaschen werden musste. Da waren unsere Kakerlaken wesentlich pflegeleichter.

Am 31. August lagen wir 24 Tage auf Reede, und es war uns völlig unklar, nach welchem System die Chinesen die Schiffe abfertigten. Irgendeine geordnete Reihenfolge ließ sich jedenfalls nicht erkennen. Den bisherigen Reede-Rekord vor Hsingkang hielt ein Pole, der

erst nach 62 Tagen einlaufen konnte. Ein Franzose jedoch kam und fuhr direkt durch in den Hafen. Das sollte verstehen, wer will. Inzwischen waren es wohl auch deutlich mehr als 40 Schiffe, die mit uns vor sich hindümpelten.

Diese ganze Situation trug wesentlich dazu bei, dass es unserem Kapitän, „Papa Rose“ gesundheitlich immer schlechter ging. Na, und der Jüngste war er ja auch nicht mehr. Zum Glück hatte er seine Ehefrau dabei, die sich um ihn kümmern konnte. Am 11. September ging es dann offensichtlich nicht mehr und er musste von Hsingkang über Peking und Moskau nach Hause fliegen.

Der neue Kapitän Kaufmann war noch sehr jung, voller Elan. Er übernahm das Schiff fünf Tage später, aber zaubern konnte auch er nicht.

Am 19. September kam ein kleiner Lichtblick daher, wir sahen graue, weiße und orange Farben mit blau-rot-blauer Schornsteinmarke, das konnte nur ein DSR-Schiff sein. Die EDGAR ANDRE fuhr auch in diese Mausefalle und legte sich direkt neben uns. Wie sich das gehörte, wurde am Abend ordentlich gefeiert. Die Freunde von der EDGAR ANDRE waren im Gegensatz zu uns noch gut bestückt, auch mit Alkohol. Zum Glück brachten sie reichlich Bier und WBS für einen Umtrunk mit rüber. Ihnen war von der Hafenbehörde mitgeteilt worden, sie könnten nach einer Woche einlaufen. Wir grinnten nur, denn wir wollten den Jungs die Laune nicht verderben. Gegen Mitternacht fuhren sie zurück auf ihren Dampfer. Für uns war es ein sehr schöner Abend und mal eine Abwechslung an Bord gewesen.

So langsam, und eigentlich kaum zu merken, änderte sich der Speiseplan. Natürlich musste keiner hungern, aber es gab kaum noch irgendwas Frisches, dafür immer mehr Nudeln und Konserven.

Im Nachhinein kann ich sagen, unser Smutje war ein Meisterkoch, denn die richtige Kochkunst geht ja erst dann los, wenn die Zutaten knapp werden.

Das beste Beispiel dafür war sein legendäres „Hsingkang-Schnitzel“. Und das ging so:



Ende einer Bordfete – Wolfgang Ostheiler, „Mucho“, der Autor, sitzend und Dieter Freund (v.l.n.r.)

Aus dem letzten Stück Schweinefleisch, das er noch hatte, und das war etwa so groß, wie die Faust vom Timming, schnitt er so viele Schnitzel wie möglich, also etwa zehn bis zwölf Stück. Bei 52 Mann Besatzung ging das natürlich nicht auf, und er formte mit einer mir heute noch unbegreiflichen Technik aus Eiern und Semelmehl die restlichen Schnitzel. Alles wurde gebraten, sah gleich aus und wurde beliebig serviert, ohne Ansehen von Person oder Dienstgrad. Das Tollste daran aber war, dass nur ganz wenige von denen, die einen „Blindgänger“

erwischten, das auch merkten. Das war Kochkunst in höchster Vollendung.

Das Leben an Bord wurde immer eintöniger, schon war es der 24. September, 50 Tage Reede. Das war zu dieser Zeit schon rekordverdächtig, aber es sollte noch schlimmer kommen.

Einen weiteren Dämpfer für uns bedeutete das Einlaufen der EDGAR ANDRE, die nicht mal eine Woche auf Reede liegen musste. Das machte schon neidisch und förderte bei einigen den „Hsingkang-Koller“.

Hinzu kam noch, dass es auf dem Schiff so gut wie keinen Alkohol mehr gab. Bier und WBS waren schon lange alle, der Wein ging zur Neige. Nun kam die große Stunde von „Finari“. „Finari“ war ein Magenbitter mit 48 % Alkohol, der ganz fürchterlich schmeckte, etwa so ähnlich wie der heutige „Unikum“ oder „Fernet Branca“. Von diesem Teufelszeug befanden sich zwei Kartons, also 24 Flaschen, an Bord und trotz des akuten Alkoholmangels wollte da keiner ran.

Ich holte mir eine Flasche zur Probe, und es gelang mir sogar „Mucho“, auch ein Matrose, zum Mittrinken zu überreden. Ein schöner Schwips und am nächsten Morgen ein Kopf wie ein Rettungsboot waren der Lohn dieses Versuches.

Wir holten uns also am nächsten Tag wieder eine Flasche, und es folgte das gleiche Spiel. So ging das dann immer weiter. Ab und zu kam zwar mal jemand und hat gekostet, denn ein bisschen neidisch war man schon, aber es sind alle mit schrecklich verzerrtem Gesicht wieder fortgelaufen. Und so ergab es sich, dass ich mit „Mucho“ den gesamten Finari-Bestand vernichtet habe.

Inzwischen war der 60. Reedetag vorbei und der „Hsingkang-Koller“ schlug bei einigen schlimm zu. Unser Eisbär schmiss sein japanisches Tonbandgerät über Bord und zerschlug sein ebenfalls aus Japan stammendes Teeservice, und der Purser brannte sich mit der Zigarette Löcher in den Arm. Es wurde also höchste Zeit, dass irgendwas passierte.

Am 6. Oktober stellte dann unser „Alter“ der Hafenbehörde ein Ultimatum, dass wir nach Japan abliefen, wenn wir nicht umgehend einlaufen, bzw. wenigstens frische Verpflegung an Bord bekämen und das Einlaufen innerhalb der nächsten drei Tage erfolge.

Die Stimmung an Bord lag restlos am Boden und von ordentlicher, ausreichender Verpflegung konnte eigentlich schon lange nicht mehr gesprochen werden.

Viele konnten Nudeln oder Konserven nicht mehr sehen und verzichteten dann lieber mal ganz auf das Essen. Das Klima wurde immer gereizter und das Zusammenleben wäre unter diesen Verhältnissen nicht mehr lange gut gegangen.

Gearbeitet wurde sowohl an Deck wie auch in der Maschine nur noch das Nötigste, um den Dampfer in Betrieb zu halten. Alle warteten, wie die Chinesen nun reagieren würden.

Am 9. Oktober war es dann endlich soweit, wir durften nach 68 Tagen Reede in den Hafen einlaufen. Das war bis zu dieser Zeit absoluter DSR-Rekord.

Die Freude auf dem Schiff war unbeschreiblich, alle brannten darauf, endlich an Land zu können.

Ein kleines Problem gab es vorher trotzdem noch. Beim Hieven des Ankers zogen wir einige Stahltrossen mit hoch, die sich um den Anker verheddert hatten. Der Storekeeper mit Schweißgerät und ich als Helfer mussten nach außenbords, um auf dem Anker die Stahltrossen mit dem Schneidbrenner zu zerteilen. Das war für uns beide nicht ganz ungefährlich, ein Arbeitsschutzinspektor an Land hätte da wohl graue Haare bekommen. Nach etwa zwei Stunden anstrengender Arbeit hatten wir es geschafft, und später gab es für uns beide dafür ein Lob und sogar eine recht ordentliche Geldprämie.

Nun konnten wir endlich ungehindert einlaufen. Die Meisten rannten vor Freude an Deck hin und her und konnten das Festmachen kaum erwarten.

Endlich wieder an Land!

Zum Seemannsclub waren es nur 30 Minuten und jeder kann sich vorstellen, was dort an diesem Abend abging. Aber das ist schon wieder eine andere Geschichte.

Taufe und Indienstellung des Motorschiffes ALTENBURG

Während meiner wöchentlichen Schwimmstunde in einem Berliner Hallenbad fiel mir ein bärtiger Herr mittleren Alters auf, der dort ebenfalls immer zur gleichen Zeit seine Runden zog. Wir kamen miteinander ins Gespräch. Zu unserem Erstaunen stellte sich dabei bald heraus, dass sich unsere Lebenslinien an einer Stelle sehr annäherten. Er fuhr in jungen Jahren auf einem Frachter mit Heimathafen Rostock zur See, und ich war die Taufpatin eines der Schiffe seiner Reederei gewesen.

Im Jahre 1967 arbeitete ich als Einnäherin im VEB Nähmaschinenwerke Altenburg, einem der größten Arbeitgeber der Skatstadt und durch den Export von Industrienähmaschinen weltweit bekannt. Am 12. Mai 1967 sollte auf der Warnowwerft in Rostock-Warnemünde das vierte Schiff der Serie XD vom Stapel laufen. Ich wusste gar nicht wie mir geschah, als mich meine Betriebsleitung dafür vorschlug, gemeinsam mit Persönlichkeiten der Stadt Altenburg bei der Taufe dieses Schiffes anwesend zu sein und noch dazu den Taufakt zu vollziehen. Dazu sei vorweg gesagt, dass dieser Auftrag für mich als „Landratte“, wie man die Bewohner des Binnenlandes im Volksmund ja wohl bezeichnet, zu einem großen Erlebnis wurde. Selbstverständlich nahmen wir bei dieser Reise an die Küste die Gelegenheit wahr, uns die vielen damals geschaffenen Neubauten Rostocks anzusehen. Uns beeindruckten sehr der neue Stadtteil Lütten Klein, das „Haus der Schifffahrt“ als Sitz der Deutschen Seereederei sowie das neue, allerdings heute nicht mehr existierende Interhotel WARNOW, in dem unsere Delegation Quartier bezog.

Am 12. Mai 1967 fuhren wir zum eigentlichen Ziel unserer Reise, zur Warnowwerft. Wir erfuhren, dass in dieser imposanten Anlage mit ihrer riesigen Kabelkrananlage sich einst nur eine kleine Yachtwerft befunden hatte. Zu jenen Zeiten, in denen unsere Taufe stattfand, wurden neben modernen Schiffen für die DSR auch viele Schiffe für den Export gebaut. Nachdem ich mir noch etwas Seeluft um die Nase hatte wehen lassen, war auch das Lampenfieber vor dem Taufakt zurückgegangen. Trotzdem hielt ich zu meiner Beruhigung noch einen „Spickzettel“ mit dem Taufspruch in meiner Hand versteckt, den ich aber zum Glück dann doch nicht brauchte. Dennoch war ich ganz schön aufgeregt, als ich vor den vielen Menschen laut und deutlich den Taufspruch „Ich taufe dich auf den Namen ALTENBURG und wünsche dir und deiner Besatzung allzeit gute Fahrt!“ sprach. Als nach diesem Satz die Sektflasche vorschriftsmäßig am Bug zerschellte, die Arbeiter und Gäste Beifall klatschten, war ich ganz stolz. Ein wahrhaftig erhebender Augenblick, als die mit Girlanden geschmückte ALTENBURG als Werft-Bau-Nr. 204 unter den Klängen der



Taufpatin Helga Kraske

Feier

aus Anlass des Stapellaufes des 4. Schiffes der
Typ XD-Serie

MS „Altenburg“

(Werft-Bau-Nr. 204)

im Sportlerheim Mittelmole am 12. Mai 1967

12.00 bis 16.00 Uhr

10.00 13.00

Taufpatin: Frau Helga Krazke

Auftraggeber: VEB Deutsche Seerederei Rostock

Bauwerft: VEB Warnowwerft Warnemünde

Warnemünde, den 12. Mai 1967

Speisenfolge

Sekt

Aal geräuchert

Kraftbrühe „royal“

Weinbrand

Kalbsteak „Hawai“

feines Gemüse

Schwenkhartoffeln

Süßfrüchte

Mohrr

Nationalhymne und dem Ertönen der Schiffssirenen der umliegenden Schiffe vom Stapel in ihr nasses Element lief.

Im Anschluss fand aus Anlass des Stapellaufes des vierten Schiffes der Typ XD-Serie eine Feier im Sportlerheim „Mittelmole“ statt. Soweit meine Tauferlebnisse.

Karl-Heinz Staib vom Zirkel „Schreibender Seeleute“ fasste seinerzeit das beeindruckende Ereignis des Taufaktes eines Schiffes der Poseidon-Baureihe (ARENDSSEE, MÜGGELSEE, etc.) in die Worte: „Weiblicher Schwung lässt unter dem Beifall aller atemanhaltenden Augenzeugen eine Sektflasche mit der Stahlriesenstirn kollidieren, damit diese den Namen eines heimatlichen Sees tragen darf.

Und da geschieht das Faszinierende! Der gutgeformte Gigant scheint dem Druck der zertrümmerten Lächerlichkeit nachzugeben. Würdevoll gleitet er da hinein, wo ihn Verdrängung und Auftrieb erwarten. Schäumende Gischt klatscht zum Empfang kräftig gegen seinen Leib. Der erdbefreundete Stern gratuliert mit seiner freundlichrunden Art dem Täufling und lässt die wohldurchdachte Figur der 8000 Tonnen in neuer Umgebung voll zur Geltung kommen. Die Eltern des Täuflings stehen an der Helling. Alles okay! Hier und da werden Schweißperlen unter Schutzhelmen freigegeben.“

Anzumerken wäre noch: Auf der Lokalseite Altenburg der „Leipziger Volkszeitung“ wurde kurz darauf das Schiff mit seiner Visitenkarte vorgestellt und darauf hingewiesen, dass demnächst ein Patenschaftsvertrag zwischen der Stadt und der Besatzung abgeschlossen werden würde.

Zur Übergabe des Schiffes an Kapitän Heinrich Raedel und seine Besatzung am 29. September 1967 konnte die Taufpatin leider nicht anwesend sein, da sie zu dieser Zeit auf einer Ausstellung in Moskau Nähmaschinen ihres Betriebes vorführte.

Am 12. Oktober 1967 gegen 18.30 Uhr hieß es im Rostocker Überseehafen „Leinen los“ zur Jungferreise. Diese führte via Panamakanal nach Fernost. Aus den Reiseberichten des



Werftkapitän Borgwardt übergibt Kapitän Heinrich Raedel das Schiff (29. September 1967)

Vollmatrosen Christian Badstübner als Volkskorrespondent an die „Leipziger Volkszeitung“ geht hervor, dass vor der Passage des Kanals der Hafen Cartagena in Kolumbien angelaufen wurde, um Vorräte aufzufrischen. Für eine vorbeugende Maschinenreparatur wurden die Hafenbehörden auf den Hawaii-Inseln gebeten, in der ruhigen Bucht von Honolulu innerhalb der 3-Meilen-Zone vor Anker gehen zu dürfen. Das wurde dem Schiff verwehrt. Die Arbeiten mussten schließlich auf hoher See unter ständiger Beobachtung durch US-Flugzeuge bewältigt werden. Am 18. November 1967 passierte das Schiff die Datumsgrenze, ein Ereignis, das bis dahin wenigen DSR-Seeleuten vergönnt war. Zehn Tage später lief die ALTENBURG in den Victoria Harbour von Hongkong ein. Die Zeit, Hongkong zu

genießen, war knapp bemessen. Bereits am 1. Dezember traf das Schiff in Whampoa in der Mündung des Perlfusses ein. Die Jungferreise des Motorschiffes ALTENBURG nahm ihren weiteren Verlauf über japanische und chinesische Häfen.

Die Verbindung zwischen der Stadt und dem Schiff mit seiner Besatzung bestand über die nächsten Jahre vor allem darin, postalischen Kontakt zu halten. Auch besuchten Delegationen der Besatzung die Skatstadt Altenburg, ein Ritual, wie es in allen Patenschaftsbeziehungen gepflegt wurde, die DSR-Schiffe mit ihren namengebenden Städten unterhielten. Neben der Besichtigung des Schlosses und des Spielkartenmuseums stattete die Crew natürlich auch dem VEB Nähmaschinenwerke einen Besuch ab. Dass ebenfalls die Altenburger Likörfabrik auf dem Programm stand, kann nur noch vermutet werden.



Flaggenwechsel nach der Übergabe von Werft an die DSR (29. September 1967)

Gruß von unseren Matrosen

Die Besatzung von MS „Altenburg“ grüßt hiermit die Bürger ihrer Patenstadt aus Rotterdam auf das herzlichste. Am 12. 10. 1967 gegen 18.30 Uhr hieß es im Rostocker Überseehafen „Leinen los“ zur Jungferreise. Unsere Fahrt verlief bisher ohne Zwischenfälle. Wir sind stolz auf unser schönes Schiff und die Besatzung wird ihren Teil dazu beitra-

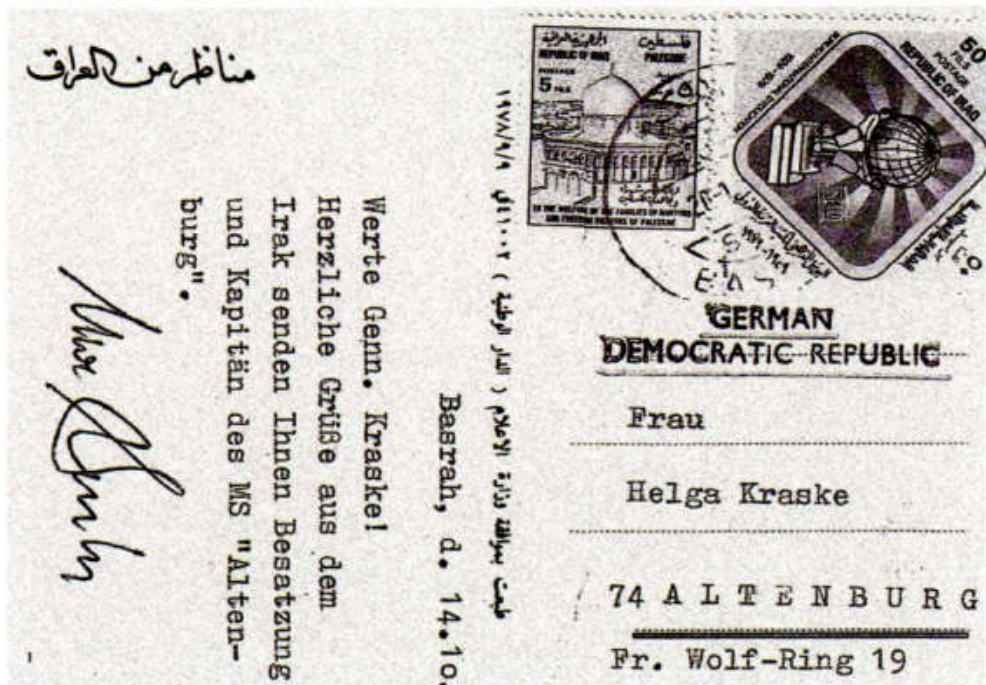
gen, den friedlichen Weltruf unserer Bürger der Deutschen Demokratischen Republik zu festigen. Die Delegation, die anlässlich des Park- und Teichfestes in Altenburg weilte, möchte sich nochmals herzlichst für die Gastfreundschaft bedanken.

Es grüßt im Auftrage der Besatzung
Matrose Christian Badstübner

In der beliebten Fernsehendereihe „Klock acht, achtern Strom“ stand eines Tages eine Sendung unter dem Motto „MS ALTENBURG und die Stadt Altenburg“. Eine Abordnung der Stadt und die Taufpatin wurden dazu eingeladen.

Nach der politischen Wende gab es für MS ALTENBURG im Flottenbestand der DSR keine Verwendung mehr. Am 15. März 1990 wurde das Schiff in Rostock als MILOS unter Panama-Flagge an einen griechischen Interessenten verkauft. Am 30. März 1990 trafen sich noch einmal der Kapitän, die Besatzung und Vertreter der Stadt Altenburg zu einer kleinen Abschiedsfeier in der „Jägerhütte“ im Barnstorfer Wald zu Rostock.

Das Patenschiff ALTENBURG wurde fortan aus dem Gedächtnis der Stadt gestrichen und zwar vollständig. Die neuen christlich-demokratischen Herren im Rathaus verschwendeten keinen Gedanken an die ehemalige Verbindung zwischen der Skatstadt und einem volkseigenen Schiff, das den Namen ALTENBURG bis in die entferntesten Winkel des Erdballs trug. Nicht ein einziger Fetzen Papier ist darüber mehr im Stadtarchiv zu finden. Der alleinige Nachweis über die Existenz eines Motorschiffes ALTENBURG befindet sich im Altenburger



Gartenlokal „Zum Bootsmann“, Am Anger 8. Es ist eine Bildtafel mit Dokumenten zur Taufe, Indienststellung und Jungfernnreise des Schiffes, gewidmet dem Betreiberehepaar Neyer, ex DSR, vom ehemaligen Besatzungsmitglied Badstübner. Gleichzeitig liegen im Stadtarchiv auf befremdliche Weise zwei Ordner mit Patenschaftsvertrag, Briefverkehr und anderen Dokumenten über die Beziehungen der Stadt Altenburg zu dem Kampfschiff MLR ALTENBURG aus Peenemünde. Militär besitzt eben in Deutschland noch immer einen besonderen Stellenwert.

„Später erfuhr ich“, bedauert die Taufpatin des MS ALTENBURG, „dass das Abwracken des einst so stolzen Schiffes am 7. Oktober 1992 in Alang/Indien begonnen hatte. Deshalb war es für mich sehr berührend, durch einen Zufall nochmals an diese vergangenen Zeiten zurückerinnert zu werden.“

Der die zwischen Stadt und Schiff gepflegte Patenschaft aktiv unterstützende VEB Nähmaschinenwerke Altenburg wurde nach dem gesellschaftlichen Umbruch privatisiert und überlebte als Firma ALTIN das Jahr 1990 nicht lange. Heute befindet sich bezeichnenderweise und dem demographischen Wandel angemessen in dessen Mauern die Seniorenresidenz „Schlossblick“ Altenburg mit über 100 Pflegeplätzen. Was für eine Pointe der Geschichte!

Kurt-Werner Langer

Dichtung und Wahrheit

Ende Oktober 1971 erschien im Zentralorgan der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, NEUES DEUTSCHLAND, eine Mitteilung des Allgemeinen Deutschen Nachrichtendienstes (ADN):

Piratenakt in Hamburg an DDR-Schiff

Willkürakt im krassen Widerspruch zum Völkerrecht

Berlin (ADN). Am 20. Oktober 1971 haben Beamte des Grenzschutzes der BRD rechtswidrig entgegen dem ausdrücklichen Protest des Kapitäns das im Hamburger Hafen liegende DDR-Schiff MS „Rostock“ betreten und unter Anwendung von Gewalt eine Frau und ein Kind vom Schiff entführt.

Wie ein Sprecher des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten dazu erklärt, handelt es sich hierbei um einen Piratenakt gegen ein Schiff der DDR und die an Bord befindlichen Personen, der international kaum seinesgleichen kennt. Eine derartige Menschenentführung ist ein Willkürakt, der im krassen Widerspruch zum Völkerrecht steht.

(Fortsetzung auf Seite 2)

Fortsetzung des ADN-Berichtes:

„spruch zum Völkerrecht steht. Dieser Gewaltakt beweist erneut, dass in der BRD Kräfte am Werke sind, die als internationale Störenfriede auftreten und einer Entspannung immer neue Hindernisse in den Weg legen. Es bestätigt sich, dass ihnen in der BRD nicht die gebührende Antwort erteilt wird und sie von offiziellen Stellen gefördert und unterstützt werden. Es ist an der Zeit, dass diesen Kräften das Handwerk gelegt wird.

Die DDR ist ständig bestrebt, auf der Grundlage des Völkerrechts auf unserem Kontinent zu einem friedlichen Zusammenleben zwischen den Völkern und Staaten beizutragen. Es wird erwartet, dass die zuständigen Stellen der BRD im Interesse einer Entspannung in Europa ebenfalls die Prinzipien des Völkerrechts gebührend beachten und anwenden.

Wenn die Behörden der BRD nicht gewillt sind, die Einhaltung der Normen des Völkerrechts zu gewährleisten, so kann das nicht ohne Folgen bleiben. Die Verantwortung hierfür tragen

diejenigen, die die entsprechenden Anweisungen geben und diejenigen, die solche verbrecherischen Handlungen ausführen.

Das MfAA der DDR protestiert energisch gegen diese Provokation von Angehörigen des Grenzschutzes der BRD und erhebt die Forderung, dass die Schuldigen zur Verantwortung gezogen werden.“



Mein Bruder, ein Studienkollege des „Abtrünnigen“, wurde nach Hamburg beordert, um die Fehlstelle in der Musterrolle des MS ROSTOCK neu zu besetzen. Dort erfuhr er aus erster Hand, wie sich alles zugetragen hatte.

Motorschiff ROSTOCK lag im Rostocker Überseehafen und wurde für eine Reise nach Fernost ausgerüstet und beladen. Zu jener Zeit war das Prinzip von Disziplin, Ordnung und Sicherheit noch nicht weit genug entwickelt, um alle Eventualitäten auszuschließen, einen DSR-Seemann an den Klassenfeind zu verlieren. 1971 war es noch möglich mit einem Taxi in den Hafen zu fahren und sich dann vor dem Schiff absetzen zu lassen. Ob nun durch dieses Entgegenkommen oder nicht, jedenfalls mangelte es den Genossen am Hafentor am Durchblick. Eine Erfassung elektronischer Daten, mit der heutzutage das Kommen und Gehen Tausender überwacht werden kann, gab es noch nicht. Die Sicherheitsorgane der Republik lagen in ihren Möglichkeiten weit hinter denen der National Security Agency zurück. Auch die Schiffswacheinheiten, die später drei Tage vor dem Auslaufen oder noch früher alle an und von Bord gehenden Personen im Heimathafen liegender Schiffe „per Hand“ erfassten, waren noch nicht erfunden worden. Also ergriff der Zweite Technische Offizier seine Chance. Er holte zwei Tage vor Auslaufen Frau und Kind an Bord und versteckte diese im Kofferdamm (Raum, der eine Ölzelle im Doppelboden von einer wasserführenden Zelle und dem Maschinenraum trennt). Auf den XD-Schiffen war der Kofferdamm über den Kesselraum zu erreichen. Nachts wurden dessen Insassen mit dem Notwendigsten versorgt, konnten der stickigen Luft im Kofferdamm entfliehen und endlich einmal frische Luft atmen. Das Schiff wurde vor dem Auslaufen wie jedes andere auch von den zuständigen Behörden, dem Empfinden des Seemanns nach penetrant genug, überprüft, ohne dass die Flüchtlinge entdeckt wurden.

In Hamburg angekommen, übernahm der II. Technische Offizier die Maschinenwache. Nachdem sich der Rest der Besatzung zur wohlverdienten Ruhe niedergelegt hatte, holte er seine Familie aus dem Versteck im Maschinenraum und brachte sie in seine Kammer. Am anderen

Protest gegen Provokation in Hamburg

Bonn (ADN). Während der Verhandlungen mit BRD-Staatssekretär Egon Bahr in Bonn protestierte der Staatssekretär beim DDR-Ministerrat, Dr. Michael Kohl, gegen den Willkürakt gegen das DDR-Schiff „MS Rostock“ im Hamburger Hafen. Er wies darauf hin, daß es die Bemühungen um eine Entspannung im Herzen Europas nur erschweren und auch laufende Verhandlungen nur belasten kann, wenn Behörden der BRD im Verhältnis zur DDR das Völkerrecht mißachten. Staatssekretär Dr. Kohl forderte, daß die notwendigen Maßnahmen gegen die für den Uebergriff im Hamburger Hafen Verantwortlichen ergriffen werden.

Tage nutzte er die Gelegenheit, an Land zu gehen. Hier verständigte er die Behörden über seine geplante „Republikflucht“. Er informierte sie auch davon, dass sich in seiner Kammer an Bord noch zwei Familienangehörige befänden.

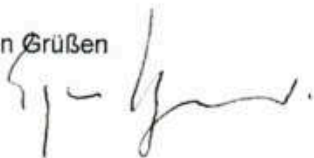
Der Bundesgrenzschutz ging an Bord und sprach den Kapitän auf den genannten Sachverhalt an. Man bat ihn um die persönlichen Effekten des Ingenieurs sowie darum, die beiden Angehörigen von Bord gehen zu lassen. Das Schiff müsse sonst mit Sanktionen rechnen. Der Kapitän folgte der Aufforderung, informierte Rostock über diese ungeheuerliche Provokation, zu welcher der Hergang danach hochstilisiert wurde, und der diplomatische Zwischenfall nahm seinen in solchen Fällen gewohnten Verlauf. Während der Verhandlungen des Staatssekretärs beim Ministerrat der DDR, Dr. Michael Kohl, mit

dem persönlichen Unterhändler Willy Brandts, Kanzleramts-Staatssekretär Egon Bahr, über Transitfragen in Bonn, protestierte Ersterer gegen den Willkürakt, so der damalige Sprachgebrauch, an dem DDR-Schiff im Hamburger Hafen. Dr. Kohl forderte, dass die notwendigen Maßnahmen gegen die für den Übergriff in Hamburg Verantwortlichen ergriffen würden.

Auf Nachfrage der BORDGESCHICHTEN, welche Reaktion daraufhin von Seiten der Bundesregierung erfolgt sei, antwortete Egon Bahr am 12. August 2013 in einem Brief:

Ihre Frage kann ich sehr einfach beantworten: Ich habe Michael Kohl erwidert, der Fall sei mir nicht bekannt. Ich würde mich erkundigen. Dr. Kohl ist nicht darauf zurückgekommen.

Mit freundlichen Grüßen



Um es mit anderen Worten auszudrücken: Viel Lärm um nichts. Obelix, der Gallier, hätte an dieser Stelle in sich hinein gemurmelt: „Die spinnen, die Römer!“

Dummerweise mussten die übrig gebliebenen DSR-Seeleute die zunehmende Verschärfung der Sicherheitsvorschriften nach solchen gelungenen, außer Landes gehenden Fluchten ausbaden, bis der Krug, der zum Wasser ging, brach.

Für eine Handvoll Pesos

Im August 1978 erhielt ich von der Funkinspektion des Flottenbereiches Spezial den Auftrag, auf Motortanker MERSEBURG aufzusteigen, um in Kürze das Schiff in die Schrottwerft nach Gijón in Nordspanien zu begleiten. Der Tanker lag schon einige Wochen auf Reede Warnemünde.

Der Reedezubringer brachte mich zum Schiff, und dort erfuhr die Besatzung erst durch mich, dass es auf die letzte Reise gehen sollte.

Ich war noch nie auf einem Tanker gefahren und musste mich erst eingewöhnen. Nach einiger Zeit, während der das Schiff weiter auf Reede lag, begann die Fahrt. Wir liefen zuerst eine Rotterdamer Werft an. Aus Gründen der Schiffssicherheit mussten noch einige Reparaturen durchgeführt werden. Unter anderem erinnere ich mich an das Radargerät, das nur noch müde seine Impulse über die Wasseroberfläche schickte. Vor allem aber mussten die Tanks gereinigt werden. Mit diesen Arbeiten vergingen einige Tage. Anschließend führte die letzte Reise durch den Englischen Kanal und die Biskaya in die Abwrackwerft Gijón. (vgl. auch Willi Miksch, Tanker MERSEBURG – An- und Verkauf einer alten „Lady“, BG Bd. VII)

Wir ankerten bei herrlichem Sonnenschein auf der Reede vor Gijón. Unser Einlaufen verzögerte sich etwas. Ich weiß nicht mehr, wie viele Tage es dauerte, bis wir die entsprechende Genehmigung erhielten. Endlich war es so weit, Schlepper lagen längsseits, der Hafenlotse kam an Bord.

Doch jetzt begannen die Schwierigkeiten. Schlepperführer und Hafenlotse sprachen kein oder nur ein schlechtes Englisch. Die Verständigung mit ihnen war unter aller Kanone. Doch Kapitän E. wagte es. Es war eine riskante Fahrt. Gleich nach Passieren der Mole ging es hart Steuerbord. Auf der gegenüberliegenden Seite stand ein historisches Castell, mit dem wir nicht kollidieren wollten.

Kapitän E. überhörte die spanischen Kommandos des Lotsen. Es hielt sich hinterher das Gerücht, dass man in Gijón nur darauf gewartet habe, dass das Schiff das Castell rammen würde, damit es über unsere Versicherung wieder saniert werden könne. Die beiden vergilbten Bilder aus der Lokalzeitung vom 3. September 1978 deuten an, wie kompliziert und gefährlich die Einfahrt war.



Nach dem Festmachen in der Abwrackwerft begann für einige Tage das Abschiednehmen der Besatzung vom Schiff. Es hätte einen Psychologen zu interessanten Schlussfolgerungen führen können, wenn er die zum Teil wütenden Reaktionen einzelner Besatzungsmitglieder, von denen einige mehr als 15 Jahre auf dem Tanker gefahren waren, erlebt hätte. Sie sahen das, was ihre Heimat geworden war, in einer verdreckten Werft, die keiner anderen Reparaturwerft glich, dem Ende entgegen gehen und in Gedanken schon in Einzelteile zerlegt in den Hochofen wandern. Das schmerzte sie.



El petrolero de pabellón alemán «Meseburg» que entró ayer por la tarde en la dársena del Fomento para su desguace. El buque -tanque fue construido en Malmo (Suecia) en el año 1956 con las siguientes características: eslora total, 170,26 metros; manga, 21,95 metros; calado, 9,44 metros; T.R.B. 12.468 toneladas; T.P.M. 20.150 toneladas.

BUQUES FONDEADOS FUERA DE LAS AGUAS PORTUARIAS:

«Italmare» buque italiano que viene de Australia con 77.436 toneladas de mineral de hierro.

«Amalia 2» de pabellón griego procede de Canadá con 76.200 toneladas de mineral de hierro.

EL NOROESTE. Domingo 3 de setiembre de 1978

Inzwischen ging die Übergabe vom Kapitän an die Werft ihren Gang. Der Makler brachte Geld für die Besatzung, das, wie sich herausstellen sollte, am Ende nicht reichte. Der Umgang mit der spanischen Währung spielte dann noch eine spezielle Rolle. Sie wurde in der DDR nicht gehandelt. Ich glaube, es wurde damit begründet, dass diese Währung aus dem faschistischen Franco-Spanien stamme. Somit ergab sich die kuriose Situation, dass die DDR-Seeleute in den spanischen Häfen das Bewegungsgeld in Pesos ausgezahlt bekamen, es aber in die DDR nicht einführen durften und es dort auch die Staatsbank nicht in Zahlung nahm. Während einer Wertzeit im Ausland wurde immer mehr Bewegungsgeld gezahlt wegen der geschlossenen Kombüse. So auch für uns in Gijón.

Der endgültige Abschied vom Schiff nahte und der Heimflug wurde vorbereitet. Das Geld für die Besatzung reichte, wie gesagt, nicht und ich wurde mit Vollmacht und nach telefonischer Ankündigung zum Schiffsmakler geschickt, um dort noch einmal, ich glaube es waren 10.000 Pesos, nachzuholen. Unbekümmert machte ich mich bei sonnigem Wetter auf den mehrere Kilometer langen Weg. Auf der Maklerei zahlte man mir den Betrag ohne Umstände aus. Heute denke ich, sie müssen sich dort gewundert haben, dass der Kapitän mich kleine Person ohne Begleitung zu solch einer Mission geschickt hat. Doch damals merkte ich nichts. Als ich dann mit diesem Batzen Geld in meiner Umhängetasche auf dem Rückweg war, wurde mir doch etwas mulmig. Meine Gedanken kreisten plötzlich um den Punkt, dass ich, wenn mich jemand beobachtet oder von meinem Schatz Kenntnis hätte, sicher bald nicht mehr allein sein würde. Doch es ging alles gut und ich kam wohlbehalten wieder an Bord an und lieferte das Geld beim Kapitän ab, um nachher einen Teil davon wieder an die Besatzung als Tages- oder Bewegungsgeld auszuzahlen. Es blieben 3.000 Pesos übrig als Reserve für alle Eventualitäten auf dem Heimflug. Der Kapitän gab sie mir zur Verwahrung und zur eventuellen Verwaltung.

Es sollte mit dem Bus zum nächsten Flughafen in Oviedo gehen und von dort über Madrid, Barcelona, Wien nach Berlin-Schönefeld. In Madrid kamen wir spät abends an und übernachteten in einer Art Motel mit kleinen im Parterre gelegenen Einzelzimmern. In aller Frühe ging es weiter zum Flugplatz von Madrid. Dort war alles menschenleer und noch kein Schalter

geöffnet. Wir warteten und die Zeit verging. Da näherte sich eine Stewardess des fliegenden Personals und der Kapitän wandte sich an sie mit der Frage, ob sie ihm eine Auskunft geben könne. In höflichem Ton und bestem Englisch antwortete sie ihm: „Ja, sehr gern, aber erst in 10 Minuten, denn ich bin noch nicht im Dienst.“ Mann, muss die eine schlechte Nacht gehabt haben!

Die Zeit verrann und wir wurden langsam unruhig. Dann erfuhren wir, sozusagen im letzten Moment, dass unsere Maschine nach Barcelona nicht hier, sondern auf einem anderen Madrider Flugplatz abfliege. Jetzt aber Hals über Kopf einen Bus gechartert und im Höchsttempo zum anderen Flugplatz, wo wir außer Atem gerade noch im letzten Moment die Maschine nach Barcelona erreichten.

Was war geschehen? Einer der spanischen oder deutschen Reiseverantwortlichen hatte übersehen, dass unsere Flugesstappe von Madrid nach Barcelona ein Inlandflug war und von einem nationalen Flugplatz abflog. Wir jedoch haben in aller Herrgottsfrühe auf dem internationalen Flugplatz von Madrid gewartet. Hätten wir die Maschine nach Barcelona nicht bekommen und sich unser Heimflug verzögert, hätten wahrscheinlich die 3.000 Pesos, die in meiner Verwahrung waren, zum Einsatz für die Besatzung kommen müssen.

Das Umsteigen in Barcelona in die Maschine nach Wien verlief ohne Komplikationen. Doch auf dem Flughafen Wien erwartete mich persönlich eine besondere Überraschung.

Ich musste zur Kontrolle durch so einen frei stehenden Türrahmen und es fing laut an zu klingeln. Ehe ich begriff, was geschehen war, stand eine uniformierte Person unmittelbar vor mir mit einer Maschinenpistole im Anschlag: „Hände hoch!“

Ich muss dann aber doch nicht einen so gefährlichen Eindruck auf den Posten gemacht haben, denn er beließ es bei dieser Sicherungsmaßnahme. Es waren nicht die 3.000 Pesos, die diesen Alarm ausgelöst hatten, sie waren ja in Scheinen und nicht in Münzen. Es waren mein Schlüsselbund und mein Taschenmesser. Gegenüber den heutigen Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen war das natürlich ein Kinderspiel. Aber erschreckt hat es mich schon.

In Berlin-Schönefeld war dann die Zollkontrolle ein Heimspiel. Niemand fragte nach eingeführten Valuta. So fuhr ich also unbekümmert per Zug mit meinen 3.000 Pesos nach Rostock. Die Besatzung mitsamt Kapitän zerstreute sich, und ich musste in den nächsten Tagen die Valuten abrechnen. Ich ahnte noch nicht, was mir bevorstand. Weder im Flottenbereich noch in der Valutaabteilung wollte man meine 3.000 Pesos aus Spanien haben, immerhin keine kleine Summe. Ich wurde an die Staatsbank der DDR in der Stadt verwiesen. Von dort kam die Auskunft: „Mit spanischen Pesos handeln wir nicht.“ Ich glaube, ich habe sie sogar dem Zoll angeboten. Doch niemand nahm sie mir ab. Was sollte ich tun? So viel kriminelle Energie, sie mir einfach unter den Nagel zu reißen, besaß ich nicht. Ich kam noch nicht einmal in die Versuchung, derartiges zu denken. Ich wollte einfach von dieser Last befreit werden. Was tat man nun in der DDR in einer solch aussichtslosen Situation? Man schrieb eine Eingabe oder drohte wenigstens mit einer solchen – vielleicht an den Staatsratsvorsitzenden. Oder man drohte damit, beim nächsten Mal nicht zur Wahl zu gehen (doch dann wäre ich zusammen mit den 3.000 Pesos auch mein Seefahrtbuch los geworden) oder man drang ein paar Stufen tiefer in die Hierarchie hinein. Ich entschloss mich zu Letzterem, rief noch einmal in der Valutaabteilung an und erklärte der Dame, falls sie keinen Weg finde, mich von dem Geld zu befreien, wäre ich gezwungen mich mit einer Eingabe an den Generaldirektor, ihrem unmittelbaren Vorgesetzten, zu wenden. Kurze, knappe Antwort: „Wir rufen zurück!“ Es dauerte keine halbe Stunde und ich erhielt den Anruf, dass ich diese 3.000 Pesos zur Valutaabteilung bringen könne. Na also, es ging doch.

So endete mein Abenteuer mit der Handvoll spanischer Pesos.

MEDICO – Funkärztliche Beratung

An Bord eines DSR-Schiffes auf dem Weg nach Fernost erlitt dessen Oberstewardess beim Schleppen von Bierkästen aus der Getränkelast eine Fehlgeburt. Die Kavaliere waren vor der Reise in Rostock leider von Bord gegangen. In diesem medizinischen Not- und Ausnahmefall blieb dem Kapitän keine Wahl, als sich zusammen mit seinen nautischen Offizieren über Funk Rat in Rostock zu holen. Nachdem eine Verbindung mit Rügen Radio geklappt hatte, konnte die Schiffsführung den Ärzten an der Uni-Klinik in Rostock die Situation schildern. Als Therapiemaßnahme verabreichte man daraufhin die empfohlenen Medikamente, soweit sie sich in der Bordapotheke befanden. Zwar hieß der nächste Anlaufhafen Saigon, aber da die Windverhältnisse ein sofortiges Einlaufen behinderten, bat der Master um die Erlaubnis, für eine professionelle medizinische Versorgung der Stewardess nach Hongkong weiterlaufen zu dürfen. Das wurde ihm genehmigt. In Hongkong wurde die Stewardess in Begleitung des II. Nautischen Offiziers in ein Krankenhaus gebracht. Die Tage dort waren nicht ganz einfach für die junge Frau, denn das medizinische Personal vermutete und ließ es ihr auch spüren, dass sie beim Abort etwas nachgeholfen habe. Aber dem war nicht so. Für die Patientin bedeutete es eine Erlösung, als das Schiff von Japan kommend wieder in Hongkong festmachte. Sie ging an Bord und trat mit den anderen Besatzungsmitgliedern die Heimreise nach Rostock an.

An diesen Hilferuf aus dem Südchinesischen Meer nach Rostock kann sich **Kurt-Werner Langer** noch gut erinnern.

Ja, auch die Liebe der Matrosen war machmal ein seltsames Spiel, besonders dann, wenn in deren Gefolge eine funkärztliche Beratung in Anspruch genommen werden musste, wie in diesem Falle:

Am 5. Juli 1969 verlässt Motorschiff **RONNEBURG** den südafrikanischen Bunkerhafen Durban und geht auf Heimatkurs. Das Schiff kam aus Fernost.

Nach dem Passieren des Kaps der Guten Hoffnung stellt sich mitten im Südatlantik ein Vollmatrose beim II. Nautischen Offizier vor und klagt über heftige Schmerzen in allen Gliedern. Nicht einmal die Arme kann er mehr heben. Starke Lymphknotenschwellungen durch einen verschleppten Tripper, so lautet die Diagnose des Gesundheitsoffiziers.

Seit Mitte April hatte das Schiff in Chungjin/Nordkorea, Shanghai und in Whampoa am südchinesischen Perlfluss gelegen, Häfen, in denen es nur unter Androhung der Todesstrafe wegen Rassenschande möglich gewesen wäre, sich eine derartige Kavalierskrankheit einzuhandeln. Folglich musste das dazugehörige beglückende Ereignis bereits Anfang April in Singapore, Hongkong, Yokohama oder gar schon ausreisend in Westeuropa eingetreten sein. Unser Janmaat schien nach dem Erscheinen erster Symptome dem Rat seiner Großmutter gefolgt zu sein, dass der Genuss frischer, reiner Luft an Deck alle Folgen übermäßigen Beischlafs im Keine erstickte. Vielleicht vermutete er, es handle sich lediglich um den Windtripper, nachdem er mehrfach durch die Ankerklüse gepinkelt hatte. Wie auch immer, ganz sicher hat er sich nach Ausbruch der Krankheit in den ersten 14 Tagen beim Urinieren gewunden, mit den Zähnen geknirscht, mit den Füßen getrippelt und sich den Angstschweiß von der Stirn gewischt. Aber nach Abnahme der Pein beim Wasserlassen, Versiegen des Ausflusses und Nachlassen der Gliedversteifungen mit den schmerzhaften Samenabgängen in den einsamen Seemannsnächten war scheinbar alles wieder gut. So konnten sich die Gonokokken im Körper und im Stillen über Wochen weiter prächtig entfalten. Den Stewardessen in der Messe hatte es schon länger vor der bekleckerten Hose dieses kleinen

Schmuddelpäckchens geschuppt. Kein Wunder, wenn der Johannes schon seit Wochen schleimig-eitrig tropfte, gelb-grüne steife Flecke in der Wäsche zurücklassend. In der Gesundheitskladde des noch jungen Schiffes übertraf dieser verwerfliche moralisch-hygienische Fehltritt alles bisher Dagewesene. Nun war zwar allgemein an Bord bekannt, dass Penicillin seit seiner Entdeckung ein wohlfeiles, probates Hausmittel gegen derartige Hereinfälle des Seefahrerlebens ist, doch um weitere Komplikationen auszuschließen, wurde nach dieser diskreten Offenbarung auf Weisung des Kapitäns vom Funkoffizier ein MEDICO-Gespräch nach Rostock angemeldet. Der konsultierte Arzt im Uni-Klinikum konnte nach Schilderung aller Umstände auch nur auf das an Bord mitgeführte wundersame Stoffwechselprodukt des Pinsel(!)schimmels gegen die kleinen Wehwehchen des Seemannes verweisen, und tatsächlich, nach der Gabe reichlicher Einheiten des gerühmten Saftes besserte sich der Zustand unseres Seemannes rapide, und alles wurde bis zu seiner Vorstellung bei Dr. Schwager in der Rostocker Paulstraße wieder gut.

Soweit zwei von vielen MEDICO-Fällen, die sich im Laufe der Jahre in den Flotten der DSR oder des Rostocker Fischkombinates ereigneten.

Die Geschichte medizinischer Beratung auf See reicht weit zurück. Am 29. Oktober 1900 wurde vom Feuerschiff Elbe 2 die Strandung des Viermasters H. BISCHOFF beobachtet. Erstmals wurde darauf über Funk Hilfe aus Cuxhaven angefordert. Nach einer längeren Vorgeschichte der medizinischen Konsultation der Seefahrer seit jenem Beginn der Verfügbarkeit von funktechnischen Übertragungsmöglichkeiten stellte 1958 die International Labour Organisation / ILO folgende Forderungen für die medizinische Betreuung des seefahrenden Personals auf:

- Kostenlose fachlich qualifizierte medizinische Beratung rund um die Uhr
- medizinische Behandlungsanweisungen und genormtes Ausrüstungsmaterial an Bord.

Betreffs der zweiten Forderung hatte bereits 1888 das Kaiserliche Gesundheitsamt die „Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen“ herausgegeben. Mehrfach überarbeitet ist dieses Werk noch heute Grundlage der Beratungstätigkeit von MEDICO in deutscher Sprache.

Wie historische Quellen berichten, fehlte 1955 ein solches Buch noch auf dem Dampfer ROSTOCK, als vom Politoffizier bemängelt wurde, dass zwar ein guter Sanitätsschrank an Bord sei, aber wenn einer krank werde, wisse die Besatzung nicht, wie man ihm helfen könne. Wenn sich aber ein schlaues Buch an Bord befände, wüsste man, was zu tun sei. Die Kritik fruchtete.

Die erste Auflage des „Leitfadens der Gesundheitspflege auf Seeschiffen“, gültig auf DDR-Schiffen und herausgegeben von Obermedizinalrat Dr. Rolf Becker im Verlag Volk und Gesundheit, erschien im Jahre 1963. Die bunten Bilder mit den syphilitischen Geschlechtsorganen bewirkten, dass alle Nautischen Offiziere, die eine Gesundheitsausbildung an der Seefahrtsschule genossen, in Zukunft ihren Ehefrauen treu blieben.

In diesem umfangreichen Werk wurde auch darauf hingewiesen, dass es sich empfehle, funkärztlichen Rat vorrangig über Rügen Radio einzuholen, weil die am Beratungsdienst beteiligten Oberärzte der Rostocker Universitätsklinik die Ausrüstung der DDR-Schiffe und die einschlägige Ausbildung ihrer Schiffsoffiziere genau kannten. Darüber hinaus entstünden keine Sprachprobleme. Eine eventuell vermutete Abgrenzungsstrategie zu Lasten der Gesundheit des Seemannes scheidet selbstredend aus. Wäre Rügen Radio außerhalb der Reichweite einer Funkverbindung gewesen, hätte selbstverständlich auch auf Norddeich Radio oder ausländische Beratungsdienste zurückgegriffen werden können.

Zu erwähnen ist hier vorrangig das Centre International Radio-Medical (CIRM) in Rom, welches für sich in Anspruch nimmt, die älteste bestehende Organisation zu sein, die für alle Seeleute auf allen Schiffen und Weltmeeren umfassende medizinische Hilfe auf See rund um die Uhr anbietet. Die Küstenfunkstelle Roma Radio / IAR besaß deshalb einen herausgehobenen Bekanntheitsgrad bei den Funkoffizieren. Für den funkärztlichen Beratungsdienst standen unter dem Rufzeichen IRM spezielle Kurzwellenfrequenzen in der Betriebsart Telegrafie zur Verfügung. Prinzipiell wurde empfohlen, um Missverständnisse zu vermeiden, einen telegrafischen Nachrichtenaustausch dem telefonischen Kontakt vorzuziehen. Hinter den Frequenzen „verbargen“ sich seit 1935 speziell ausgebildete Ärzte und Funker als hoch qualifizierte Spezialisten, die in sämtlichen medizinischen Belangen konsultiert werden konnten. Anfragen wurden in Italienisch, Englisch und Französisch bearbeitet. Ein jederzeit gewährleisteter regelmäßiger Kontakt zu den Schiffen über funktelegrafische Verbindungen sicherte die funkärztliche Beratung bis zur Ankunft in einen Hafen mit angemessenen medizinischen Einrichtungen oder bis zur vollständigen Genesung bzw. Evakuierung des Patienten. Für Funktelegramme, die ärztliche Ratschläge betrafen, wurden wie für Notmeldungen oder die Meldung von Gefahrenquellen für die Schifffahrt keine Gebühren erhoben. Dieser internationale Dienst war und ist noch immer vor allem für die Besatzungen von Schiffen von Bedeutung, deren Flaggenstaaten keinen derartigen Service vorhalten. Allerdings ist die weitere Existenz des CIRM durch jüngste italienische Sparmaßnahmen bedroht.

Der beratende Arzt an Land war und ist bei seiner Diagnose, ohne den Patienten untersuchen zu können, auf umfangreiche und exakte Angaben zum Krankheitsfall angewiesen. Vor der Kontaktaufnahme sollte das Schiff deshalb in der Anfrage umfassende Angaben zum

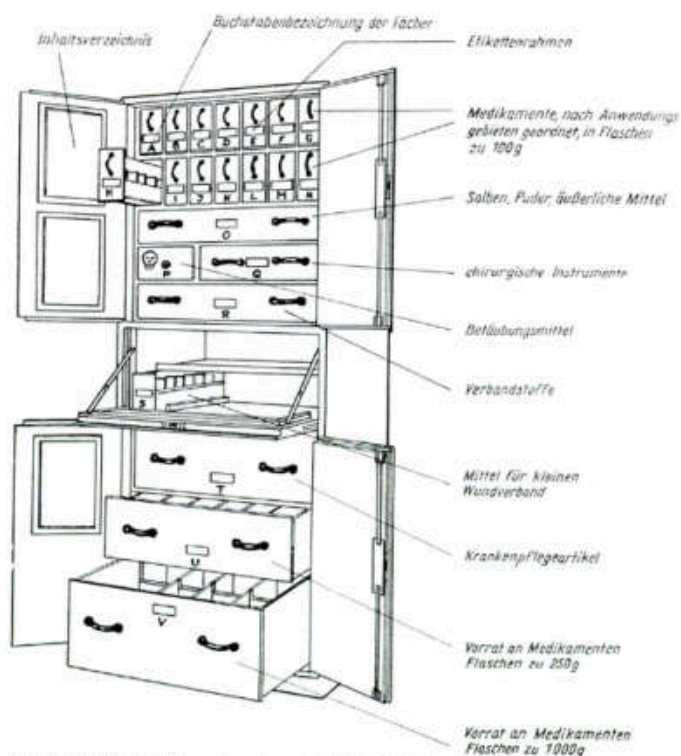


Abb. 1. Schiffsapothekenschrank nach TGL 23-4704

Schiff (Name, Rufzeichen, Position, Zielhafen etc.), zum Patienten (Geschlecht, Alter, Körperbautyp etc.), zum Unfall oder zur Erkrankung (Vermutungsdiagnose, Beschreibung der Symptome) und zu den bisher an Bord durchgeführten Behandlungen und ihres Erfolges formuliert haben. Und was wolle das Schiff im Ergebnis der Beratung wissen? Eine Behandlungsanweisung, eine Entscheidungshilfe zum Anlaufen eines Nothafens oder lediglich eine Diagnose zum selbständigen Handeln?

Grundlage dieses Austausches an Mitteilungen bildete der oben genannte Leitfaden, das Einmaleins des Gesundheitsoffiziers an Bord. Anhand dieses Lehrbuches wurden alle nautischen Schiffsoffiziere während eines 14-tägigen Lehrganges an der Seefahrtsschule/IHS auf alle Eventualitäten in Gesundheitsfragen vorbereitet.

In den Kapiteln

- Grundlagen des Gesundheitsschutzes für die Schifffahrt
- Aufbau und Leistung des menschlichen Körpers
- Grundlagen der Notbehandlung für Schiffsoffiziere
- Krankheitslehre für Schiffsoffiziere

wurde den Offizieren ein umfangreiches Rüstzeug für ihren verantwortungsvollen Dienst am Seemann mit auf den Weg gegeben: Wie versorge ich Wunden? Wie behandle ich Knochenbrüche? Wie schalte ich Schmerzen aus? Wie begegne ich Vergiftungen? Wie erkenne ich Krankheiten des Herzens und der Kreislauforgane? Wie ziehe ich Zähne? Wie stelle ich Erkrankungen der warmen Länder fest? Welche Maßnahmen treffe ich beim Auftreten von Geschlechtskrankheiten? Wie stehe ich einer Schwangeren bei der Geburt bei? Wie verhalte ich mich bei Todesfällen an Bord?

Wer wünschte sich bei dieser Palette möglicher Ernstfälle, in der Haut des II. Nautischen Offiziers als Gesundheitsoffizier zu stecken?

Einer der ersten MEDICO-Fälle in der Flottengeschichte der DSR fand seinen Anfang am 11. März 1963 im berühmten Bermuda-Dreieck. MS THOMAS MÜNTZER/DHZU befand sich auf der Reise nach Kuba, als Funkoffizier Aribert Sander den benachbarten Schiffsverkehr mit einer Dringlichkeitsmeldung über einen ernsthaften Krankheitsfall auf diesem Frachter informierte.

(In der Vollzugsordnung für den Funkdienst, Kapitel X, Artikel 44, wird mitgeteilt, dass Funktelegrammen und Funkgesprächen, die sich auf ärztliche Ratschläge beziehen, das Dringlichkeitszeichen vorausgehen darf, im Telegrafiefunk die Buchstabengruppe XXX in dreimaliger Wiederholung; im Sprechfunk das Dringlichkeitszeichen aus drei Wiederholungen der Silben PAN PAN PAN.)

Auf dieses Hilfeersuchen meldete sich ein in den Quellen nicht näher bezeichnetes DSR-Schiff mit einem Arzt an Bord. Nach dem Informationsaustausch während der funkärztlichen



Abb. 127. Ulcus serpens corneae = Hornhautgeschwür mit Eiteransammlung in der Vorderkammer (Hypopyon) und Mitentzündung der Regenbogenhaut

Beratung stand die Ferndiagnose fest. Der Patient litt unter einer beginnenden Regenbogenhautentzündung (Iritis) des Auges. Die vom Arzt als Therapie notwendig erachteten Medikamente befanden sich nicht im Bestand der Bordapotheke (vgl. auch „Ein Seefahrerleben“, BG X, Seite 94).

Kay Gottschewsky, Funkoffizier der DSR, schreibt in seinem Buch „Die unsichtbare Brücke“ (Hinstorff 1987) zu diesem Fall weiter:

Am 19. März hatte sich der Zustand des Patienten so weit verschlechtert, dass eine groß angelegte Hilfsaktion zur Beschaffung des benötigten Medikaments ausgelöst wurde.

Die THOMAS MÜNTZER nahm Funkkontakt mit Havanna Radio auf und bat um schnellste Hilfe. In Zusammenarbeit mit den Luftstreitkräften organisierte das kubanische *Medico-Centrum* den Transport des angeforderten Medikaments. Bereits am 20. März startete eine Maschine des Typs Britannie und flog die Position des Schiffes an. Die THOMAS MÜNTZER sendete Peilzeichen aus, um dem Flugzeug die Suche zu erleichtern. Der Frachter wurde gestoppt, ein Rettungsboot zu Wasser gelassen und voller Spannung die Ankunft der Maschine erwartet. Wenige Stunden später überflog sie mit donnerndem Lärm das Schiff und warf drei Medizinbehälter an Fallschirmen ab. Alle drei Container enthielten das gleiche Medikament mit einer deutschsprachigen Gebrauchsanweisung. Mit dieser Aktion waren die schlimmsten Befürchtungen ausgestanden. Dennoch schickte das kubanische *Medico-Centrum* dem DDR-Frachter ein Hilfsschiff entgegen, auf dem sich ein Augenspezialist befand. Am 22. März erreichte das Patrouillenboot EL CARIBE die THOMAS MÜNTZER. Der Arzt stieg über und widmete sich der medizinischen Betreuung des Patienten.

Joachim Müller, Funkoffizier im Flottenbereich Asien/Amerika, kann sich nicht daran erinnern, eine Reise ohne funkärztliche Beratung gefahren zu sein. Über seinen ärgsten Fall berichtet er:

Was ich mitzuteilen habe ist keine erquickliche Geschichte. Es ist aber eine Geschichte über die Kameradschaft auf See, die ich unabhängig aller Zugehörigkeit zu Nationalitäten oder ideologischer Barrieren erlebt habe.

1968 fuhr ich auf dem brandneuen Motorschiff EILENBURG/DDXK. Wir verließen Rostock mit Kurs auf Indien rund um das Kap der Guten Hoffnung. Am 15. November, einen Tag bevor wir die Linie überquerten, beendete ich meine letzte abendliche Wache und ging auf die Brücke für einen abschließenden kleinen Plausch. Für gewöhnlich trank ich mit dem Wachoffizier noch eine Tasse Tee und ging dann zu Bett. Nach einem kurzen Schlaf von ungefähr 45 Minuten wurde ich plötzlich durch die aufgeregte Stimme des Chief Mates geweckt: „Komm hoch, wir haben einen Notfall!“ „Was ist los?“ fragte ich verschlafen. „Der Alte ist ernsthaft erkrankt. Er leidet unter wiederkehrenden Krämpfen und heftigen Schmerzen!“ Ich sprang aus der Koje, eilte in den Funkraum und warf Empfänger und Sender an. „Okay“, sagte ich zum Chief Mate, „ich gehe jetzt zu Rügen Radio. Dort holen wir eine funkärztliche Beratung ein.“ Dummerweise war es unmöglich, den Kontakt mit Rügen Radio herzustellen, weil die Küstenfunkstelle zu dieser Uhrzeit auf Sendefrequenzen arbeitete, die in unserem Seegebiet nicht empfangen werden konnten. Glücklicherweise bekam ich eine Verbindung mit Norddeich Radio zustande und erhielt binnen kurzer Zeit eine Antwort mit einigen medizinischen Anweisungen und dem dringenden Rat, umgehend den nächsten Hafen anzulaufen, um den Kapitän in ein Krankenhaus einweisen zu lassen. Nun war guter Rat teuer. Welchen nächsten Hafen? Die westafrikanische Küste lag ungefähr drei Tagesreisen von unserer Position entfernt. Die Insel St. Helena an Steuerbord hätten wir viel eher erreichen können. Ich rief deren Küstenfunkstelle ununterbrochen, aber ohne Erfolg. „Was nun?“ fragte ich den Chief Mate. Inzwischen hatte sich der Fall an Bord rumgesprochen und fast alle Offiziere,

die immer nervöser wurden, versammelten sich vor oder im Funkraum. Schließlich tauchte noch der Eisbär auf und fragte ein bisschen irritiert, ob mit der Klimaanlage etwas nicht in Ordnung sei.

„Okay“, sagte ich zum Chief Mate, „die einzige Chance, die wir haben, ist, ein Alarmzeichen zu senden, weil auf allen Frachtschiffen in diesem Seegebiet die reguläre Seefunkwache vorüber ist. Ich hoffe, dass sich dann ein Schiff mit einem Doktor an Bord melden wird.“ „Mach es“, sagte der Chief Mate. Und so drückte ich das erste und letzte Mal in meinem Bordleben als Funkoffizier die rote Taste und schickte ein Alarmsignal in den Äther, das eigentlich nur Seenotfällen vorbehalten ist. Auf dieses Signal hin würde auf den anderen Schiffen mit einem lauten Klingelton über den Kojen der Funkoffiziere der automatische Alarmzeichenempfänger ansprechen. Anschließend drückte ich für die Ankündigung einer Dringlichkeitsmeldung auf die Morsetaste: XXX XXX XXX CQ CQ CQ de DDXK (dringend an alle von DDXK, dem Rufzeichen der EILENBURG), gefolgt nach drei Minuten von einer ausführlichen Mitteilung: XXX CQ de DDXK = m/v eilenburg/ddxk qth 0100 z 07.20 s 03.13 w course 196 degs speed 19 kts now bnd st helena stop master severe convulsions in abdomen for two hours being in critical condition need any ship with doctor – first mate 160055+

Ich fiel fast vom Hocker, als sich eine Anzahl von Stationen alle zur gleichen Zeit unmittelbar nach meiner Aussendung meldeten. Unglücklicherweise teilten elf Schiffe mit, dass sie ohne Doktor an Bord führen. Das zwölfte Schiff war ein Russe. Ich wusste schon, dass alle sowjetischen Schiffe einen Doktor an Bord hatten, und der dortige Funker bestätigte mir auch: „Doctor on board“. Er übermittelte auch seine Position und bat uns zu warten. „Wir könnten den Sowjetdampfer in vier Stunden erreichen“, verkündete der Chief Mate. Gott sei Dank! Wir warteten zehn Minuten, zwanzig Minuten – und irgendjemand murmelte: „Brauchen die erst eine Genehmigung aus Moskau oder was?“

Nach 30 Minuten übermittelte der sowjetische Funkoffizier die Mitteilung, dass es ihnen schrecklich leid täte, aber sie könnten nicht helfen, weil ihr Doktor nicht die entsprechende Erfahrung besäße. Ein Doktor, der keinem kranken Mann helfen kann – wie toll ist das denn? In diesem Moment hörte ich mein Rufzeichen mit geringer Lautstärke noch einmal. Trotzdem konnte ich die sich anschließende Nachricht lesen. Die werde ich mein ganzes Leben nicht vergessen. „Here English passenger ship EDINBURGH CASTLE from Cape Town to Southampton.“ Drei Ärzte und eine komplette Operations- und Röntgenausrüstung befanden sich an Bord. Der dortige Kapitän gab seinem Maschinenraum die Order, alles an Geschwindigkeit herauszuholen. „Wir können Sie um vier Uhr nachmittags erreichen.“

Ab den Morgenstunden begannen wir, stündlich die Positionen unserer Schiffe auszutauschen. Ein paar Stunden später sandten wir ein Peilsignal und schließlich kam der glückliche Moment, als wir einen Punkt am Horizont entdeckten, der sich uns mehr und mehr näherte. Ungefähr um 16 Uhr lagen wir längsseits der EDINBURGH CASTLE (28.700 tons, 1947–1976). Wir sahen hunderte Leute auf den Decks des Passagierschiffes, die fotografierten und uns zuwinkten. Was war das doch für ein großer Augenblick für alle Passagiere der EDINBURGH CASTLE!

Schließlich konnten wir unseren Kapitän übergeben und die Reise fortsetzen. Zwei Stunden später übermittelte die EDINBURGH CASTLE die Mitteilung, dass unser Kapitän an einem durchbrochenen Magengeschwür leide, wir aber unbesorgt sein sollten, er sei außer Lebensgefahr. Er werde durch ihre Ärzte die beste Betreuung erhalten. Eine Last fiel von unseren Schultern.

Bis die EDINBURGH CASTLE Southampton erreichte, hielt ich zweimal täglich die Verbindung mit ihr aufrecht. Wir waren über die Verfassung unseres Kapitäns ständig gut informiert. Einige Wochen später kablete die Reederei, dass unser Kapitän erfolgreich operiert worden und schon nach Rostock zurückgekehrt sei.

Ein Jahr früher fuhr ich als Funkoffizier auf dem Motorschiff WERNER SEELENBINDER. Unser Schiffsarzt machte seine Jungfernerreise. Silvester befanden wir uns mitten im Pazifik und ich empfing den Dringlichkeitsruf eines US-amerikanischen Schiffes. Der Kapitän des Frachters befand sich nach einem Asthmaanfall in einem kritischen gesundheitlichen Zustand. Unsere Positionen lagen keine 100 sm auseinander. Was für ein Glück in den Weiten des Stillen Ozeans! Einige Stunden nach dem ersten Funkkontakt trafen wir mit dem amerikanischen Schiff zusammen, und unser Doktor war dank unseres umfangreichen Apothekensortiments in der Lage, deren kranken Kapitän zu helfen. So schließt sich der Kreis. Auch Kapitäne sind nicht gegen derartige kritische Wechselfälle des Lebens auf hoher See immun.

Gundolf Scholze, Funkoffizier im Fischkombinat Rostock, schildert einen MEDICO-Fall aus seiner Praxis:

Safety first, Sicherheit zuerst, spielte an Bord der Fischereiflotte immer die größte Rolle. Während jeder Reise wurden trotz Fischereibetrieb alle Rollenmanöver, wie die Sicherheitsrolle, Bootsmanöver, Feueralarm, Mann über Bord sowie Ammoniakalarm absolviert und Belehrungen darüber durchgeführt. Jeder Hochseefischer besaß an Bord einen eigenen, d. h. personenbezogenen Rettungsanzug im Werte von 4000 Valutamark. Für dessen ordnungsgemäße Lagerung und Handhabung war er selbst verantwortlich. Einmal pro Reise wurde dieser Rettungsanzug mit komplettem Schuhwerk angelegt und erprobt, um für den Ernstfall gerüstet zu sein. Die Anzüge wurden auch beim Besatzungsaustausch vor Labrador benutzt. Ich selbst bin einmal damit aus dem Schlauchboot in den Nordatlantik gefallen. Trotz aller Sicherheitsmaßnahmen, vor solchen kleinen Zwischenfällen oder gar größeren Unfällen war niemand gefeit.

Im Herbst 1979 befand ich mich mit dem Kühl- und Transportschiff LICHTENHAGEN (ROS 321) unterwegs. Wir übernahmen vor Mauretanien, Höhe Nouadhibou, Schildmakrele in Frostpaketen von unseren Supertrawlern. Es war in den frühen Vormittagsstunden während des Übernahmeprozesses, als sich ein schwerer Unfall ereignete.

Was war passiert? Beim Fieren eines Behälters mit Frostpaketen war ein 22-kg-Paket herausgerutscht und in den Laderaumschacht gefallen. Dabei traf das Paket mit voller Wucht einen der Stauer am Schienbein und zerbrach es.

Sofort nach dem Unfall nahmen wir Anker auf und dampften mit voller Maschinenleistung in Richtung Grand Canaria.

Auf jedem Großschiff des Fischkombinates gab es medizinisches Personal. Unseres bestand aus dem Zahnarzt Dr. Wolfgang Kuwatsch und seiner Assistentin Margitta. Der Verletzte wurde von ihnen mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln sofort versorgt, das heißt mit Morphin ruhig gestellt und das Schienbein wurde fachmännisch geschient. Danach bekam ich vom Kapitän Peter Draht die Anweisung, ein MEDICO mit Las Palmas Radio/EAL zu führen, um eine schnelle medizinische Hilfe mittels Hubschrauberabtransport für den Patienten zu ermöglichen.

Ich nahm mir den Nautischen Funkdienst Band II vor, um alle Informationen speziell für diesen Fall herauszusuchen, damit der Kontakt mit der spanischen Küstenfunkstelle auf Mittelwelle (MW) im Telegrafiefunk schnell und sicher abgewickelt werden konnte.

Benötigt wurden: Name und Vorname des Verunglückten, Alter, Geschlecht, Beruf, Art des Unfalls und der gewünschten Hilfe; Position, Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes. Gemeinsam mit dem Kapitän und dem Doktor stellten wir die Meldung zusammen, und ich konnte mit meiner eigentlichen Arbeit beginnen. Der Anruf erfolgte auf der internationalen Seenot- und Anrufrequenz 500 kHz:

Call: eal de dexv - medico - k (Anruf - Las Palmas Radio von Lichtenhagen - MEDICO - kommen)

Rd call: dexv de eal up qsw 438/425 – (Empfänger Ruf von Las Palmas Radio – wechseln auf die Arbeitsfrequenzen 438/425 kHz)

Dort wurde von uns eine Meldung übermittelt mit diesem Telegrammkopf: medico lichtenhagen/dexv nr 1 ck nc 12 0945 utc –

Der Operator ließ sich noch einmal unsere Position (QTH) wiederholen, gab mir seine Empfangsbestätigung (QSL) und die Zeichenfolge eb, d.h. bitte warten. Schon Minuten später teilte mir die Küstenfunkstelle mit, auf welcher Position wir uns mit dem Hubschrauber treffen sollten. Mit einer Bestätigung für den korrekten Empfang der Position bedankte ich mich. Hinzufügen möchte ich noch, dass der gesamte Telegrafiefunkverkehr in englischer Sprache gebührenfrei abgewickelt wurde.

Der Kapitän war darüber sehr erleichtert und verständigte sofort unseren Doktor. Wir fuhren mit voller Maschinenleistung zur angegebenen Position. Nach ungefähr vier Stunden Marschfahrt rief uns auf UKW Kanal 16 der spanische Hubschrauberpilot an. Der weitere Funkkontakt wurde von der Schiffsbrücke aus getätigt. Nach 20 Minuten, das Wetter war schwül und der Himmel bedeckt, stieß der Hubschrauber durch die Wolkendecke, etwa 7 Grad backbord voraus. Wir nahmen sofort die Fahrt aus dem Schiff und avisierten als Landeplatz die Back.

Der Doktor und seine Helfer standen bereits mit der Trage vor der Schiffsbrücke. Nachdem der Pilot sich bei uns noch einmal über Windrichtung und -stärke erkundigt hatte, kam er langsam auf das Vorschiff zu und stand in ca. 5 m Höhe darüber. Unser Patient wurde mit der Trage in den heruntergelassenen Windenhaken eingehängt und nach oben gehievt. Danach entschwand der Hubschrauber bald unseren Blicken. Über Funk bedankten wir uns noch einmal für die gelungene Hilfeleistung.

Zwei Tage später schickte uns der Makler aus Las Palmas folgendes Diensttelegramm:

MSG Las Palmas nr 1 ck nc 14 1120 –

master lichtenhagen/dexv –

patient olaf grosser in queen mary hospital first class accommodated – polsuardias + (d.h. erstklassig untergebracht).

Wir waren froh und gingen beruhigt wieder unserer eigentlichen Aufgabe nach, nämlich der Frostfischübernahme zur Versorgung unserer Bevölkerung mit Fisch.

Sieben Tage danach wurde unser Patient per Flugzeug nach Berlin gebracht und dem medizinischen Dienst übergeben. Die nächste Reise fuhr der Stauer Grosser wieder an Bord und berichtete uns ganz ausführlich über seine Erlebnisse.

Der Zahnarzt Dr. Kuwatsch ist heute noch mein behandelnder Arzt im Sonnenblumenhaus, Rostock-Lichtenhagen. Er und seine Mitarbeiter leisten hervorragende Arbeit. Zu seinem Patientenkreis gehören nach wie vor viele ehemalige Hochseefischer.

Natürlich fanden MEDICO-Gespräche auch zwischen Schiffen mit und ohne Schiffsarzt statt. Das kam vor allem auf den Fischereifangplätzen vor, wenn ein Übersteigen des Arztes zur Untersuchung und Behandlung eines Patienten erwogen wurde.

Mit der Hochseefischerei verbindet sich in den Erinnerungen von **Eberhard Richter**, damals Decksmann auf dem Massengutfrachter MANSFELD, dieser MEDICO-Fall:

1966 machte die MANSFELD einige Reisen nach Kanada. Auf einer dieser Reise, es ist schon so lange her, aber wenn ich mich recht erinnere handelte es sich um die Reise nach Quebec, hatten wir einen schweren Krankheitsfall an Bord.

Im Laufe der westwärts gehenden Reise bekam ein Vollmatrose Blinddarmbeschwerden. Vorerst wurde er aus seiner Kammer in das Schiffshospital verlegt. Nach Rücksprache mit der Reederei wurde im Nordatlantik über Funk ein Treffen mit dem Fang- und Verarbeitungs-

schiff ERICH WEINERT, ROS 304, vereinbart. Dort befand sich ein Arzt an Bord, der die vor Labrador fischende Flotte des FIKO betreute. Mit äußerster Kraft fuhren beide Schiffe aufeinander zu, denn die Schmerzen wurden unserem Patienten langsam unerträglich.

Als der Arzt mit dem Schlauchboot zu uns an Bord kam und den Vollmatrosen untersucht hatte, wies der Doc sein sofortiges Übersetzen an. Wir packten ihn in die schwimmbähige Tragbahre und ließen ihn außenbords in das Schlauchboot herab. Die See war ruhig, wir hatten Lee gemacht, aber die Dünung ließ das Schlauchboot einige Meter an unserer Bordwand auf- und niedertanzen. Das bedeutete den richtigen Moment abzufassen, um ihn sicher im Boot unterzubringen.

Laut der Illustrierten „Zeit im Bild“, Ausgabe 49/1966, unter der Überschrift „DIAGNOSE PER ÄTHERWELLEN“, die ich später in die Hände bekam, wurde er an Bord der ERICH WEINERT sofort operiert.

Während viele Funkoffiziere in ihrem mehr oder weniger langen Berufsleben niemals mit einem MEDICO-Fall konfrontiert wurden, traf es andere um so härter und öfter. Zu letzteren gehört **Karl-Heinz Flegel**, wenn er berichtet:

Auf einem Seeschiff mit Masten und laufendem Gut, oft heftig schwankendem Untergrund und allen Tücken, die eine riesige Maschinen-, Strom-, Druckluft- und Dampferzeugungsanlage oft hinterlistig bereit hält, bleibt es selbstverständlich nicht aus, dass so manche Besatzung von vielfältigsten Blessuren bis zu schwersten Verletzungen und auch tragischen Todesfällen heimgesucht wurde.

Selbstverständlich lauerten auf See auch die ganz „herkömmlichen“ Tücken des Lebens, die nicht unbedingt sofort einer funkärztlichen Beratung bedurften, wie zwei Beispiele lehren:

Unser Obersteward packt die gewechselte Bettwäsche auf ein Laken, verknotet die vier Zipfel und wirft sich das Bündel zum Abtransport elegant über die Schulter. Von einer deftigen Missfallensäußerung begleitet, lässt er sowohl das Bündel als auch den dafür zuständigen Arm fallen. Der ist vorübergehend ausgekugelt.

Oder: Ein Assi kommt auf die Brücke und kann dort nur unartikuliert vortragen, was sein Begehr ist. Sein Unterkiefer ist ausgerenkt. Kapitän Gustävel, eine eventuelle Fremdeinwirkung vermutend, erkundigt sich nach der Ursache. Beim Gääähnen wäre es passiert, jammert der Beeinträchtigte.

Sowohl der Arm als auch der Unterkiefer wurden mit Bordmitteln wieder in die richtige Position justiert. Ein wenig gezwiebelt hat das schon, der jeweils zuständige Second machte so etwas schließlich nicht jeden Tag. Sowohl Patient als auch der in Wustrow nur schnell besohlte „Doc“ waren in solchen Fällen nicht zu beneiden.

Während meiner 22 Jahre auf See besorgte ich sehr häufig funktechnisch einen Arzt, für schwere und für leichtere Fälle. Nur, was nützt die Klassifizierung in schwere oder leichte Fälle, wenn Kapstadt oder die Azoren weit entfernt sind?

Vollmatrose „Nettel“ fällt beim Schornsteinmalen auf See an der westafrikanischen Küste von der Stelage. Eine Segellatte (ein Rohr, fünfviertel Zoll), mit der das Schornsteindeck zwecks Einrichtung einer Überdachung ausgerüstet ist, verhindert noch Schlimmeres, vermuteten alle. Nettels Kniescheibe befindet sich nach dem Absturz in Teilen ca. 15 cm höher im Oberschenkel, als sie als Überdachung seines Kniegelenks vorher platziert war.

Hauptsender an, Frequenz 500 KHz: „XXX XXX XXX accident on board, any ship nearby with doctor on board?“

Nettel hat Glück, ein Schiff der sowjetischen Schwarzmeerflotte fällt hilfreich vom Kurs ab und JOHN BRINCKMAN hält volle Kanne drauf zu. „Nu kak“, sagt der Doktor und drückt ganz kühn die verdrifteten Kniescheibenteile wieder an ihren angestammten Platz zurück.

Das Bein wird eingegipst und Nettel zu Hause sieben Monate krank geschrieben. Der Besatzung wird die Jahresendprämie gestrichen. Selbstverschuldeter Unfall, war damals so. Jahre später kommt mir Nettel mit drei Ärmelstreifen und eleganten Schrittes auf einem Tanker freudig entgegen.

Im jetzt geschilderten Fall wird es dramatischer: Tanker SCHWEDT verlässt mit Südkurs den Passatgürtel und dampft in die überheizten Rossbreiten. Im Badebecken schwabbelt nur Regenwasser, die Flusen einer zerfledderten Persenning verstopfen den Abfluss. Als ich mich daran vergeblich schaffe, schickt der Chief den Storekeeper hinzu. Der hält sich nicht mit Kleckern auf und holt zum Klotzen zwei Kilo-Drompse „Rohrblitz“. Die werden in einer Blechputz mit heißem Wasser aufgelöst und sollen zügig die Flusen in der Abflussleitung zersetzen. Machen sie aber nicht.

Der Storekeeper lockert mit einem Ringschlüssel an der Kombüsendecke die erste Mutter am Flansch der dort verlaufenden Abflussleitung. Ein Tröpfchen fällt herab und dem Stori – der Teufel will es so – ins Auge. Schutzbrille war nicht!

Der Mann springt von der Trittleiter und spült am Kombüsenwaschbecken in Sekunden-schnelle unablässig sein brennendes Auge. „Das ist eine Laugenverätzung, neutralisieren mit Säure“, schießt mir das Oberschulwissen aus dem Langzeit-Gedächtnis in den Arbeitsspeicher. Essig ist in der Kombüse schnell zur Hand, mit Wasser verdünnt gereicht, kühlt und spült der Stori damit seine Feuersbrunst im Gesicht. Nach einer halben Stunde ist kein Auge mehr zu erkennen. Nur ein Pudding mit dunklerer Mitte, im Volumen verdoppelt.

„RÜGEN RADIO, RÜGEN RADIO, Motortanker SCHWEDT Delta Charly Zulu Echo MEDICO MEDICO.“

Mir zittert die Stimme, die Hand an der Morsetaste ist kaum noch zu gebrauchen.

Der Professor der Rostocker Augenklinik versteht uns gut, nur leider nichts von „Rohrblitz“. Er benötigt dreißig Minuten, um in Rostocker Chemiker- oder Apothekerkreisen zu ermitteln, um welches Teufelszeug es sich bei „Rohrblitz“ handelt. Dann weiß er es und kann uns gemäß unserer bescheidenen Bordmittel nur die Neutralisation der ätzenden Lauge mittels Essigsäure raten. Glücklicherweise haben wir dem schon vorgegriffen.

Nach zehn Tagen werden wieder Konturen in dem Gallert sichtbar, nach und nach formt sich daraus wieder ein Auge, was auch von neuem richtig gucken konnte. Als Mitschuldiger fällt mir ein Felsen vom Herzen.

Im Maschinenraum des damals größten Schiffes der Reederei, das als MT TARIM in Rotterdam den Norwegern abgekauft wurde und dann als „Großtanker WOLFEN“ mit der DSR-Flagge in See sticht, ist es an Westafrikas Küste im August glühend heiß, gleichfalls auch in den Unterkünften mittschiffs. Die Norweger drehten uns eine defekte Klimaanlage an!

Der III. Ingenieur bemüht sich unten im Keller schweißtriefend unter seinem riesigen Maschinenraum-Lüfter um sein Weiterleben. Über ihm in diesem dicken Lüftungsrohr dreht sich ein Mordsflügelrad und addiert die 30 Grad Celsius der afrikanischen Außenluft zu den ca. 50 Grad im stickigen Maschinenraum. Als letzte sinnliche Wahrnehmung hört der Ing. über sich noch ein herbeieilendes Klimpern. Dann geht bei ihm das Licht aus.

Ein recht korpulenter Ritzelbolzen am Flügelrad hat sich ob der stressigen Umdrehungen dem Ermüdungsbruch hingegeben und ist dem sich darunter erfrischenden Ingenieur in bemerkenswerter Präzisionsarbeit auf die Fontanelle geknallt.

„RÜGEN RADIO, RÜGEN RADIO, Motortanker WOLFEN Delta Alpha Victor Mike MEDICO MEDICO.“

Wegen einer Gehirnerschütterung macht man in Kreisen Hartgesottener kein sonderliches Aufheben, die wächst sich raus. Nur kann unser Kumpel nun nicht mehr richtig gucken. Sein

Sehvermögen verschlechtert sich derartig, dass er in seiner abgedunkelten Kammer nur noch die Umrisse seines Bulleys erkennen kann, nur noch hell und dunkel.

Mehrere MEDICOS mit den Rostocker Professoren verdeutlichen uns den sehr bedenklichen Zustand unseres von jedem geschätzten Kollegen. Nur hat das Schiff in seinem medizinischen Raritätenschränk absolut nichts zur Verfügung, seinen kritischen Zustand zu verbessern. Es bleibt nur, die ärztliche Anordnung zu befolgen: Absolute Bettruhe in verdunkelter Kammer.

Zum Glück funktioniert achtern auf der Etage der höheren technischen Beamten die Klimaanlage. Vorne in meiner Kemenate hinter dem Kartenraum und selbst ein Deck tiefer in der Suite vom Alten ist Hochleistungstranspirieren angesagt.

Nach freundlicher Einladung nächtige ich daher beim E-Ing. auf der Backskiste und wenn wir nach Feierabend im trauten Kreis abends noch einen Kleinen zischen und etwas lauter „Prost“ sagen, dann hämmert der arme Hund nebenan beim E-Mix an die hellhörige Trennwand und will auch unbedingt einen haben, zur Verbesserung seiner schwindenden Sehkraft.

Blaulicht holt ihn in Rostock vom Schiff. Recht lange ist er seeuntauglich. Aber er wird wieder und behält nichts nach. Er ist ein dufter, lebenslustiger Kumpel und ein jeder der Besatzung freut sich, dass die gehegte Besorgnis at acta gelegt werden konnte.

Ja, und dann wäre da noch das Hilfeersuchen an die VÖLKERFREUNDSCHAFT gewesen, ob bei der Blinddarmreizung unserer Stewardess deren Eierstöcke gefriergetrocknet werden dürfen.

Im Laufe der Jahre wurden Ärzte an Bord immer knapper. Als bei der DSR die Typ IV-Schiffe aus dem Verkehr gezogen werden, können bedürftige Seeleute auf See auch von unserer Reederei keine medizinische Hilfe von einem Handelsschiff mehr erhoffen. Dafür wird aber ständig die Seelsorge verbessert. Politoffiziere wären auf allen DDR-Handels-, Fang- und Verarbeitungsschiffen im Bedarfsfalle flächendeckend auf allen Weltmeeren verfügbar gewesen. Medizinischer Fürsorge bedurfte deren anerkannte Berufskrankheit aber auch: Dekubitus!

Wer sich bei Rügen Radio mit der Dringlichkeitsstufe MEDICO anmeldete, bekam den absoluten Vorrang. Dauerte ansonsten das Zustandekommen einer Telefonverbindung von Rügen nach Rostock schon locker auch mal eine Stunde, so hatte ich bei meinen medizinischen Anliegen stets nach wenigen Minuten den gewünschten Facharzt im Kopfhörer.

Nur leider oft problembehaftet. Meist verstand der Funker von Rügen Radio trotz der atmosphärischen Störungen unser Begehren recht ordentlich, nicht aber die darin ungeübten Mediziner. Wenn gar nichts mehr telefonisch lief, übermittelte ich unsere Fragen auch per Morsetaste. Der Kollege von Rügen Radio verklaugfidelte das dann telefonisch dem Facharzt in der Rostocker Uni-Klinik und morste mir dessen Ratschlag zurück. Den verklaugfidelte ich dann wieder unserem Second an Bord, der gemäß seiner Funktion den Doc mimte. Alle Beteiligten trennten sich das Futter aus der Jacke, so klappt es irgendwie immer, erinnert sich **Karl-Heinz Flegel**.

Am 16. Oktober 1984 trafen sich an Bord des Ausbildungsschiffes GEORG BÜCHNER Mediziner des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens und der Rostocker Universitätskliniken mit Funkern von Rügen Radio sowie Vertretern des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft und des Fischkombinates Rostock zu einer ihrer Funkberatungskonferenzen anlässlich des zwanzigjährigen Bestehens des funkärztlichen Beratungsdienstes mit den genannten Partnern. Eine Bilanz wurde gezogen. Demnach erfolgte die erste registrierte funkärztliche Beratung über Rügen Radio am 15. Oktober 1964. Bis Oktober 1984 waren

2604 Seefunkkonsultationen gehalten worden. Zwei Drittel der angeforderten Ratschläge übermittelten die Ärzte der Klinik für Innere Medizin der Universität Rostock.

Im Ergebnis der Beratung zur qualitativen Verbesserung von MEDICO wurde vereinbart, dass ab Januar 1985 die Übernahme des Beratungsdienstes durch den Bereitschaftsdienst des Hafenärztlichen Dienstes im Seehafen Rostock erfolgen solle. Unter Vermittlung der Nachrichtenzentrale des Kombines sollte nun die Anfrage an den Dienst habenden Arzt des MDV, der in der Regel ein Schiffsarztmediziner war und entweder selbst zur See gefahren war bzw. konkrete Kenntnisse über die Rahmenbedingungen der Seefahrt hatte. Unmittelbar nach der funkärztlichen Beratung würde der zuständige Bereichsarzt eine Information erhalten, um bei Fragen der Behandlung, der Rückführung oder der Weiterbehandlung des Seemanns tätig zu werden. Die bewährte Zusammenarbeit mit den Kliniken der Uni Rostock zur Klärung spezieller Fragen sollte fortgeführt werden, hieß es. In solchen Fällen könnte sich zukünftig der diensthabende Hafenarzt mit dem jeweils klinisch tätigen Oberarzt konsultieren.



Mit der Übernahme dieses Beratungssystems wollte der Medizinische Dienst des Verkehrswesens eine aktivere Rolle als bisher übernehmen und den Nautischen Offizieren zu jeder Tages- und Nachtzeit die Möglichkeit einer qualitativ guten Beratung bieten. Trotzdem konnte diese Beratung über Ätherwellen die Offiziere an Bord zu keiner Zeit von ihren persönlichen Entschlüssen befreien, sondern lediglich eine wertvolle Entscheidungshilfe darstellen.

Leider konnte sich dieser weiterentwickelte Dienst nicht mehr längerfristig wie in den vorangegangenen zwanzig Jahren bewähren. Spätestens mit der Abschaltung von Rügen Radio und der übrigen deutschen Küstenfunkstellen fand diese traditionelle funkärztliche Beratung ihr Ende. Sie wurde durch neue Formen der Kommunikation ersetzt, vom einstigen Seefunkverkehr auf Kurz-, Grenz-

oder Mittelwelle hin zu Handy-Netzen und zum weltumspannenden Satellitenfunk mit der Möglichkeit der schnellen Übermittlung von Telemetriedaten oder Digitalbildern.

1987 beschlossen die International Maritime Organisation/IMO und die International Labour Organisation/ILO, dass seefahrende Nationen eine kompetente medizinische Funkberatung sicherzustellen hätten. Deutschland bestätigte 1998 vertraglich das Stadt Krankenhaus Cuxhaven als Sitz des nun international genannten Telemedical Maritime Assistance Service/TMAS. Damit wurde erstmalig die funkärztliche Versorgung des seefahrenden Personals international nach festlandüblichem Facharztstandard festgelegt.

Gleichwohl bleibt immer noch eine drängende Frage unbeantwortet: Was macht ein Nautischer Offizier, wenn sein Wachmatrose bei stürmischem Wetter in finsterner Nacht den Niedergang herunterfällt und sich ein Bein bricht?

Er kocht sich seinen Kaffee selber.

Ein „unruhiger“ Blinddarm

Alles begann während einer Reise im Januar 1966 mit MS MANSFELD von Rostock nach Kuba.

Um nicht gänzlich im Ballast die Hinreise zu absolvieren, wurden in London Leyland-Busse geladen. In Luke 2 und 6 je vier Stück, der Rest an Deck. Die Laschgang in London war berühmt für ihre ausgezeichnete Arbeit. Wir bekamen auf der Überfahrt nur wenig Arbeit mit dem Nachlaschen.

Jedoch der Weg von achtern nach vorn war der reinste Hindernislauf. Entweder Bus rein, Bus raus oder jede Lasching überspringen. Bei der Schaukelei auf dem Atlantik manchmal zirkusreif.

Kurz vor der Ankunft in Havanna machte sich mein Wurmfortsatz, der berühmte Appendix, bemerkbar. So wurde ich sofort nach dem Festmachen im Hafen zum Arzt gefahren. Zwei Mediziner, die nur spanisch sprachen, untersuchten mich gründlich. Im Ergebnis dessen erhielt unser II. Nautischer Offizier, der mich begleitete, ein Päckchen Ampullen mit dem Hinweis, wenn meine Schmerzen schlimmer würden, diese zu spritzen. Mein Blinddarm beruhigte sich daraufhin sofort. Die Spritzen mussten nicht zum Einsatz kommen. Bloß gut, denn uns war nicht bekannt, was sie enthielten.

Wir liefen dann nach Guayabal an der Südküste von Kuba und luden dort Vollschiß Rohrzucker als Schüttgut. Anfang März liefen wir wieder in Rostock ein. Es folgte eine Reise nach Constanza, um Getreide für Wismar zu laden. Ende April versagelten wir von Wismar nach Warnemünde in die Werft. Die Werftzeit dauerte bis Ende Juli 1966.



Am 3. August 1966 ging es endlich wieder auf Reise. Ziel war Kanada, um Getreide zu laden. Bei der Passage des schottischen Pentland Firth, als die Atlantikdünung einsetzte, meldete sich mein bis dahin ruhig gebliebener Blinddarm wieder, diesmal sehr intensiv. Der II. Offizier roch den Braten sofort und steckte mich ins Hospital. Für mich gab es nur noch Wasser gegen das Austrocknen und Eisbeutel zum Kühlen.

Die Hochseefischerei des Fischkombinates Rostock fischte damals mit mehreren Schiffen vor Labrador. Es war üblich, dass die DSR-Frachter, die nach Kanada fuhren, Brennstoff, sprich Dieselkraftstoff, für die „Fischdampfer“ mitnahmen, der dann auf hoher See mittels Feuerwehrschräuchen übergeben wurde.

Vom Pentland Firth lagen die Fanggründe vor Labrador so an die fünf Seetage entfernt. Für eine ärztliche Hilfestellung wurde über Funk Kontakt mit der Fangflotte aufgenommen. Bei unserer Schiffsleitung muss meine Gesichtsfarbe echte Besorgnis hervorgerufen haben, denn sie forcierte die Ankunft, indem der Treffpunkt mit der Fischerei weiter nach Osten verlegt wurde.

Dafür unterbrach das Fang- und Verarbeitungsschiff ERICH WEINERT seine Fangtätigkeit, holte von dem Schwesterschiff F.C.WEISSKOPF noch den Bordarzt ab, der zufällig Chirurg war, und kam uns mit Volldampf entgegen.

Ich muss gestehen, diese ganzen Absprachen habe ich damals natürlich nicht mitbekommen. Das erfuhr ich alles viel später. War auch gut so.

Am 9. August trafen sich dann die Schiffe und die beiden Ärzte untersuchten mich mit ernsten Gesichtern. Der Chirurg Dr. Grahlmann, später langjähriger Hafenarzt in Wismar, meinte, ich würde keine 24 Stunden mehr durchhalten. Es müsse operiert werden, also Kanada ade. Ich wurde nun fachgerecht auf einer Trage verschnürt, nur die Arme konnte ich noch bewegen. Dann ging es hinaus auf das Hauptdeck. Zum Glück waren dort diesmal keine Busse gelascht.

Da die Massengutschiffe vom Typ IX über kein Ladegeschirr verfügten, wurde ich von zwei kräftigen Matrosen über die Reling gehievt und in das Schlauchboot der ERICH WEINERT herunter gelassen. Zum Glück war die Dünung nicht allzu heftig.

Im Schlauchboot angekommen, hörte ich von einem Mann der Bootsbesatzung den Satz: „Kommt mal hinter uns her, ich glaube die Luft hält nicht mehr.“ Dies galt dem zweiten Schlauchboot, das eigentlich die Schlauchverbindung für die Brennstoffübergabe herstellen sollte.

Wenn ich noch etwas im Darm gehabt hätte, die Hose wäre voll gewesen. Aber bei fünf Tagen nur Wasser im Bauch kein Problem. Lediglich die Wassertiefe bedeutete ein Risiko.

Damals besaßen Schlauchboote noch keine Außenbordmotoren und wurden nur mit Muskelkraft vorangebracht. Die Fortbewegung meines Schlauchbootes erfolgte durch vier Mann, vier Paddel an vier „Ecken“. So kamen wir zügig bei der ERICH WEINERT an.

Kräftige Arme hoben mich an Deck und weiter führte mein Weg ins Hospital. Dort war bereits alles vorbereitet. Der III. Offizier der WEINERT rasierte mich mit seinem Phillipsshave und dann ging es los.



Dr. Waurick, der Bordarzt der WEINERT, setzte mir eine Maske auf, und ich sollte von 100 an rückwärts zählen. Bei der Zahl 40 hörte ich nur noch: „Der ist ja immer noch nicht weg!“ Später erzählte er mir, bis zur 25 hätte ich es geschafft.

Das Aufwachen war nicht so prickelnd. Wer schon einmal eine Äthernarkose bekommen hat, weiß was ich meine.

Ich blieb dann an Bord der ERICH WEINERT. Die Wunde entzündete sich noch leicht und der Doc legte eine Drainage, damit keine Vereiterung entstehen konnte. Dann war alles gut, und ich konnte mir den Fangbetrieb an Deck anschauen.

Nicht zu vergessen, irgendwann durfte ich wieder feste Nahrung zu mir nehmen, bei erstklassiger Verpflegung. Morgens, mittags und abends gab es zusätzlich ständig Fisch in allen Variationen. Und der war wirklich fangfrisch! So hatte ich bald mein altes Gewicht wieder.

Ich konnte mich dann als Rudergänger noch etwas nützlich machen. Ausnahmsweise durfte ich dabei sitzen, wobei das Stehen auch gut war, das drückte nicht so auf die Wunde.

Nach zehn Tagen Fischerei ging es auf Heimreise. Ende August liefen wir in Rostock ein.

Für einige Tage wurde ich im Haus der Hochseefischer am Holbeinplatz einquartiert. Danach war Urlaub angesagt, und am 4. Oktober 1966 musterte ich auf der ERNST MORITZ ARNDT an.

Nach fast 50 Jahren bin ich immer noch allen Beteiligten dankbar, die damals für eine rechtzeitige Hilfe sorgten. Mein Blinddarm hat sich nie wieder gemeldet.

Günter Pürschel

Die Macht der Uniform

Als Technischer Offizier und Mitglied der Stammbesatzung des Motorschiffes EILENBURG hatte ich das Glück, in den 70er Jahren mehrere interessante und abwechslungsreiche Südamerikareisen zu machen. Neben Santos und der legendären „Rua de Galopp“ sowie Rio de Janeiro mit den weltberühmten und allbekannten Sehenswürdigkeiten ist mir besonders Buenos Aires in lebhafter Erinnerung geblieben.

Eine umfangreiche Einführung zu Baires erhielten wir bereits auf der Überfahrt von Mr. Rio, einem international bekannten sehr sympathischen Opernsänger. Er fuhr nach einem Engagement in Berlin als Passagier von Rostock mit in die Stadt am La Plata, um dort am Teatro Colon ein neues Gastspiel anzutreten. Dieses Opernhaus gehörte seinerzeit zu den fünf besten Opernhäusern der Welt. Interessant und abwechslungsreich waren nicht nur seine Kenntnisse über Land und Leute, sondern natürlich auch gelegentliche Gesangsdarbietungen zu vorgerückter Stunde. Bei einem feuchtfröhlichen „Liederabend“ in der überfüllten kleinen Kammer von Stori Manfred Lauterbach brachte Mr. Rio mit seinen Arien nicht nur die Trennwände zum Vibrieren, sondern auch die Zuhörer zu Standing Ovationen. Das Publikum reagierte fast so euphorisch wie beim Auftritt der Rolling Stones auf der Waldbühne in Berlin 1965.

Nach dem Einlaufen schwebte er als wahrer Mann von Welt, mit großem Hut, langem Mantel und Schal von Bord und bestieg winkend ein wartendes Taxi.

Dank der Hinweise und Empfehlungen von Mr. Rio konnten wir uns anschließend zielgerichtet die interessantesten Örtlichkeiten dieser mondänen Weltstadt ansehen. Der rosafarbene Präsidentenpalast „Casa Rosada“ am ehrwürdigen „Plaza de Mayo“. Die „Avenida 9 de Julio“,



Blick vom Liegeplatz zur Casa Rosada

die mit 140 m breiteste Straße der Welt, mit sechs Fahrstreifen je Richtung, begrüntem Mittelstreifen sowie einem großen weißen Obelisk als Wahrzeichen der Stadt. Das Hafenviertel „La Boca“ mit farbigen Häusern in der Straße Caminito, originaler Tangokultur sowie dem Fußballstadion des FC Boca Juniors, wo Diego Maradona Erfolge feierte.

Doch Hauptthema dieser Geschichte sollen hier nicht die Sehenswürdigkeiten und lukullischen Spezialitäten von Baires sein, sondern lustige und auch bedrückende Erlebnisse, die die Macht der Uniform und des Militärs in einem Land ohne Demokratie deutlich machen. Die 70er Jahre in Argentinien waren geprägt von wirtschaftlichem Niedergang und politischer Instabilität. Zivil- und Militärregierungen wechselten einander ab. Der beim Volk beliebte Präsident aus besseren Zeiten (1946–1955), Juan Perón, übernahm 1973 bis zu seinem Tod 1974 nochmals die Macht. Seine dritte Frau, die ehemalige Nachtclubtänzerin Isabel Perón, beerbte ihn im Präsidentenamt. Doch sie war von diesem Amt überfordert und nur eine Marionette radikaler rechter Parteigänger ihres Mannes. Auf der Tagesordnung standen die Verfolgung von Regimegegnern, hauptsächlich Kommunisten und linken Arbeiterführern, Inhaftierungen, Folter und Mord. Es gab Attentate, Überfälle und Entführungen, von denen auch hochrangige deutsche Industriemanager betroffen waren.

Am 3. Oktober 1975 liefen wir in Buenos Aires ein. Abends wurde die Besatzung von einem Botschaftsrat über die brisante Lage im Land informiert und belehrt. Wir sollten demzufolge nicht auffallen, strikt die Anweisungen der Polizei und des Militärs befolgen und z. B. geforderte Papiere betont langsam aus einer vorderen einsehbaren Tasche ziehen. Andernfalls könnte es passieren, dass unser Gegenüber sofort schießt und erst danach noch eine letzte Frage stellt. Armee und Polizei seien überempfindlich, untere Dienstgrade hätten Angst, wollten und dürften keine Fehler machen. Folgsam haben wir also ausgiebige und unauffällige Landgänge unternommen.



Silhouette von Buenos Aires

Der 7. Oktober stand bevor, unser Botschafter wollte zum 26. Jahrestag der Gründung der DDR einen Cocktailempfang geben. Wegen der unruhigen Zeiten lud er mit großem Nachdruck, es war schon ein Befehl, auch eine Abordnung der EILENBURG ein. Also fuhren wir am 6. Oktober um 11.00 Uhr froh gelaunt mit sieben Mann, in schmucker blauer Uniform, stolz mit dem Kleinbus zur DDR-Botschaft. Diese Fahrten zur Botschaft und zurück werden mir immer in Erinnerung bleiben, weil sie einen ungeahnten und lustigen Verlauf nahmen.

Unser Bus näherte sich im dichten Verkehr der ersten großen Kreuzung und musste halten, weil der Verkehrspolizist auf der Kreuzung eine andere Fahrtrichtung frei gegeben hatte. Dabei hielt Chief Mate Hartwig Hosang gelangweilt und nichts ahnend seinen Arm aus dem Fenster. Die drei Kolbenringe ließen wahrscheinlich in der Mittagssonne den ganzen Arm golden erscheinen. Und bei uns Mitfahrern konnte man vermutlich weitere goldene Ringe erblicken. Jedenfalls sah ich, wie der Polizist plötzlich unseren Bus bemerkte, uns mit konzentriertem starren Blick ins Visier nahm, sofort Haltung annahm, die Hacken zusammenschlug, den Arm hob, laut seine Trillerpfeife ertönen ließ, unseren Bus heran winkte, zackig salutierte und umgehend unsere gewünschte Richtung nur für uns freigab. Alle Autofahrer und Passanten gehorchten sofort, was für Baires sehr sehr ungewöhnlich war. Der gesamte Verkehrsfluss kam dadurch ins Stocken, wir jedoch konnten zügig und ungehindert unsere Fahrt fortsetzen.

Nach einem kurzen und andächtigen Schweigen sahen wir uns ungläubig an und mussten lauthals loslachen. Wir freuten uns wie die Könige bzw. wie neu ernannte Mitglieder des Politbüros. Hallo, wenn uns wegen unserer Uniform solche unverdiente Achtung zuteil wurde, sollten wir uns nicht zieren und selbstbewusst weiterhin zeigen, was die Näherinnen der DSR-Effektenkammer auf unsere Ärmel gezaubert hatten. Also präsentierten an den nächsten Kreuzungen nun auch Kapitän Hein Schröder und andere Mitfahrer schon etwas mutiger, was sie so zu bieten hatten. Unglaublich, auch diese Kreuzungen passierten wir auf die gleiche wundersame Weise. Schnell gewöhnten wir uns an diese sehr zuvorkommende Sonderbehandlung. Die Fahrt wurde immer lustiger und verlief wie im Fluge. Nur gut, dass die Polizisten nicht wussten oder ahnten, welchen Vertretern sie da freie Fahrt gaben.

Ein Gedanke dazu ließ mich später nicht mehr los. Wer als durchschnittlich begabter Mitbürger, erhoben aus eigenen Gnaden und für unbestimmte Zeit, auf diese Art und Weise

täglich von Wandlitz nach Berlin oder durch die DDR kutschiert und peinlich hofiert wurde, musste ja diese Republik und dieses Leben toll finden und den Kontakt zum wahren Leben verlieren.

Beschwingt und mit stolz geschwellter Brust erreichten wir als erste Cocktailgäste unsere Botschaft, ein stattliches Gebäude mit großer Terrasse und schönem Garten. Unser Botschafter, Seine Exzellenz Genosse Günter Blum, Neudiplomat, sympathisch, natürlich, große Arbeiterhände, begrüßte uns herzlich und freute sich über unsere Anwesenheit und Unterstützung. Wir sollten in kleinen Gruppen, verteilt unter den Anwesenden, mit ernstem Blick die Augen offen halten und auf keinen Fall sagen, wer wir sind.

Ab 12.00 Uhr erschienen nach und nach etwa 250 Diplomaten der in Baires vertretenen Botschaften sowie hochrangige Vertreter Argentinien zur Gratulationscour. Der bundesdeutsche Botschafter, Seine Exzellenz Herr Kastl, Oberlippenbärtchen, graumeliert, dunkle Brille, große Fliege, repräsentierte als gelernter Diplomat souverän und wie ein Gentleman. Alle Gäste standen nach der Gratulation und Begrüßung zwanglos in Gruppen auf der Terrasse und im Garten und betrieben gepflegten Small Talk. Ober in Galauniform waren ständig in Bewegung und reichten aufmerksam allerlei Köstlichkeiten, zum Beispiel verschiedene raffinierte schmackhafte Häppchen, kleine Würstchen, Juice, Radeberger Pils, Whisky, Weinbrand und Wodka. Es war schon ein illustres Treffen und wir „Blauen Jungs“ so mittendrin waren irgendwie die Exoten, die, wenn auch nicht für Respekt doch wenigstens für Aufsehen sorgten. Man rätselte wohl zwischen Kampfschwimmern und Marinesoldaten einer Sondereinheit, also war Vorsicht geboten.

Die Ungewissheit war für uns und unsere Gastgeber von großem Vorteil. Gott sei Dank wussten die Gäste und anwesenden Spitzel ja nicht, dass wir nur eine militärische Kurzbesohlung erfahren hatten und im Nahkampf blinde Hühner waren. Einen Kletterstrick hätten wir beispielsweise auch nicht mehr bezwingen bzw. erklimmen können. Unsere schmucken Uniformen und unser ernster aufmerksamer Blick rissen alles raus.

Ich hatte mehr oder weniger interessante Gespräche mit dem Korrespondenten des ND („Neues Deutschland“ – Zentralorgan der SED), einem unterbelichteten argentinischen Stasimann, interessanten Wirtschaftsvertretern, sowjetischen Diplomaten und Angehörigen der beiden deutschen Vertretungen. Die Veranstaltung verlief zur vollen Zufriedenheit unseres Botschafters ruhig und ohne Störungen. Nach der Verabschiedung der letzten Gäste

durfte auch unsere Abordnung, nach gezeigter „hoher Einsatzbereitschaft und Kampfmoral“, etwa um 15.00 Uhr wieder abtreten. Da unser Magen nach den stillvollen aber zu kleinen Häppchen immer noch knurrte und vehement sein Recht auf ausreichende Nahrung verlangte, erhielt unser Delegationsleiter von Botschafter Blum noch ein angemessenes Handgeld für ein ausgiebiges Abschlussessen.

Nach einer inzwischen schon gewohnt rasanten freien Rückfahrt über geräumte

Kreuzungen verließen wir in Hafennähe vor einem Restaurant unseren Bus. Das letzte Stück wollten wir nach dem Essen zu Fuß gehen. Unsere Ankunft löste in dem Speisetempel eine höchst zuvorkommende Betriebsamkeit aus, die uns gelernten DDR-Bürgern schon peinlich wurde. Solch eine Behandlung kannten wir von unseren heimischen HO- bzw. Konsumgaststätten natürlich nicht.

EL LIBANO

KAUFEN SIE ERSTE QUALITÄT IN BESTER VERARBEITUNG

Koffer - Mappen - Handtaschen Aus Echtem
Krokodil - Strauss - Und Ungebornem Kalb Leder
Teppiche Aus Chromgegerbtem Zebú Und Ochsenfell
Skunks - Lama - Fuchs - Und Wildkatzenfelle
Mäntel - Kostüme - Jacken

ALLES AUSGESUCHTE PELZE, ERSTKLASSIG GEGERBT
GROSSE AUSWAHL IN TYPISCHEN ARGENTINISCHEN
GESCHENK ARTIKELN

Av. L. N. Alem 606 Buenos Aires T. E. 31-0801



Wunschgemäß bekamen wir unsere Plätze an einer zusammengestellten Tafel in einer ruhigen abgelegenen Ecke, von der wir das Treiben ringsum bestens überblicken konnten. Bei hervorragendem leckeren Bife de Lomo, Salat, Gemüse, Weißbrot, Rotwein und Kaffee konnten wir anschließend den Cocktailempfang gründlich auswerten und würdig ausklingen lassen. Mehrere Ober in Hab-Acht-Position versuchten uns jeden Wunsch von den Lippen abzulesen.

Etwas angeheitert und aufgekratzt spazierten wir nach dem Essen zurück zum Hafen. Für einen ganz normalen Fußgänger war in Baires immer Vorsicht geboten, denn Verkehrsregeln wurden nur als gut gemeinte Anregung und Ampeln als Empfehlung betrachtet. Viele Fahrzeuge, besonders Fahrräder, vergaßen oft das Anhalten. Als jedoch wir kampferprobten „Glorreichen Sieben“, gesättigt und zufrieden und mit Vino Tinto im Blut, lockeren und beschwingten Schrittes Straßenübergänge und Kreuzungen erreichten, blieben mit Hilfe der stets präsenten Polizei wieder sofort alle Verkehrsteilnehmer stehen, sodass wir ohne zu warten dankend passieren konnten. Das war schon ein sehr komisches Gefühl. Bloß keine Unsicherheit zeigen und nicht stolpern. Froh und ohne Zwischenfall erreichten wir gegen 17.00 Uhr unseren Dampfer im alten Hafen. Dieser Betriebsausflug war einer der besonderen Art und sicher nicht nur für mich ein interessantes und unvergessenes Erlebnis. Am 7. Oktober um 18.00 Uhr verließen wir diese „gastfreundliche“ Stadt Richtung Santos.

Auf der folgenden Südamerikareise lag die EILENBURG vom 18. Dezember 1975 morgens bis zum Abend des 27. Dezember im neuen Hafen von Baires, abseits des Zentrums. Die Sicherheitslage im Land hatte sich nicht verändert, Vorsicht war weiterhin geboten. An den Abenden promenierte E-Ing. Fiete Proske und ich auf dem Boulevard und den angrenzenden Straßen. Dort bemerkten wir zunächst nichts von Unruhen und galoppierender Inflation. Auf den ersten Blick zeigten sich die Geschäftsstraßen mit üppiger Leuchtreklame, zahlreichen schmucken Läden, vornehmen Boutiquen, Kinopalästen und gemütlichen Asado-Restaurants weiterhin elegant und lebendig. Nach Tagestemperaturen von über 30 °C war bis Mitternacht noch sehr viel Volk auf den Beinen.

An den ersten zwei Tagen streikte der Zoll, und die Arbeit im Hafen ruhte. Mir war es sehr recht, denn ich hatte mit den Buchsen der Hilfsdiesel große Sorgen und viel Arbeit. Zur Belohnung genehmigten wir uns dafür abends im uralten „La Estancia“ wieder ein großes zartes Bife de Lomo. Die zarteste Versuchung, seit es Rinder in Argentinien gibt. Die ungezwungene und lebenslustige Art der Gäste sowie die beiden knisternden Holzkohlegrills, bespickt mit leckerem Asado, sorgten für eine tolle und gemütliche Atmosphäre.

Auf dem Rückweg war es dann allerdings mit der Gemütlichkeit vorbei. Voll besetzte Militärfahrzeuge rasten an uns vorbei, mit aufgesessenen Soldaten, die ihre Gewehre drohend auf die Straße richteten. Alle Passanten, natürlich auch wir, mussten sofort Schutz an Hauswänden und in Eingängen suchen. Autos bogen panisch in Seitenstraßen ab oder fuhren hektisch rechts ran. Auf unserem Weg wurden wir dann von weiteren Armeestreifen und -sperrern, immer mit der MP im Anschlag und manchmal gefährlich nah, gründlich kontrolliert. Durch betont bedächtiges Zeigen der großen Landgangsausweise konnten wir ohne

Zwischenfall passieren. Ein besonderes Wohlgefühl wollte dabei aber nicht mehr aufkommen. Am Hafeneingang mussten wir zweimal unsere Ausweise zeigen. Vermutlich hatten wir diese, inzwischen genervt, wohl etwas zu schnell präsentiert. Jedenfalls blickten wir im nächsten Moment in drei gezogene schussbereite Pistolenläufe. Unsere sozialistische Tageszeitung, die Schiffspresse „Voll Voraus – Organ der Kreisleitung der SED“ – parteilich – abhängig – subjektiv, berichtete danach, dass am 19. Dezember in Baires ein Putschversuch stattfand, Luftwaffenmilitär den Flugplatz und eine Basis besetzte sowie hohe Militärs als Geiseln nahm.

Am Abend des 22. Dezember wieder Landgang. Plötzlich lautes Motorengeknatter, das sich schnell näherte. Motorradstreifen kamen angerast und trieben alle Passanten von der Straße. Wir suchten schnell wieder Schutz in einem Hauseingang, vor dem die Streifen umdrehten und ein Stück zurückfuhren. Dabei fuchtelten die Soldaten auf dem Sozius wild mit ihren Maschinenpistolen herum, nur knapp einen Meter vor meiner Nase. Gänsehaut pur am ganzen Körper und Kribbeln bis in die letzten Haarspitzen. Etwa 30 Meter weiter stoppten die Kräder, die Soldaten schlugen nun laut an den Schaft ihrer Waffen. In Panik flüchteten alle Passanten aus dem möglichen Schussfeld. Als wir versuchten, auf Nebenstraßen diesen Bereich zu umgehen, kamen Überfallkommandos in Kübelwagen, weitere Motorräder und Gefängniswagen angefahren. Dabei zeigten auch diese Uniformierten, durch wildes Drohen mit ihren Waffen, dass hier keine Spaßveranstaltung im Gange war. Wir hatten nun genug Landluft geschnuppert. Auf die bevorstehenden Verhaftungen mit Pulverdampf und blauen Bohnen wollten wir nicht mehr warten.

Am Heiligen Abend, nach der Feierstunde in der Messe, unternahmen wir bei sommerlichen Temperaturen bis gegen 2.00 Uhr noch einen nächtlichen Spaziergang. Auch viele Hauptstädter waren auf den Beinen. Eine friedliche Weihnachtsruhe lag über der Stadt. Am Obelisk auf der Avenida 9 de Julio saß viel Volk, wir setzten uns eine halbe Stunde dazu. Nichts deutete in dieser Nacht auf Gewalt und Terror hin.

Nach den Festtagen veröffentlichte die einheimische Presse folgende Zahlen: 100 Tote am 23. Dezember, 15 Tote am Tag des Generalstreiks, ein tödliches Bombenattentat auf einen Minister am 26. Dezember.

Wir konnten am Abend des 27. Dezember 1975 diese geplagte Stadt mit ihren lebenslustigen optimistischen Menschen wieder verlassen.

Wohin würde diese dramatische Entwicklung noch führen? Wie viele Verfolgte und Unschuldige mussten noch ihr Leben lassen?



Mit Schlepphilfe am Heck voran ins Hafenbecken

Eine Reise später, am 23. März 1976 um 10.00 Uhr, hatte die EILENBURG wieder im neuen Hafen von Baires festgemacht. Die Lage war inzwischen noch explosiver. Dicke Luft! Gab es denn überhaupt noch eine Steigerungsmöglichkeit? Leider ja. Ein Militärputsch wurde erwartet. Landgang deshalb nur bis 24.00 Uhr. Die Lade- und Löscharbeiten begannen

sofort. Nach dem Abendbrot üblicher Landgang. Vor der Casa Rosada, dem Präsidentenpalast, waren ca. 100 Berittene und sehr viel Militär postiert. Auf dem Dach des Gebäudes stand wartend ein Hubschrauber. Den Plaza de Mayo und die anliegenden Straßen hatte das Volk besetzt, es herrschte eine knisternde Spannung. Weiteres Vordringen oder Weitergehen war für uns Gringos nicht ratsam. Wir traten den Rückmarsch an. Zurück zum Hafen mussten wir wieder die bekannten Militärkontrollen passieren, diesmal aber noch intensiver, noch hektischer. Auch in den seitlichen Grünstreifen der Zufahrtsstraße zum Hafen hatte sich Militär verschanzt. Unsere Gruppe wurde mit unmissverständlicher Unterstützung der Gewehre von einer Seite auf die andere getrieben. Schließlich mussten wir, als lebende Zielscheiben, mitten auf der hell erleuchteten Straße zurück marschieren. Solche „Spaziergänge“ muss man nicht wirklich haben. Gott sei Dank blieb es bei den Drohungen. Unser unerschütterlicher Landgangsoptimismus war damit aber erst einmal verfliegen. Kurz vor Mitternacht erreichten wir unversehrt und heilfroh wieder unser kleines schwimmendes Heimatland. Anschließend wurde die Gangway hoch gezogen.

Ab dem 24. März null Uhr hatte ich Wachbereitschaft, d. h. der Maschinenraum war unbesetzt und die Überwachung der Maschinenanlage auf meine Kammer geschaltet. Gegen 4.00 Uhr meldete die Automatik eine Störung. Zurück aus dem Maschinenraum hörte ich neugierig Radio „La Plata“. Dieser Sender brachte normalerweise rund um die Uhr nur internationale Popmusik. Und obwohl jedes Lied an ein bis zwei Stellen verzerrt wiedergegeben wurde, kam trotzdem durch die launigen, stimmungsvollen, ja fast gesungenen Ansagen, eine besondere Atmosphäre rüber. Nicht so in dieser Nacht. Unser Lieblingssender brachte nur aufdringliche Marschmusik. Dann die Durchsage, dass um 2.00 Uhr die kommandierenden Generäle der drei Waffengattungen zur Rettung der Nation die Macht übernommen hatten, und dass Präsidentin Perón mit dem Hubschrauber den Präsidentenpalast verlassen habe. Anschließend, von zackiger Marschmusik unterbrochen, wurden im militärischen Befehlstone die Dekrete Nummer vier bis sieben der Militärjunta unter Leitung von General Jorge Videla verlesen. Militär riegelte inzwischen den Hafen ab. Auf der Pier patrouillierten ständig mehrere Streifen zu je drei Mann. Gegenüber der EILENBURG hatten sich Soldaten hinter Sandsackbarrikaden und alten Kanonen verschanzt. In der Stadt ruhte zunächst der Verkehr. Ab Mittag konnten wir durch Ferngläser beobachten, wie langsam wieder Leben einzog. Die Gewerkschaften riefen den Generalstreik aus, im Hafen ruhte die Arbeit. Landgangssperre wurde angeordnet. Am frühen Nachmittag kam unser Konsul für ein paar Minuten, um uns zu informieren und nach dem Rechten zu sehen. Wir sollten uns ruhig verhalten und auf keinen Fall das Schiff verlassen, nicht einmal die Pier betreten.

Am Nachmittag des 25. März zu viert wieder Landgang. Das öffentliche Leben hatte sich verändert. Das neue Militärregime zeigte Präsenz und Stärke. Hafen, Banken, Ministerien, öffentliche Gebäude und Straßenkreuzungen wurden stark bewacht. Immer wieder mussten wir Sperren und Ausweiskontrollen passieren. Am 27. März. 1976 gegen 15.00 Uhr endlich „Klar vorn und achtern“, die EILENBURG konnte Buenos Aires verlassen.

Für Argentinien begann damit eine rücksichtslose Diktatur, mit Unterdrückung und Schrecken und mit zehntausenden Toten und Vermissten. Viele Regimegegner und Demokraten wurden zum Beispiel in Handschellen einfach über dem Meer aus dem Flugzeug geworfen. Die Bilder der beeindruckenden Treffen der demonstrierenden und anklagenden Mütter und Angehörigen der Vermissten auf der Plaza de Mayo gingen später mahnend um die ganze Welt.

Das Wort zum Schluss

Seeleute lesen. Die Gewerkschaftsbibliothek für die Flotte, nach dem Wandel des Betriebes vom VEB zur GmbH als kostenträchtiger Kulturträger allem anderen voran „abgewickelt“, bot den Seeleuten einen gut ausgebauten Bestand aller Genres von Literatur an. Zum Beispiel wurden allein im ersten Halbjahr 1984 4500 neue Buchexemplare für die Flottenversorgung bereitgestellt, von der Gegenwartsliteratur über Reisebeschreibungen bis zur Hobbyliteratur. Trotzdem seien die gelieferten Büchertaschen von den Seeleuten ständig kritisiert worden, beklagten die beiden zuständigen Mitarbeiterinnen. Man erhalte nur alte und zerlesene Bücher, käme das Echo aus der Flotte zurück. Das könnte in manchen Fällen auch daran gelegen haben, dass der Umgang der Seeleute mit ihrer Bordbibliothek manchmal kein Ruhmesblatt kultureller Betätigung darstellte.

Häufig war der Umgang der Seeleute mit dem Inhalt ihrer Bordbibliothek nicht besonders pfleglich. Bücher wurden mutwillig beschädigt. Aus den zurückgelieferten Taschen entnahmen die Mitarbeiterinnen der Gewerkschaftsbibliothek Bücher, deren Seiten mit Heftklammern zusammengeheftet worden waren. Bücher kamen zurück, die in ihre Einzelteile zerfielen. Exemplare wurden mit bräunlichen Flüssigkeiten (!) getränkt. Bücher wurden nicht zurückgegeben, wodurch die Besatzungen anderer Schiffe das Nachsehen hatten. Vor allem war es bedauerlich, wenn solche Bücher zur gefragten Literatur gehörten, erstmalig an Bord geliefert wurden und eine Neubeschaffung der Bückware im Buchhandel unmöglich war.

Seeleute schreiben. Manches seinerzeit Geschriebene hat über 1990 hinaus keinen Bestand gehabt. Die Forschungsergebnisse der Geschichtskommission bei der Industriekreisleitung der SED des KSH landeten allesamt auf dem Scheiterhaufen der Geschichte. Viele Forscher beschäftigten sich jahrelang damit, revolutionäre Traditionen der DSR-Seeleute zu entdecken. Diese Verfechter des Klassenkampfes fühlten sich bis zuletzt verpflichtet, die Erforschung und Propagierung der Betriebsgeschichte der DSR immer mehr darauf zu richten, den von der Freundschaft mit der Sowjetunion und der konsequenten Abwehr aller Einmischungs- und Erpressungsversuche des Klassegegners geprägten Weg, überzeugend zu vermitteln.

Besser als in diesen ideologischen Sammlungen wurde das wahre Leben der Seeleute anderenorts abgebildet, in den Brigadebüchern, den Schiffschroniken, den Bilddokumentationen der Fotozirkel.

In Rostock-Gehlsdorf/Langenort, der Nähe des ehemaligen Geländes der Warnow-Kaserne des Kommandos der Volksmarine, steht am Kapitänsring mitten zwischen Einfamilienhäusern ein schmuckloses Haus, im Abstand umgeben von leerstehenden ehemaligen Verwaltungsgebäuden der DSR. Hier residiert das DSR-Archiv. Unter mehr oder weniger fragwürdigen Bedingungen angesiedelt, wird es vom Förderverein Tradition Ostseeschiffahrt e.V. betreut. Dieser Friedhof unserer Jugend bewahrt Dokumente aus der Vergangenheit der DSR-Flotte auf – Ordner, Brigadebücher, Fotoalben, Klemmappen, Archivschachteln, Einzelblätter, Reisetagebücher, Bordchroniken, Gästebücher, die Kondolenzbücher der FIETE SCHULZE, usw. Der vorhandene Bestand



Das DSR-Archiv am Kapitänsring in Rostock Langenort (2012)

kann höchstens ein repräsentativer Querschnitt sein. Angesichts der einstigen Fülle des Materials ist er bei weitem nicht vollständig.

Seeleute schreiben und Seeleute lesen. Die BORDGESCHICHTEN haben das volle Dutzend erreicht. Während die Zahl 11 für Sünde steht, die 13 gar für Unheil, ist die 12 das Sinnbild für Vollkommenheit. Die 12 Apostel, die 12 Geschworenen, die 12 Prophezeiungen der Maya, die 12 olympischen Götter, die 12 Tierkreiszeichen im Horoskop – in diese Prominenz reihen sich nun auch die 12 Bordgeschichten ein.

Der Dank aller Leser geht aus diesem Anlass an die Männer der ersten Stunde, die zur Jahrtausendwende einer Vision nachgingen, dem Traum, die Erzählungen der DSR-Seeleute der Nachwelt zu überliefern. Eva Stein, Drehbuchautorin der Fernsehserie „Zur See“, schrieb in ihrem Grußwort zum ersten Band: „Aus der Vielfalt von Geschichten über das Leben unserer Seeleute und ihrer Familien wird auf diese Weise eine umfassende Chronik entstehen, in der sich ein besonderes Stück Geschichte der Seefahrt widerspiegelt.“ Sie hat Recht behalten. Die BORDGESCHICHTEN leben von den ganz persönlichen Erinnerungen und Aufzeichnungen der Besatzungen der Schiffe der Deutschen Seereederei. Sie sind Geschichtsschreibung „von unten“.

Lasst uns diesen Faden weiter spinnen! Danke den Sponsoren, stellvertretend Lothar Ullmann von BOST-Immobilien Thalheim, die das Erscheinen der bisherigen Bände mit ermöglichten.

Die Redaktion



Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild:

MEINE KAMMERBELEUCHTUNG IST NOCH AN, Öl auf Lwd. 710x700 (2012)
Peter Hecht

Rücktitel:

I.o. LEUCHTFEUER IN NORWEGEN, Öl auf Lwd. 500x700 (2005)
r.o. MKS SEESTERN IM MITTELMEER, Aquarell 360x480 (1984)
l.u. MS SCHWERIN, Aquarell 300x400 (1976)
r.u. FS PROFESSOR ALBRECHT PENCK VON FORSCHUNGSREISE KOMMEND, Öl auf Lwd. 600x800 (2006)
Peter Hecht

Innentitel: „42. DSR-Seeleute-Treffen“

Foto: Roland Berger

Zum Inhalt:

Fotos: Klaus Pfafferott: Seite 16, Reinhard Lachs: 19, 26 (li.), 29, 31, Eberhard Richter: 21, Hartwig Kolouschek: 23 (4), 24 (3), Jürgen Sindermann: 34, Friedrich Seibicke: 37, 38 (2), 88, 97, 121, 133, 153, 154, 156, 157, 159, Waldemar Krampf: 43, Sabine Günther: 49, 51, 52, Jürgen Prescher: 57, 58, 60, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, Claus Richter: 71 (2), 73, 74, Sylvester Föcking: 85, 89 (u.), 90, Albrecht Fischer: 89 (o.), Monique Fritz: 92 (2), 93, Peter Hecht: 99, Günther Kalis: 117, Manfred Schubert: 123, 125, 128, Helga Kraske: 128, 130 (2)

Sammlungen: Dr. Siegfried Schlegel: Seite 10, Friedrich Seibicke: 15, 32, 33, 53, 95, 123, 134 (2), 140, 141, 149, 155, Archiv Gisbert Ruhnke: 26 (re.), Jürgen Prescher: 59, 61, Michael Oljenik: 98, Kurt-Werner Langer: 113, Helga Kraske: 129, 131 (2), Hans-Joachim Heinecke: 135, 136, Archiv Peter Dottermusch: 150, 151

Gemälde/Grafik/Karikaturen: Peter Hecht: Seite 4, 101, 102, 103 (2), 104 (2), 105 (2), 106 (2), 107 (2), 108 (2), flaggenversand-karcher.de: 9

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: Autoren, DSR-Seeleute e.V., Lothar Vogel

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

Die **BORDGESCHICHTEN** haben das volle Dutzend erreicht.

Um die Jahrtausendwende hingen Männer der ersten Stunde einer Vision nach, dem Traum, die Erzählungen der DSR-Seeleute dauerhaft der Nachwelt zu überliefern. „Aus der Vielfalt von Geschichten über das Leben unserer Seeleute und ihrer Familien wird auf diese Weise eine umfassende Chronik entstehen, in der sich ein besonderes Stück Geschichte der Seefahrt widerspiegelt“, schrieb Eva Stein, Drehbuchautorin der Fernsehserie „Zur See“ im Begleitwort zum ersten Band. Sie hat Recht behalten.

In diesem Band reicht die Palette der Themen von der Ablieferung der deutschen Handelsflotte nach 1945 bis zum Untergang der **GEORG BÜCHNER 2013**.

Dazwischen berichten Leute von Deck, aus der Maschine und Kombüse von einem Seenotfall in der Karibik, Liebesglück in Vera Cruz, militärischer Gewalt in Buenos Aires, von DSR-Schiffen als Arche Noah, von Tagen auf Reede, vom Kampf gegen den Blanken Hans und vielem anderen mehr.



Herausgeber der Buchreihe
BORDGESCHICHTEN

DSR
Seeleute e.V.

Mit freundlicher Unterstützung durch



DEUTSCHE SEEREDEEREI